

Transport.

Koszty zewnętrzne w transporcie.
Infrastruktura i fundusze europejskie.

Kielce, 14 maja 2015 roku

Transport odpowiada w UE za 6,4% PKB, w Polsce 10,4%

Transport zatrudnia w UE 10 mln pracowników - 5% ogółu,
w Polsce 810 tys. – 5% ogółu.

Towary i usługi związane z transportem pochłaniają przeciętnie
13% budżetu gospodarstw domowych

Handel i transport dzisiejszej Unii Europejskiej oparte są na transporcie drogowym.

75% wewnętrznego transportu towarowego UE realizuje się na drogach. Największą wadą transportu drogowego jest generowanie ogromnych kosztów zewnętrznych.

90% kosztów zewnętrznych generowanych przez transport wewnętrzny UE produkuje transport drogowy. Z tego 25% zalicza się na poczet transportu wykorzystującego duże samochody ciężarowe.

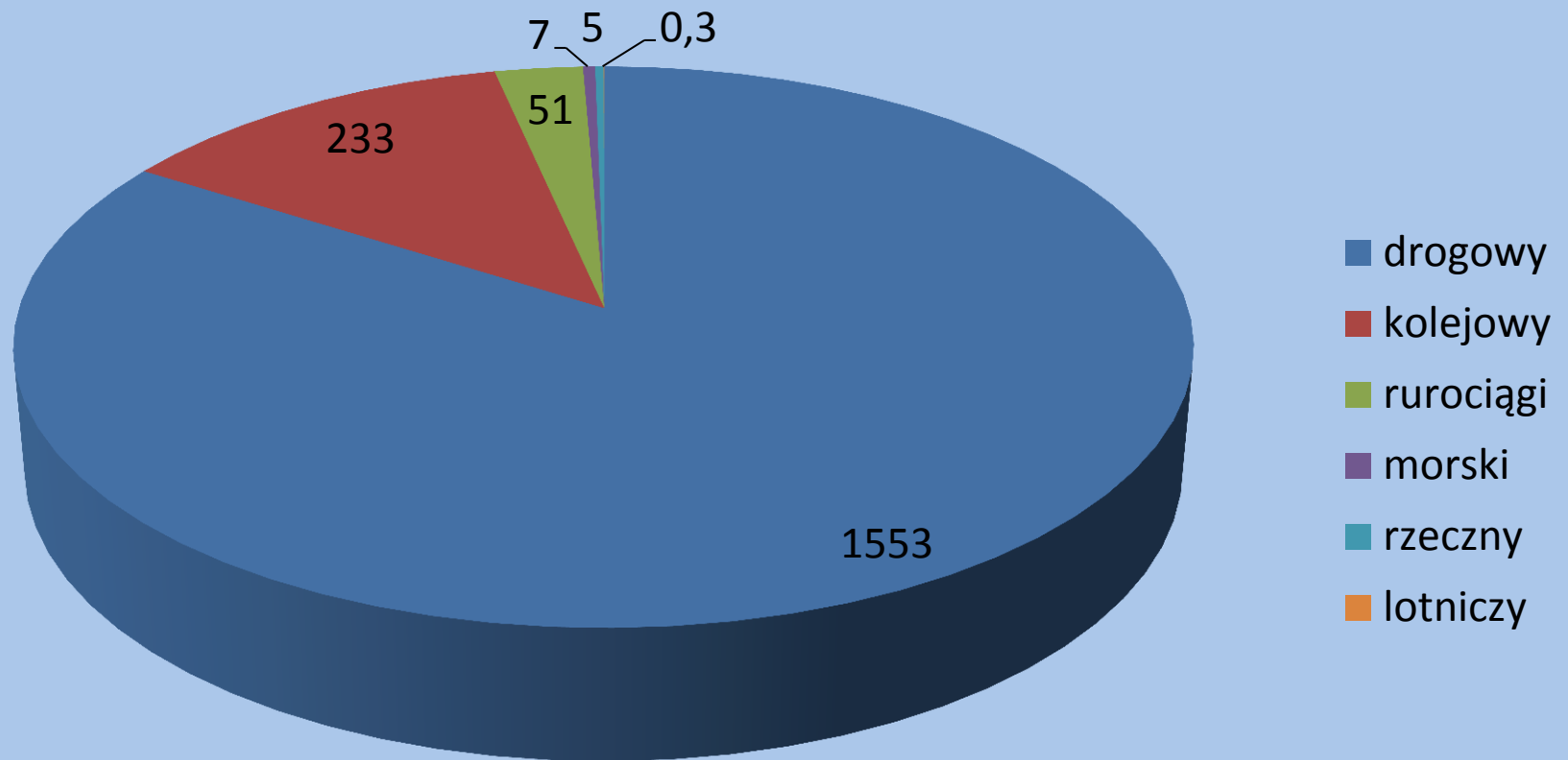
Pozostałe: lotnictwo 7%, kolej 2%, żegluga 1%.

