

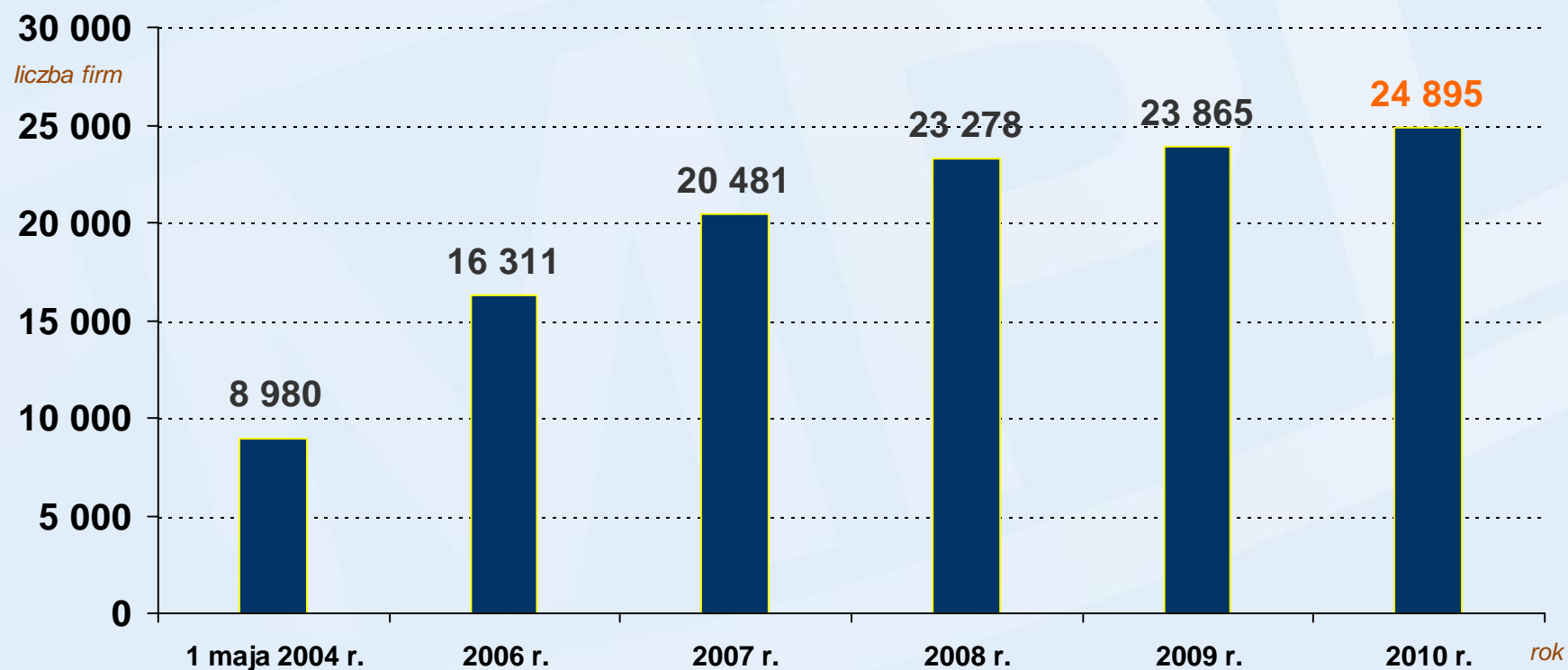
# Transport drogowy w Polsce

*wybrane dane*

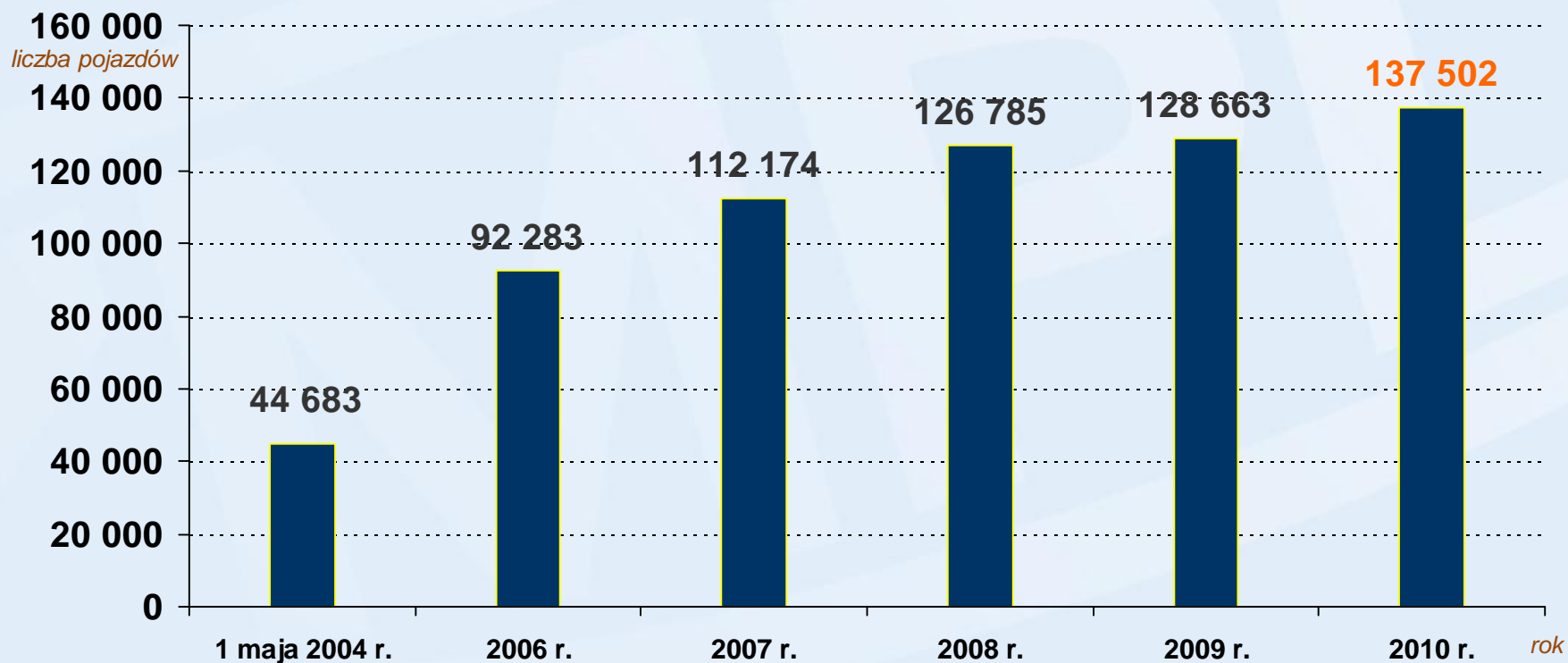
**RAPORT ZMPD 2010**

Grudzie 2011

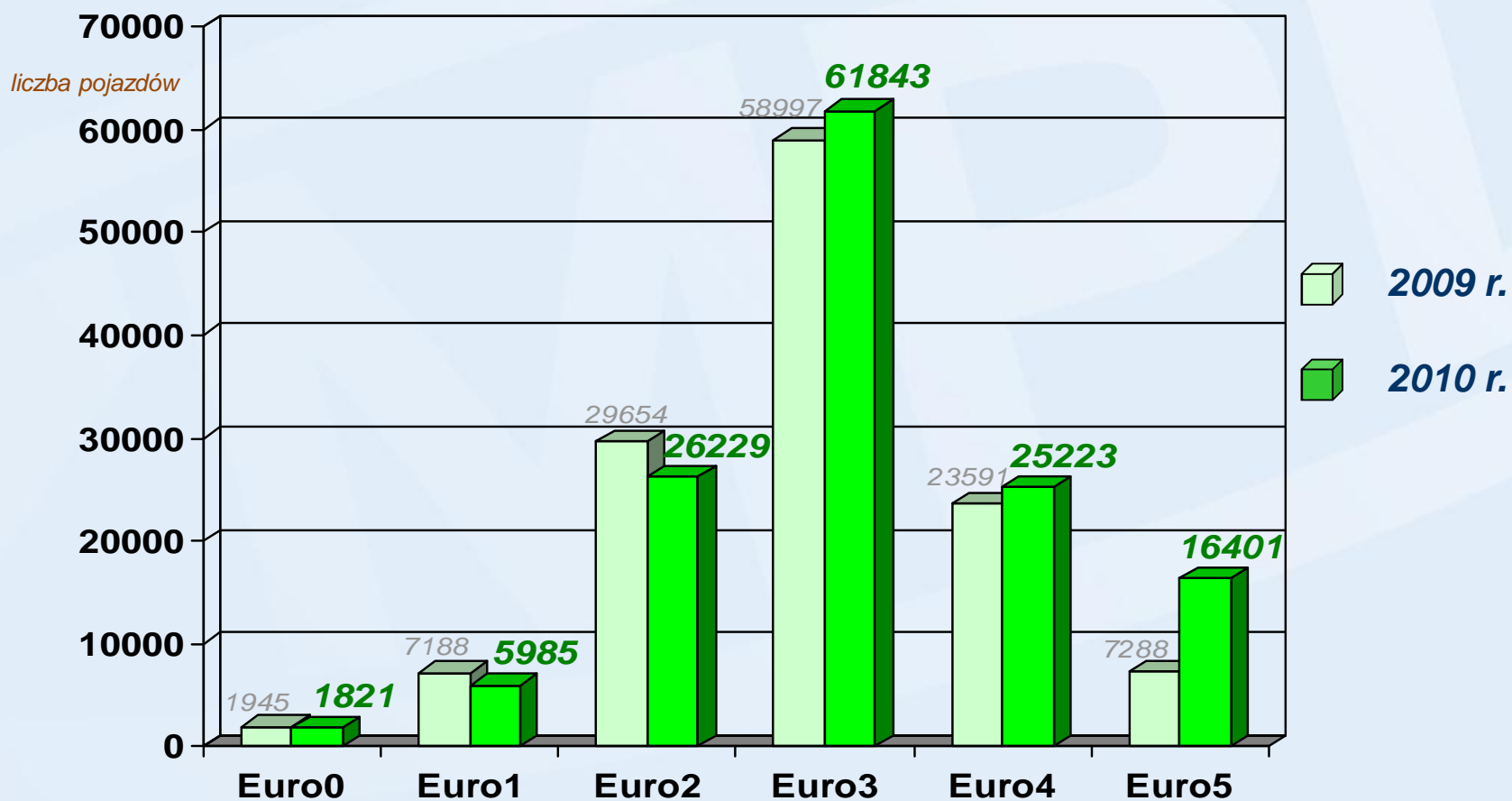
## Liczba firm transportowych w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy (2004 . 2010)



## Liczba pojazdów w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy (2004 . 2010)



## Ekologiczno taboru w mi dzynarodowym transporcie drogowym rzeczy (2009 . 2010)



## Postęp w zmniejszeniu emisji substancji szkodliwych przy wprowadzaniu kolejnych klas EURO

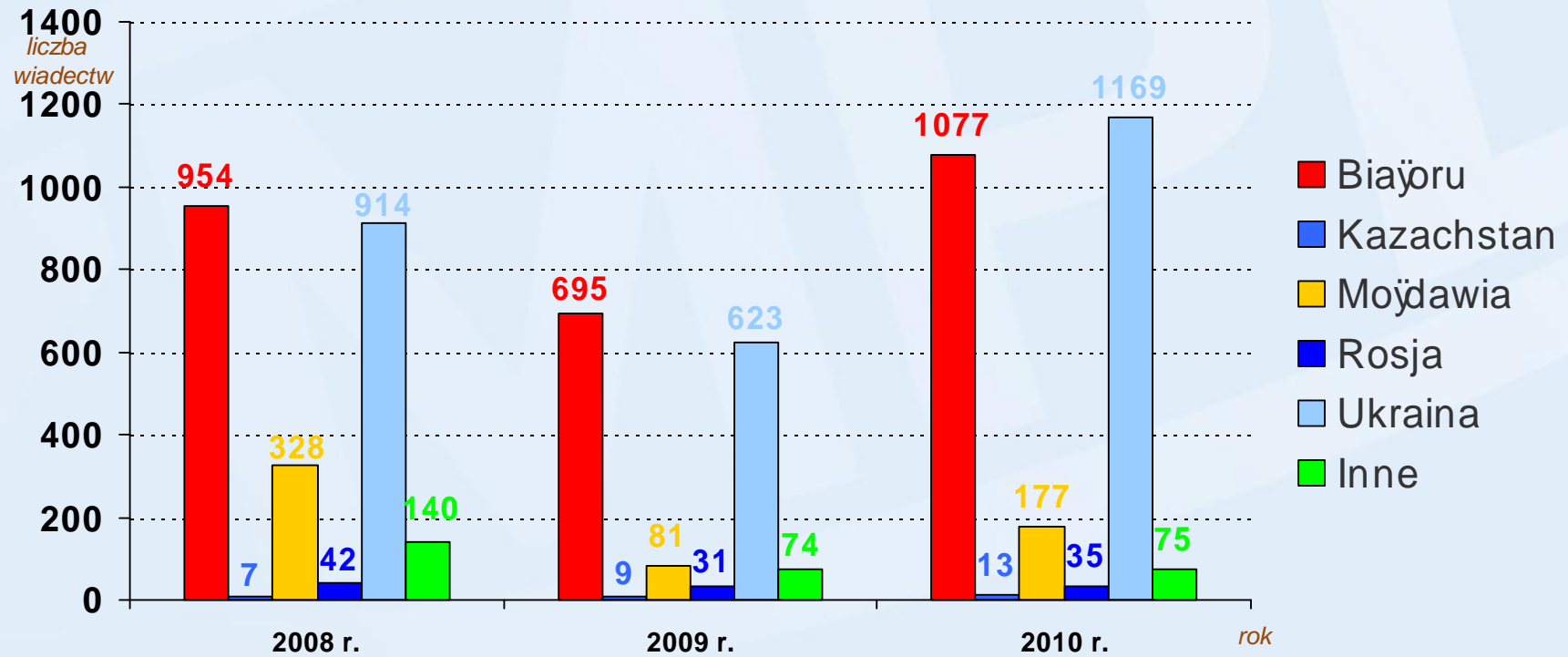
Zmiana po okresie lata	EURO	Masa tlenu węgla CO g/kWh	Masa węglowodorów HC g/kWh	Masa tlenków azotu Nox g/kWh	Masa cząstek stałych PT g/kWh
4	<b>Euro I /Euro 0</b>	60 %	53 %	43 %	-
3	<b>Euro II /Euro I</b>	18 %	11 %	22 %	63 %
4	<b>Euro III /Euro II</b>	48 %	40 %	29 %	33 %
6	<b>Euro IV /Euro III</b>	29 %	30 %	30 %	80 %
17	<b>Euro IV /Euro 0</b>	88 %	82 %	78 %	95 %
3	<b>Euro V /Euro VI</b>	0 %	0 %	43 %	0 %
20	<b>Euro V /Euro 0</b>	88 %	82 %	87 %	95 %
5	<b>Euro VI /Euro V</b>	0 %	72 %	80 %	50 %
20	<b>Euro VI /Euro 0</b>	88 %	95 %	97 %	98 %

## Liczba wydanych świadectw kierowców (2007 . 2010)



\* świadectwa ważne w obrocie prawnym w dniu 1 stycznia 2007 r.