Koszty zewnętrzne w państwach UE 5-7%.

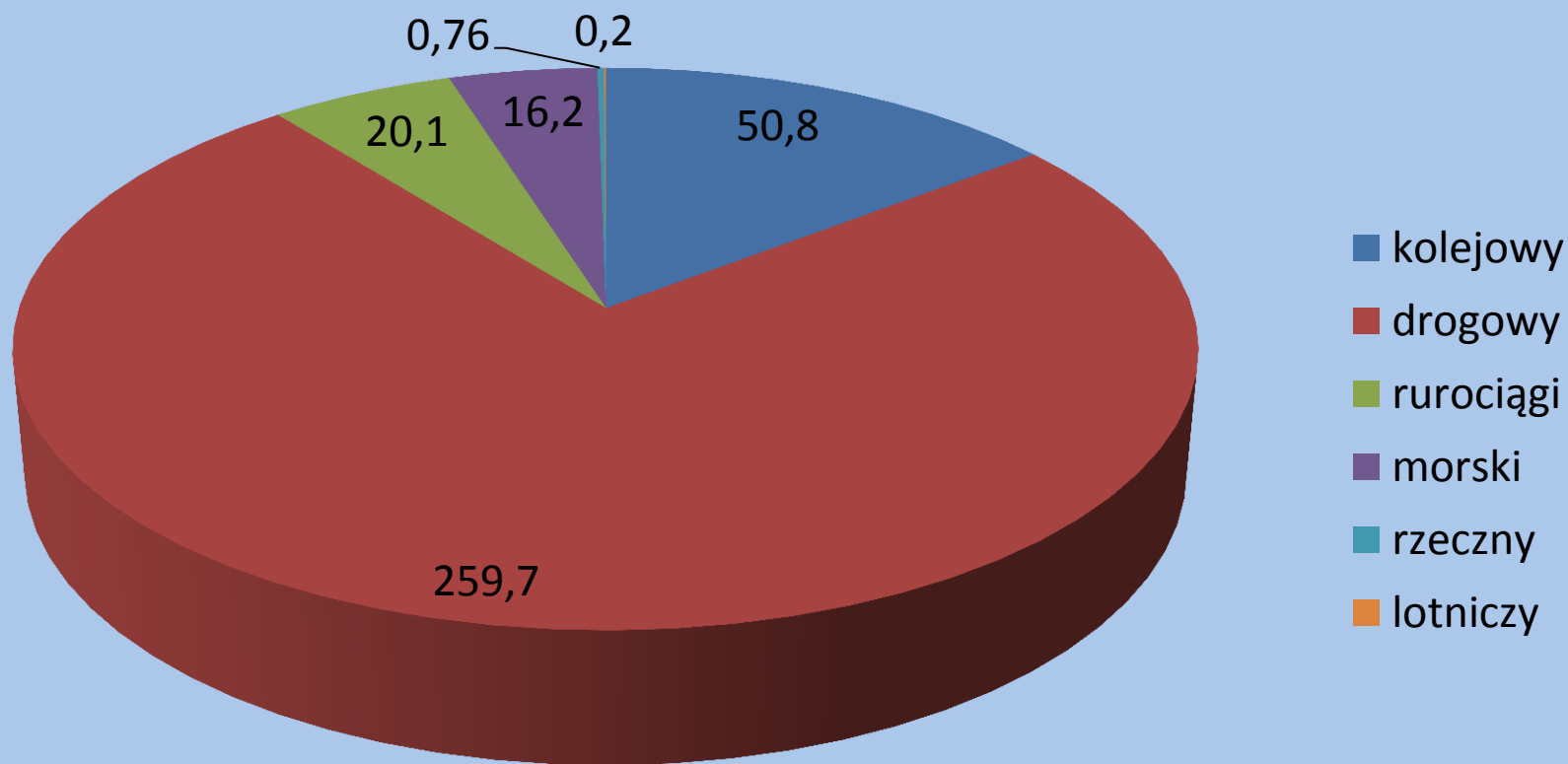
Koszty zewnętrzne polskiego transportu 6% PKB.

Transport kolejowy pokrywa ich w 76%,
a drogowy w 38%.

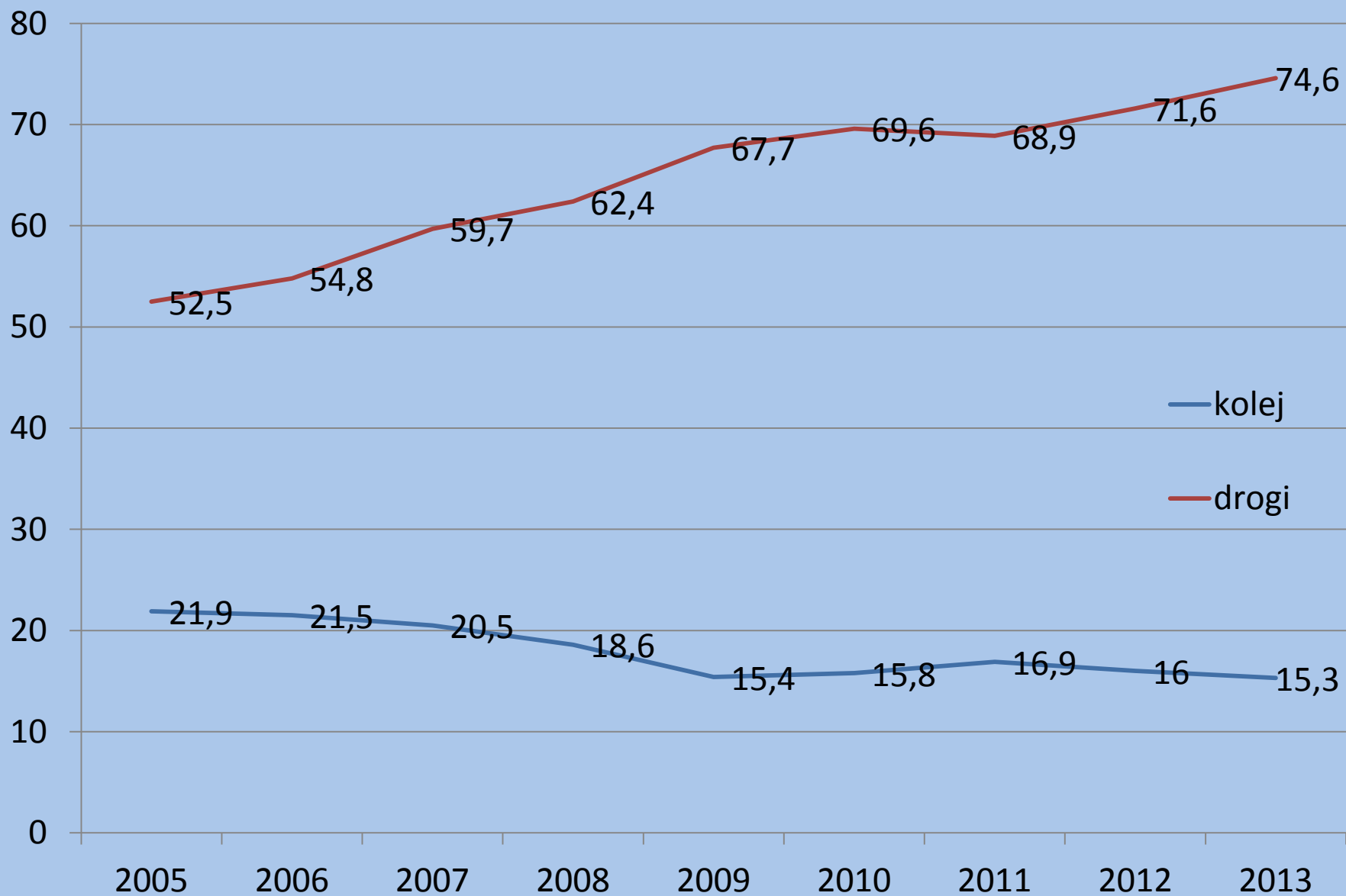
Przewozy ładunków w mln ton w 2013 roku (GUS)