## Liczba wydanych wiadectw kierowców wg obywatelstwa (2008 . 2010)



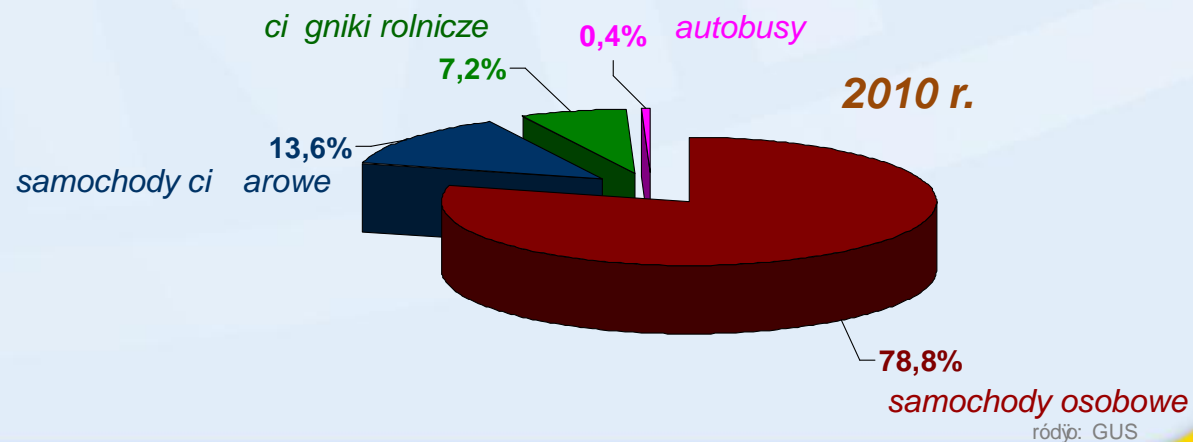
## Liczba firm i pojazdów w krajowym transporcie drogowym rzeczy (2009 . 2010)





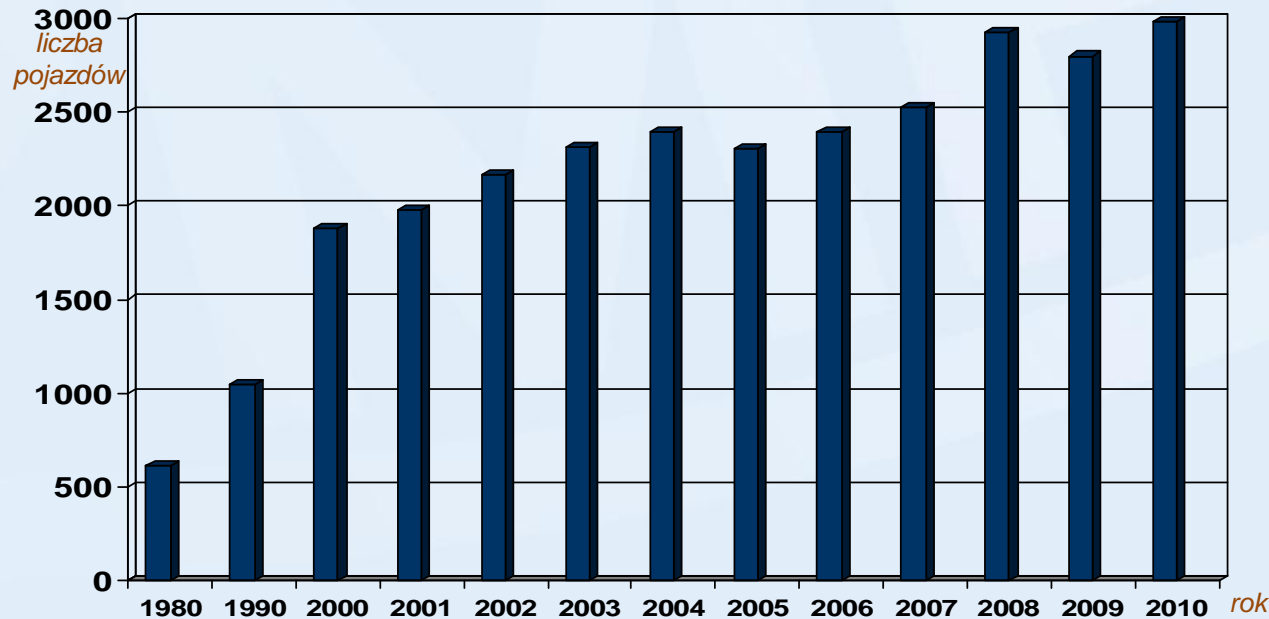
## Liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych (2001 . 2010)

Rok	2001 r.	2002 r.	2003 r.	2004 r.	2005 r.	2006 r.	2007 r.	2008 r.	2009 r.	2010 r.
<b>OGÓŁEM</b> [tys. szt.]	14 724,3	15 525,5	15 899,0	16 701,1	16 815,9	18 035,0	19 471,8	21 336,9	22 024,7	23 037,1
Osobowe	10 503,1	11 028,9	11 243,8	11 975,2	12 339,4	13 384,2	14 588,7	16 079,5	16 494,7	17 239,8
Ci arowe (powy ej 3,5 t) z ci gnikami siodłowymi	1 979,3	2 162,6	2 313,4	2 391,6	2 304,5	2 392,7	2 520,5	2 709,7	2 796,8	2 981,6
Ci gniki rolnicze	1 255,5	1 292,9	1 320,2	1 317,3	1 241,6	1 286,8	1 337,8	1 422,2	1 530,0	1 564,7
Autobusy	82,2	83,1	82,8	82,7	79,6	83,5	87,6	92,4	95,4	97,0



## Liczba zarejestrowanych pojazdów ci arowych (1980, 1990, 2000 . 2010)

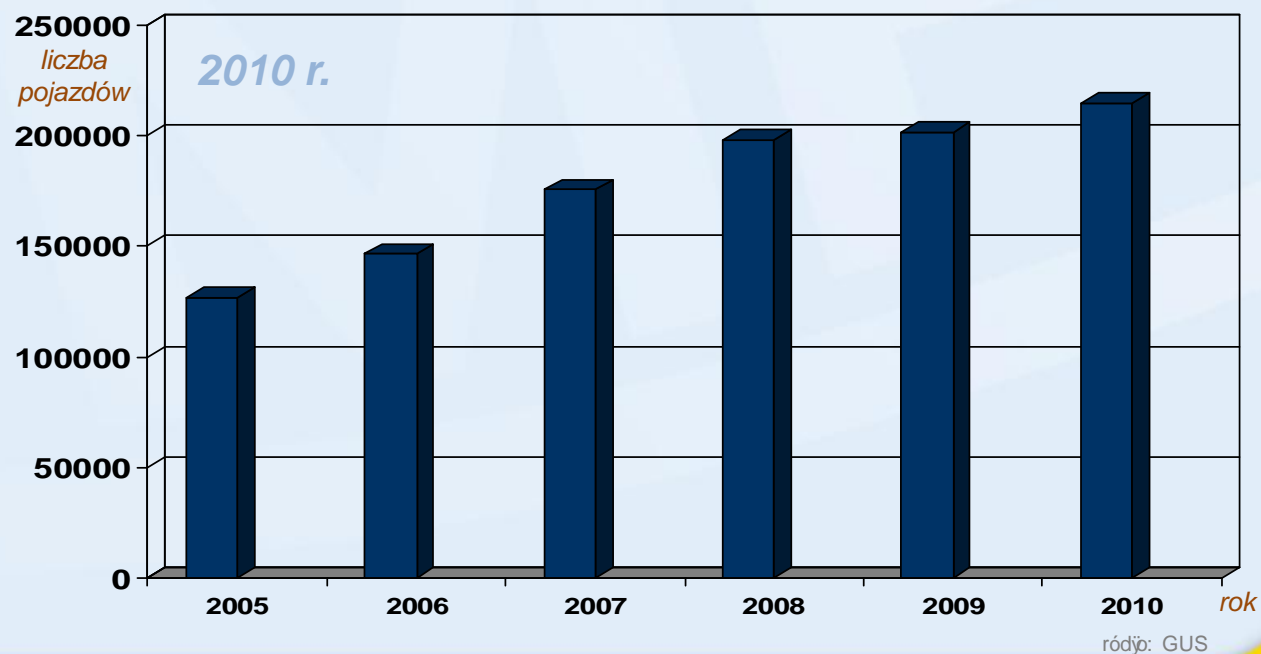
Liczba zarejestrowanych pojazdów ci arowych pow. 3,5 t. * [tys. szt.]												
1980 r.	1990 r.	2000 r.	2001 r.	2002 r.	2003 r.	2004 r.	2005 r.	2006 r.	2007 r.	2008 r.	2009 r.	2010 r.
617,8	1044,6	1879,1	1979,3	2162,6	2313,4	2391,6	2304,5	2392,7	2520,5	2 709,7	2 796,8	2 981,6