Przewozy ładunków wg pracy przewozowej mld tkm w 2013 roku (GUS)



Struktura przewozów ładunków wg pracy przewozowej tkm (%)



Koszty hałasu 0,1-2,0% PKB. W Polsce 0,4% PKB.

Udziały: drogi 85%, lotnictwo 10%, kolej 5%.

Ekrany, zasadzenia, ciche nawierzchnie, konstrukcje pojazdów,
ograniczenia prędkości, restrykcje w ruchu.

Koszty środowiska 0,9-3,0% PKB. W Polsce 0,6% PKB.

Udziały: drogi 95%, lotnictwo 3%, kolej 2%.

Koszty zajętości terenu 0,9% PKB. W Polsce 0,6% PKB.

Udziały: drogi 88%, kolej 10%, lotnictwo 2%.

Koszty wypadków 2%. W Polsce 3% PKB.

Udziały: 99% drogi, 0,5% lotnictwo, 0,5% kolej.

Koszty zanieczyszczenia środowiska:

- koszty zdrowia ludzkiego
- koszty szkód materialnych (np. budynki)
- straty w plonach (np. zakwaszenie gleb)

Koszty zmian klimatycznych:

Koszty hałasu:

- uciążliwość
- koszty medyczne

Koszty zatorów komunikacyjnych:

- koszty czasu i koszty operacyjne (np. dodatkowy pojazd)
- koszty utraconych możliwości

Kongestia: Polska 2 % PKB, UE 2%.

Na koszty te składają się opóźnienia w podróży, straty w zużyciu paliwa oraz wzrost cen transportu.

Budowa nowych dróg (obwodnice), ITS, wzrost znaczenia komunikacji miejskiej,
opłaty nakładane na kierowców

Wybudowanie brakujących odcinków najważniejszych z planowanych autostrad, tj. A1, A2 i A4, pozwoliłoby zaoszczędzić w ciągu 25 lat 34 mld PLN na paliwie i naprawach samochodów poruszających się obecnie po drogach krajowych 1, 2 i 4 oraz 30,5 mld PLN na czasie podróży. O 25 mld PLN spadłyby koszty wypadków, a o 7,2 mld PLN koszty zanieczyszczania środowiska. W sumie, korzyści, które przyniosłyby planowane odcinki autostrad A1, A2 i A4 można szacować na 97 mld PLN w ciągu 25 lat

Koszty wypadków drogowych

Mimo poprawy, jedna osoba na 80 mieszkańców UE jest narażona na utratę życia w wieku poniżej 40 lat.

Jedna osoba na 3 mieszkańców potrzebuje leczenia szpitalnego w związku z ranami odniesionymi w wypadku drogowym.

W wielu krajach członkowskich UE koszty społeczne wypadków sięgają nawet 0,5-4% PKB.

Koszty bezpośrednie:

- uszkodzenie pojazdu
- szkody w otoczeniu
- koszty pracy służb ratunkowych
- koszty pochówku
- koszty prawne, procesów, więziennictwa
- koszty leczenia, rehabilitacji, rent, odszkodowań.