\* ý cznie z ci gnikami siodowymi i od 1985 roku ý cznie z samochodami ci arowo-osobowymi

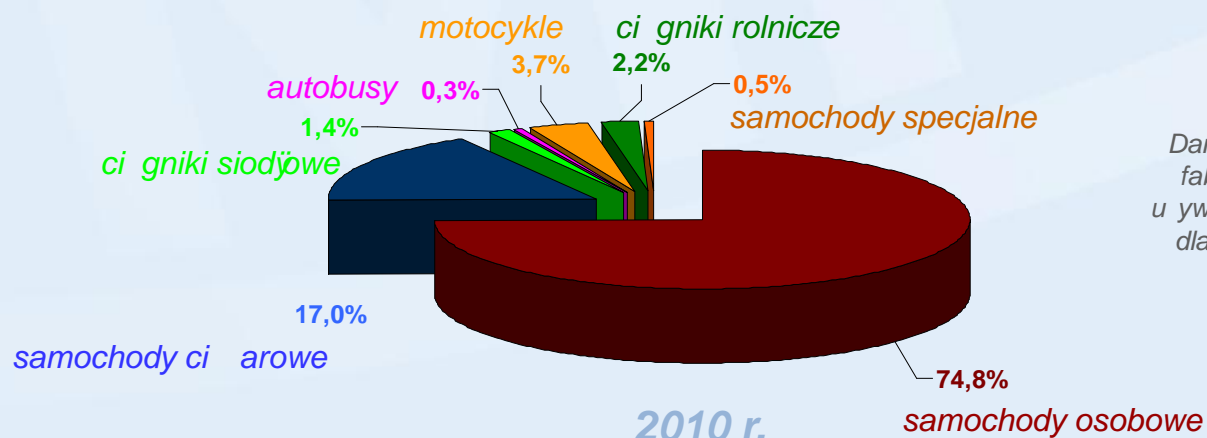
## Liczba zarejestrowanych ci gników siodłowych (1980, 1990, 2000 . 2010)

Liczba zarejestrowanych ci gników siodłowych [szt.]					
2005 r.	2006 r.	2007 r.	2008 r.	2009 r.	2010 r.
126 604	146 364	175 480	198 020	201 282	214 581



## Liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych po raz pierwszy w Polsce (2001 . 2010)

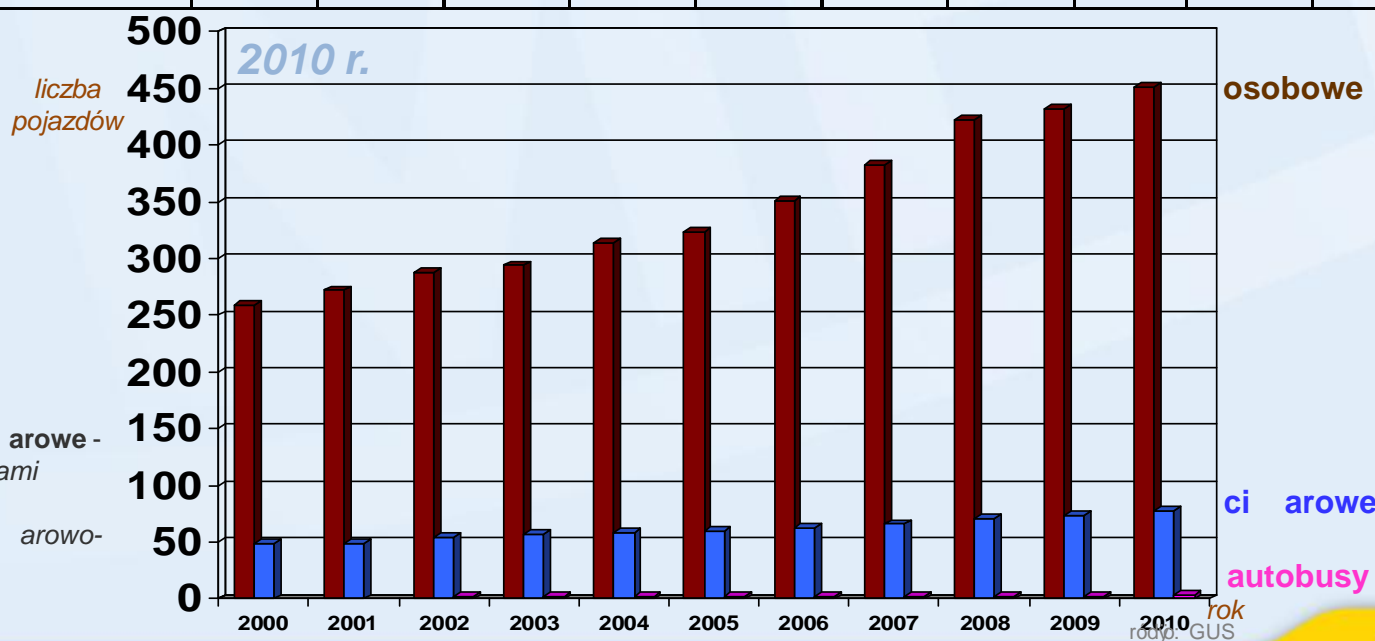
Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2005	2007	2008	2009	2010
<b>OGÓŁEM</b>	<b>598 202</b>	<b>616 176</b>	<b>487 665</b>	<b>1 022 234</b>	<b>1 162 108</b>	<b>1 162 108</b>	<b>1 376 656</b>	<b>1 553 910</b>	<b>1 109 190</b>	<b>1 167 438</b>
Osobowe	450 095	421 167	274 392	833 021	979 082	979 082	1 128 684	1 280 633	864 295	873 098
Ci arowe powy ej 3,5 t	105 502	151 931	176 028	136 225	126 488	126 488	140 856	157 806	153 243	198 368
Ci gniki siodłowe	7 998	9 515	12 955	11 982	14 277	14 277	30 146	20 846	11 108	16 453
Autobusy	3 403	2 809	2 074	2 667	4 020	4 020	4 852	5 233	3 891	3 939



Dane obejmuj zarówno pojazdy fabrycznie nowe, jak i pojazdy u ywane sprowadzone z zagranicy, dla których dokonano pierwszej rejestracji w kraju

## Liczba pojazdów samochodowych w przeliczeniu na 1000 mieszkańcó (2000 . 2010)

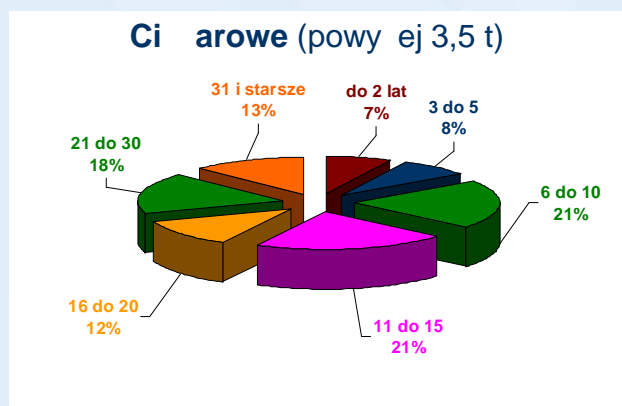
Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Samochody osobowe	259	272	288	294	314	323	351	383	422	432	451
Samochody ciężarowe powyżej 3,5 t	49	49	54	57	59	60	63	66	71	73	78
Autobusy	-	-	2	2	2	2	2	2	2	2	3



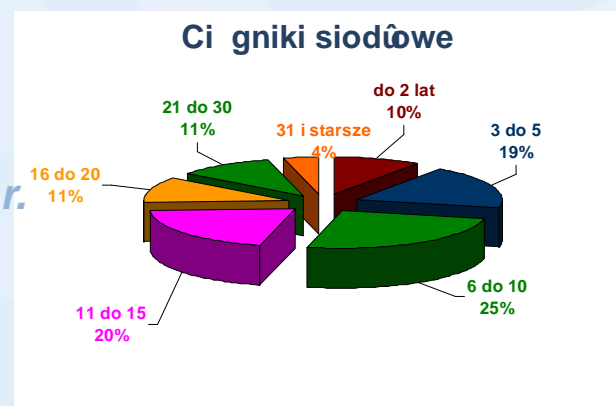
Samochody ciężarowe -  
yżcznie z ciężnikami  
siodłowymi i  
samochodami ciężarowo-  
osobowymi

## Liczba zarejestrowanych samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych (2009 . 2010)

Pojazd	Rok	Wiek pojazdów							RAZEM
		do 2 lat	3 - 5	6 - 10	11 - 15	16 - 20	21 - 30	31 i starsze	
Ciężarowe (powyżej 3,5 t)	2010	259 025	215 453	560 872	590 078	320 820	474 236	346 551	2 767 035
	2009	198 384	222 702	588 045	505 853	309 685	471 716	299 100	2 595 485
Ciężniki siodłowe	2010	20 594	40 097	54 891	44 416	22 802	23 346	8 435	214 581
	2009	29 563	29 543	52 576	38 595	23 433	21 176	6 396	201 282

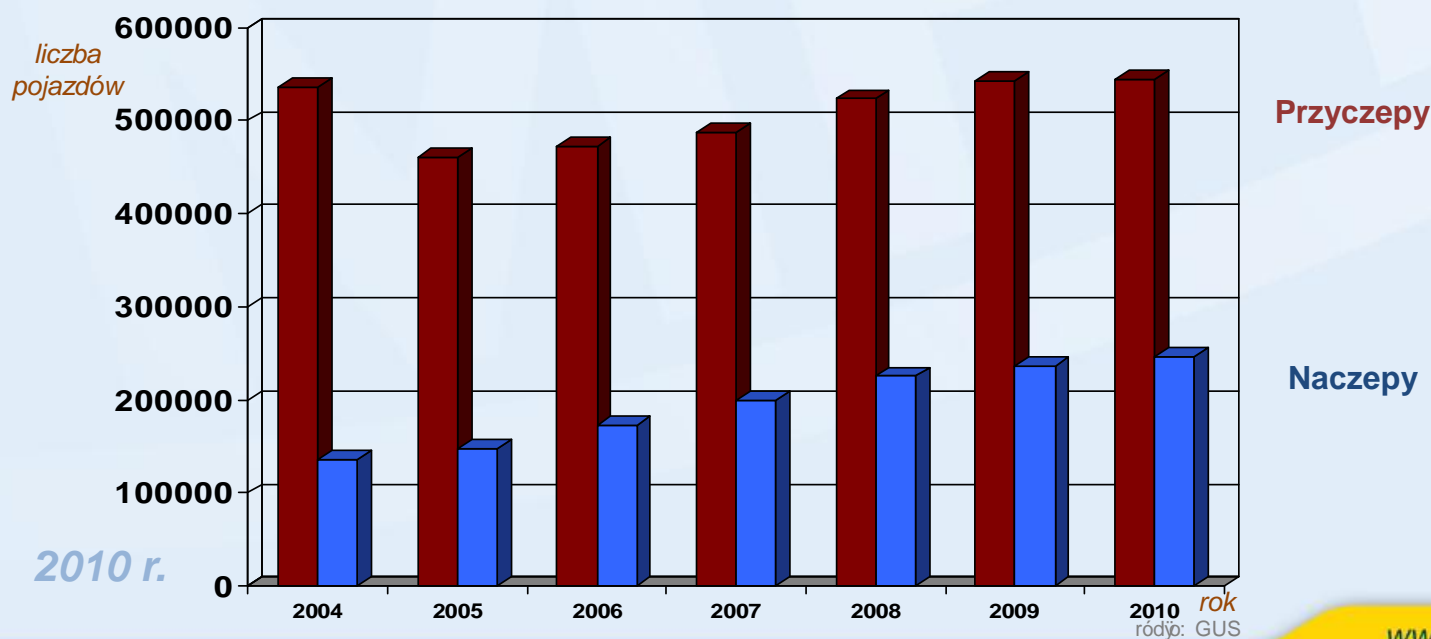


2010 r.



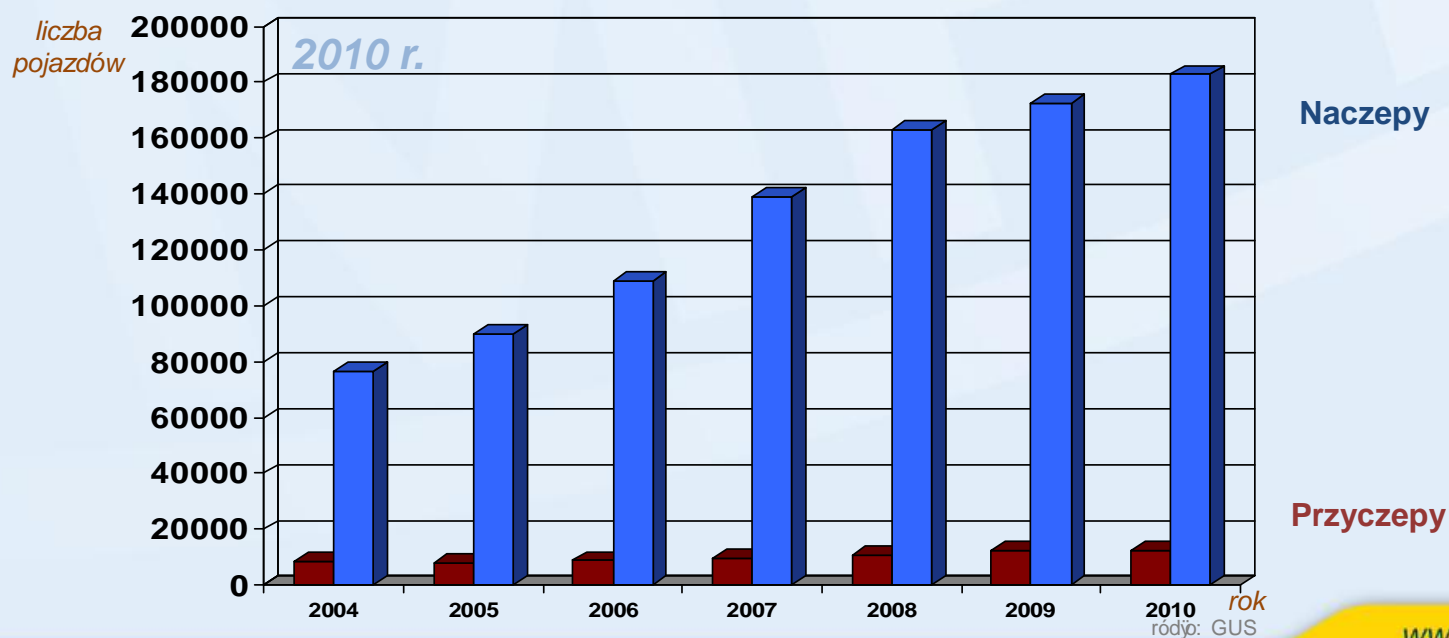
## Liczba zarejestrowanych ci arowych przyczep i naczep (2009 . 2010)