Koszty pośrednie:

- straty w produkcji i konsumpcji
- straty w PKB

Na podstawie doświadczeń europejskich szacuje się, że to straty związane z utratą życia stanowią największy udział w kosztach wypadków - 75% (straty wyników pracy 20%, medyczne 5%).

W Polsce szacunki IBDiM mówią o 81%

Wypadki drogowe w Polsce:

1990

50432 wypadków

59611 rannych

7333 zabitych

2004

51069 wypadków

64661 rannych

5712 zabitych

2013

35487 wypadków

44059 rannych

3357 zabitych

2014

34970 wypadków

42545 rannych

3202 zabitych

-2,4%

-3,4%

-4,6%

Koszty wypadków i kolizji w Polsce w 2013 roku:

Koszty wypadków w Polsce: 34,2 mld zł.

Koszty kolizji drogowych: 14,9 mld zł.

49,10 mld zł. (2,99% PKB!!!)

Prognoza na 2014 r.: 50,74 mld zł.

Koszt ofiary śmiertelnej wypadku: 1,97 mln zł.

Koszt osoby ciężko rannej: 2,21 mln zł.

Koszty wypadku drogowego: 0,87 mln zł.

Koszt kolizji drogowej: 0,03 mln zł.

Przeciwdziałanie:

budowa nowych dróg

(2004 r.- 631 km autostrad i dróg ekspresowych; 2014 r.- 2870 km)

budowa dróg lokalnych tzw. schetynówki

(I edycja Programu do 2011 r. – 8500 km)

fotoradary

(375 GITD, 275 samorządy)

wzrost kontroli Policji

(8 879 682 w 2013 roku, czterokrotny wzrost w stosunku do 2009 r.)

zmiana zachowań kierowców, kampanie społeczne

Braki:

zrównoważony podział pasażerów/ładunków

opłaty za użytkowanie dróg/torów

Budżety UE i dla Polski - porównanie kwot 2007-2013 i 2014-2020:

Budżet UE:

975 / 960 mld euro (-3,4% realnie)

Polityka spójności dla Polski:

69 / 72,9 mld euro

Polityka rolna dla Polski:

26,9 / 28,5 mld euro

Budżet dla Polski:

101,5 / 105,8 mld euro

Budżet dla Polski (ceny bieżące) 2014-2020:

115,1 mld euro

W tym polityka spójności:

82,5 mld euro

+13 procent

Inwestycje w infrastrukturę dadzą w latach 2014-2023 wzrost PKB o 4,5%.

Wpływ funduszy strukturalnych na dynamikę gospodarczą będzie mały.

Infrastruktura dodawać będzie średniorocznie 0,16 p.p. do wzrostu PKB (w latach 2004-2013 0,4 p.p.)

Wartość PKB / mieszkańca do średniej UE:

50,7% (2004) 69,88% (2015) 81,21% (2023)

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2023

27,41 (wkład UE) + 4,85 (wkład krajowy) = 32,26 mld euro

Zmniejszenie emisyjności gospodarki – **1,8 mld euro**

Ochrona środowiska – **3,50 mld euro**

Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego –
9,53 mld euro

Infrastruktura drogowa dla miast – **2,97 mld euro**

Rozwój transportu kolejowego w Polsce – **5,00 mld euro**

Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach –
2,34 mld euro

Poprawa bezpieczeństwa energetycznego – **1 mld euro**

Ochrona i rozwój dziedzictwa kulturowego – **0,46 mld euro**

Wzmocnienie strategicznej infrastruktury ochrony zdrowia –
0,46 mld euro

Drogi najwyższych parametrów w eksploatacji:

autostrady 1560,2 km

drogi ekspresowe dwujezdniowe 1290,8 km

drogi ekspresowe jednojezdniowe 250,1 km

Drogi najwyższych parametrów w budowie:

autostrady 81,5 km

drogi ekspresowe dwujezdniowe 397,4 km

drogi ekspresowe jednojezdniowe 20,5 km

Rok 2015

Autostrady 84% siatki docelowej

Drogi ekspresowe 28% siatki docelowej

(zgodnie z Rozp. RM z 2009 r. docelowa siatka A i DS. ma wynosić 7300 km)