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Przyczepy ci arowe</b>	535 496	460 513	472 712	486 948	523 396	542 626	<b>544 453</b>
<b>Naczepy ci arowe</b>	135 859	148 028	172 835	199 267	225 727	236 356	<b>246 623</b>



## Liczba zarejestrowanych ciarowych przyczep i naczep wg wybranej ładowności (2009 . 2010)

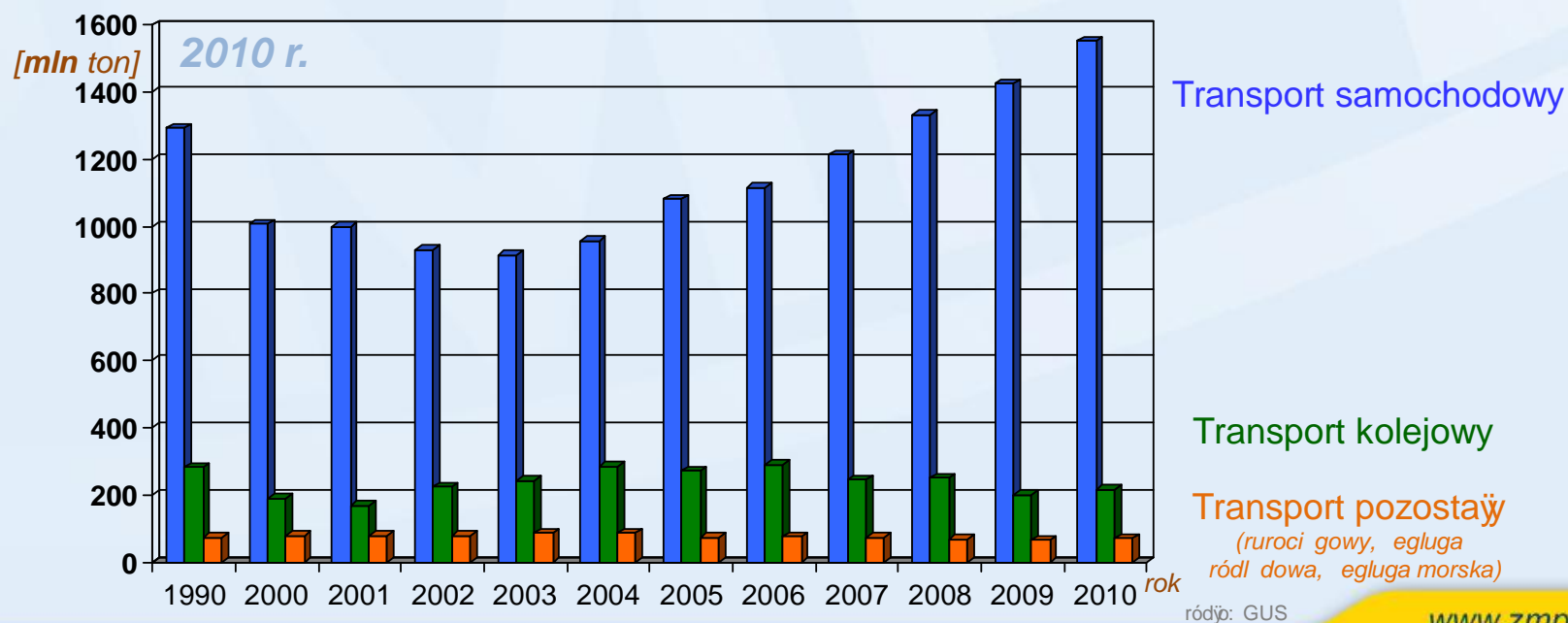
Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Przyczepy o ładowności - 15 ton</b>	8 643	8 095	8 847	9 785	10 833	12 303	<b>12 530</b>
<b>Naczepy o ładowności - 25 ton</b>	76 408	89 761	109 001	139 147	162 889	172 418	<b>182 850</b>





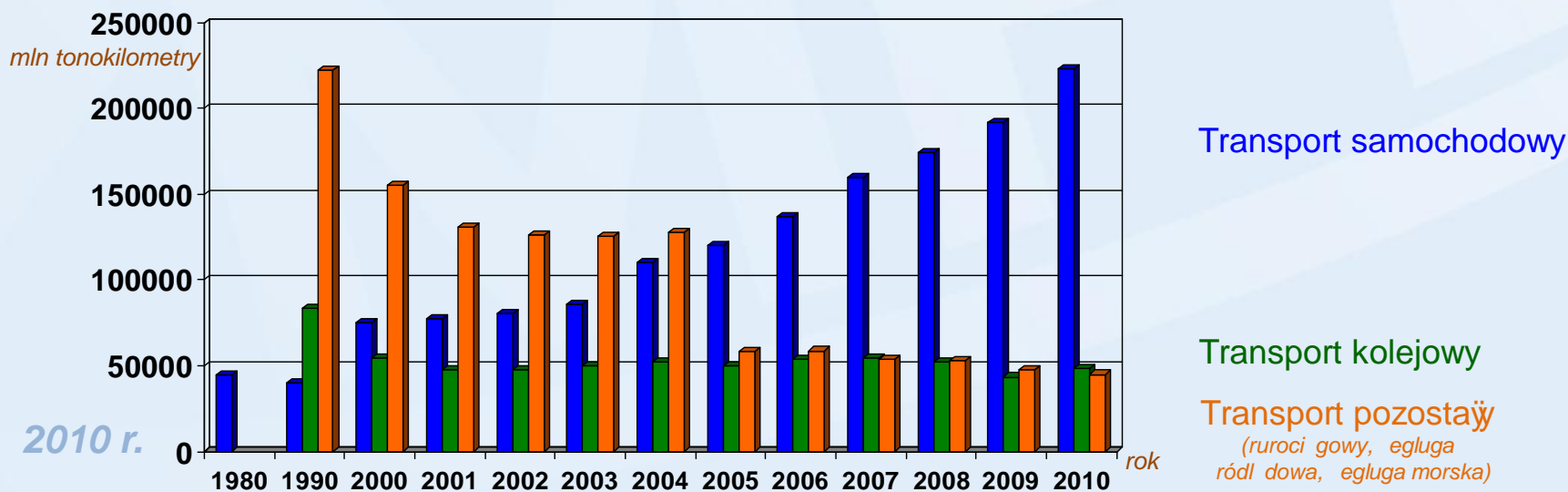
## Przewozy ładunków wg rodzajów transportu (1990, 2000 . 2010)

	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Transport:	<i>mln ton</i>											
samochodowy	1292	1007	997	931	912	957	1 080	1 114	1 213	1 333	1 425	1 552
kolejowy	282	187	167	223	242	283	270	291	245	249	201	217
pozostały	71	78	78	79	85	85	73	75	74	68	65	69,7

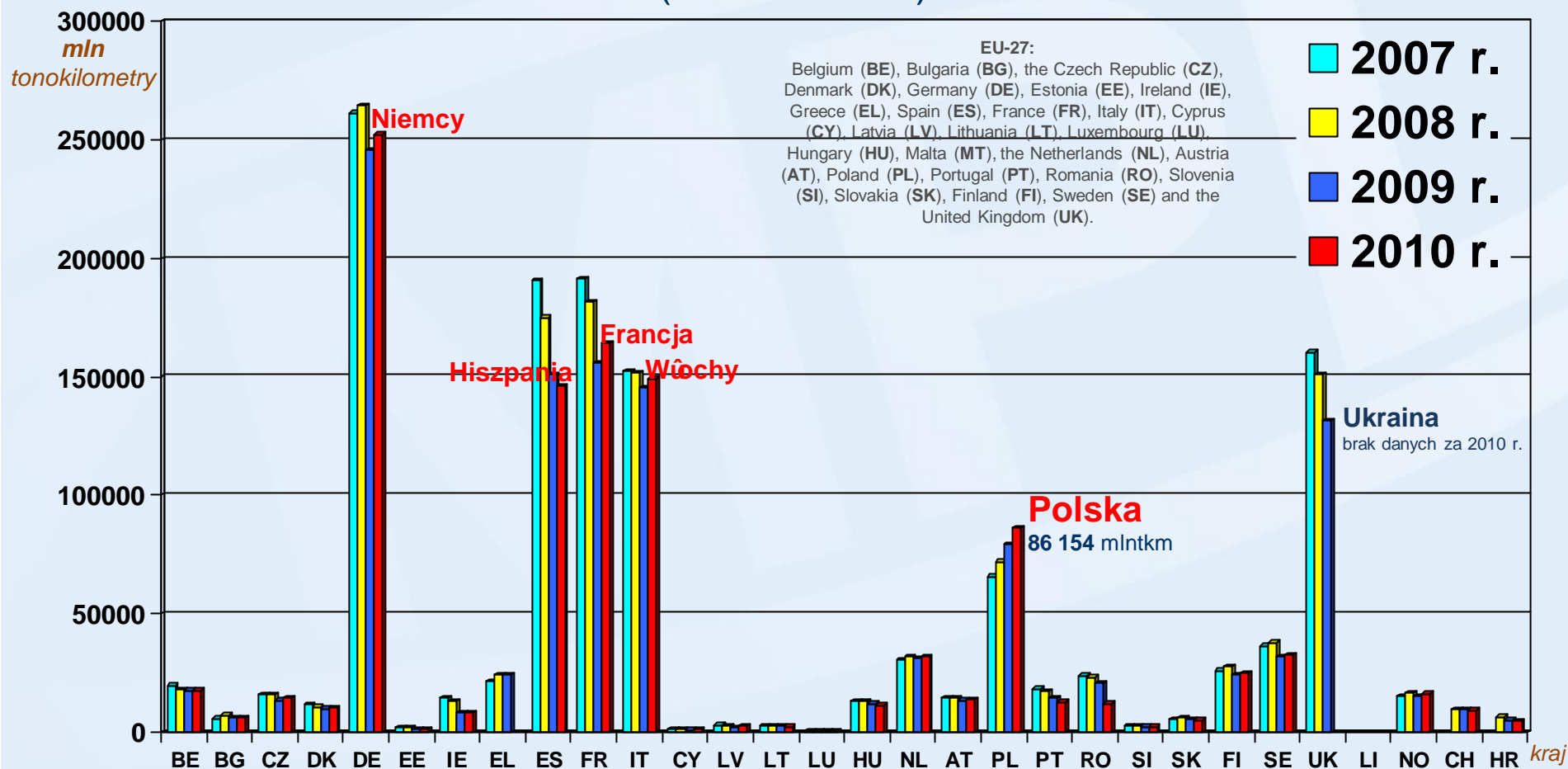


## Ogółem praca przewozowa w transporcie (1990, 2000 . 2010)

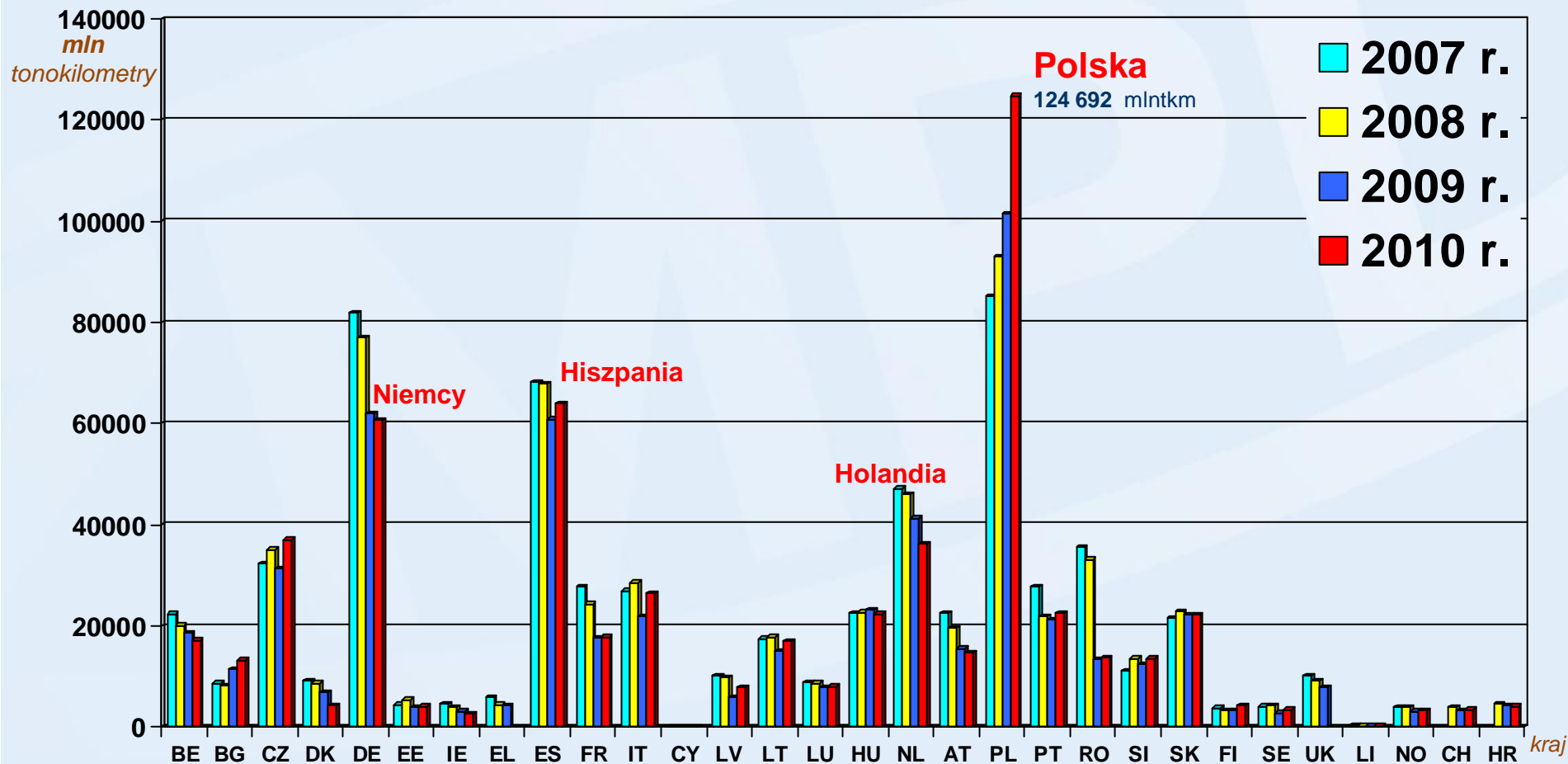
	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Praca przewozowa	mln tonokilometry											
<b>OGÓŁEM cały transport</b>	346232	284740	256094	254324	260868	290899	228216	248907	267309	279172	282800	<b>316 951</b>
w tym: <b>w transporcie samochodowym</b>	<b>40 293</b>	<b>75 023</b>	<b>77 228</b>	<b>80 318</b>	<b>85 989</b>	<b>110 481</b>	<b>119 740</b>	<b>136 490</b>	<b>159 527</b>	<b>174 223</b>	<b>191 484</b>	<b>223 170</b>