Kolej 27,5 % linii kolejowych (cała sieć bazowa pas. to 3300 km)

Kolej 24,3 % linii kolejowych (cała sieć bazowa tow. To 3700 km)

Tramwaje sieć 40% linii zmodernizowanych (z ok. 960 km)

Tramwaje tabor 40% wymienionego taboru (z ok. 3600
sztuk)

Lotniska 54% wykorzystanej przepustowości

Program budowy dróg krajowych na lata 2014-2023:

Lista podstawowa: 85 zadań

1770 km autostrad i dróg ekspresowych

35 obwodnic o długości 366 km

92 km kontynuacji prac z lat poprzednich

Lista rezerwowa:

12 odcinków autostrad i dróg ekspresowych, 630 km

13 obwodnic o długości 147 km

Wskaźniki:

czas podróży między 18 miastami wojew. krótszy o 15%

mniej zabitych o 40, a rannych o 41%

Koszty Programu budowy dróg krajowych na lata 2014-2023

Budowa 92,7 mld PLN

Przygotowanie/remonty/utrzymanie 48,7 mld PLN

Kontynuacja prac 14,4 mld PLN

Razem: 155,8 mld PLN

Lista rezerwowa:

Budowa autostrad i dróg ekspresowych 35,5 mld PLN

Budowa obwodnic 5 mld PLN

Dług KFD 33 mln PLN / obsługa długu ok. 2,5 mld PLN rocznie

Regionalne programy operacyjne 2014-2023 (mld euro):

31,28 mld euro (było 16,6 mld)

Alokacja dla samorządów 2007+ stanowiła 25%

Alokacja dla samorządów 2014+ stanowi 40%

2007-2015 najczęściej dla Mazowsza – 1,86 mld euro

2014-2023 najczęściej dla Śląska – 3,5 mld euro

Planowane w latach 2014-2023: 3,5 mld euro na drogi.

Nowość! Budowa wielu dróg w technologii betonowej:

810 km tj. 27% zakresu PBDK 2014+
26% dróg krajowych w betonie w 2022 r.

Dla branży dodatkowe 0,4 mln ton cementu
(przy produkcji ok. 15 mln ton) tj. ok. 4%

A1 Tuszyn – Częstochowa – Pyrzowice: 138,5 km,

A2 Lubelska – Mińsk Mazowiecki: 14,6 km,

S2 Południowa Obwodnica Warszawy (w. Puławska – w. Lubelska): 18,5 km,

S5 odcinki: w. Aleksandrowo (w. Bydgoszcz-Północ) – Bydgoszcz – Szubin: 37,9 km

S6 Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta: 32,7 km

S7 Gdańsk – Warszawa, odcinki: granica woj. mazowieckiego/warmińsko-mazurskiego – Płońsk – Warszawa (S8): 128,3 km

S7 Warszawa-Grójec oraz gr. woj. świętokrzyskiego/małopolskiego – Widoma – Kraków: 84,6 km

S8 Radziejowice – Paszków, Wyszaków – Ostrów Mazowiecka: 50,6 km

S17 Drewnica – Lubelska – Garwolin – Kurów: 114,9 km,

S61 Ostrów Mazowiecka – Łomża – Budzisko (bez obw. Augustowa): 187,7 km.

Drogi betonowe a koszty zewnętrzne:

- większe bezpieczeństwo
(brak zjawiska koleinowania; jasna nawierzchnia; dobra przyczepność)
- wskaźnik wypadkowości niższy na autostradach o 32% (Niemcy)
 - do 40% mniej na oświetlenie
- większa żywotność , koszty eksploatacji niższe o 30%
- korzyści środowiskowe - całkowity i bezpieczny recycling betonu
 - do 10% mniejsze zużycie paliwa
 - podobny wskaźnik hałasu do dróg asfaltowych

Adrian Furgalski
Wiceprezes Zarządu

Zespół Doradców Gospodarczych TOR
Plac Bankowy 2, 00-095 Warszawa

www.zdgtor.pl