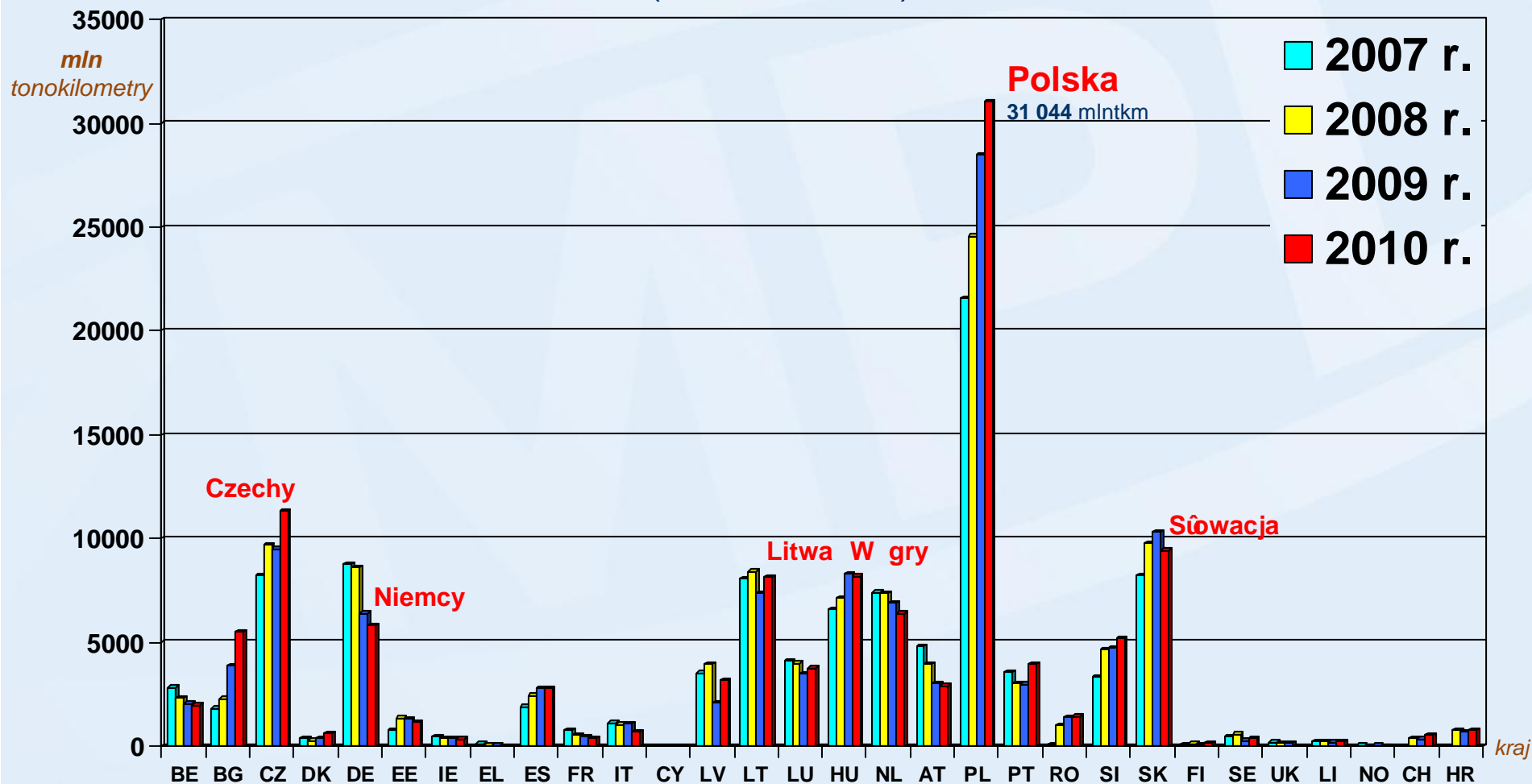
## Praca przewozowa w transporcie krajowym w krajach europejskich (2007 . 2010)



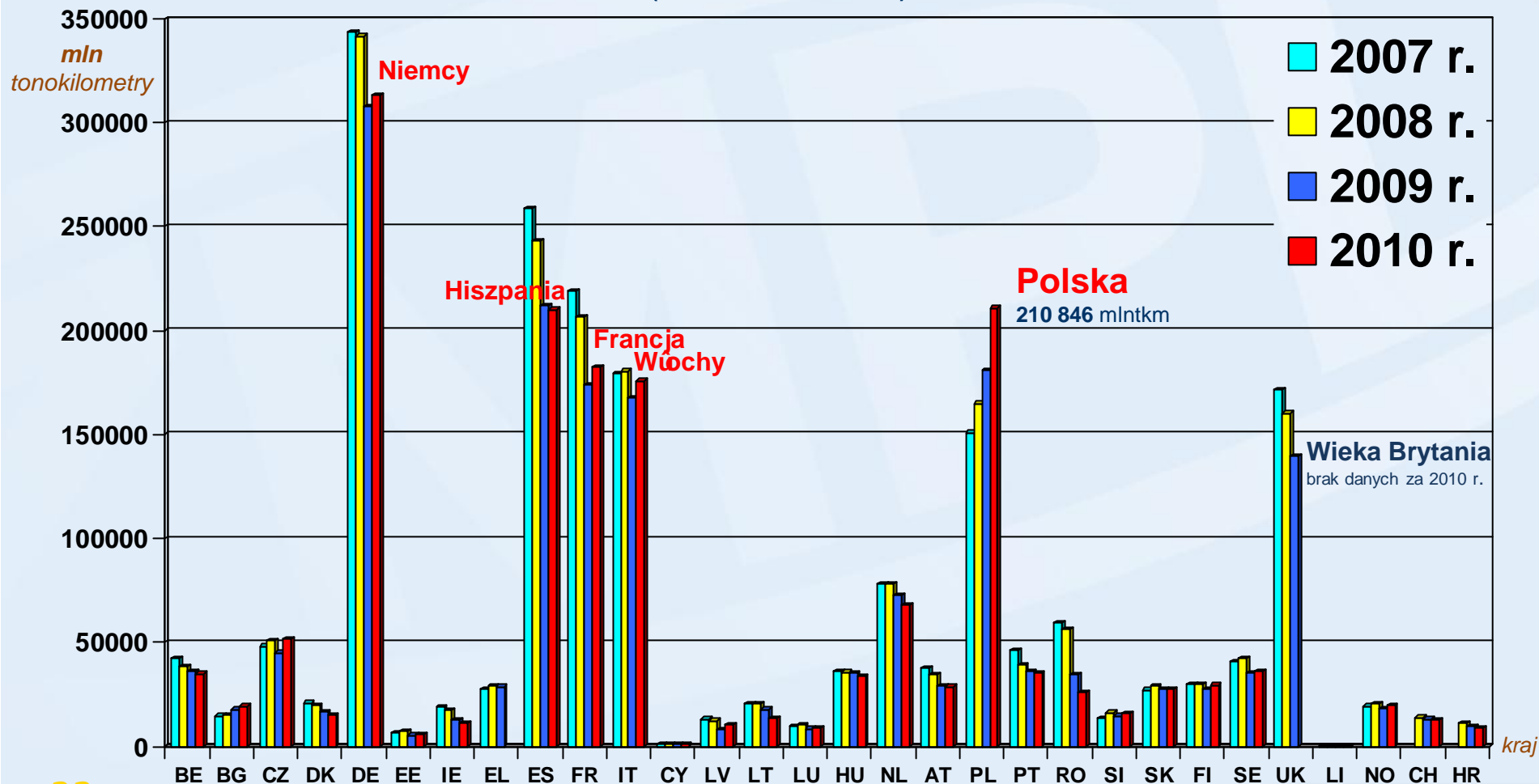
## Praca przewozowa w transporcie mi dzynarodowym w krajach europejskich (2007 . 2010)



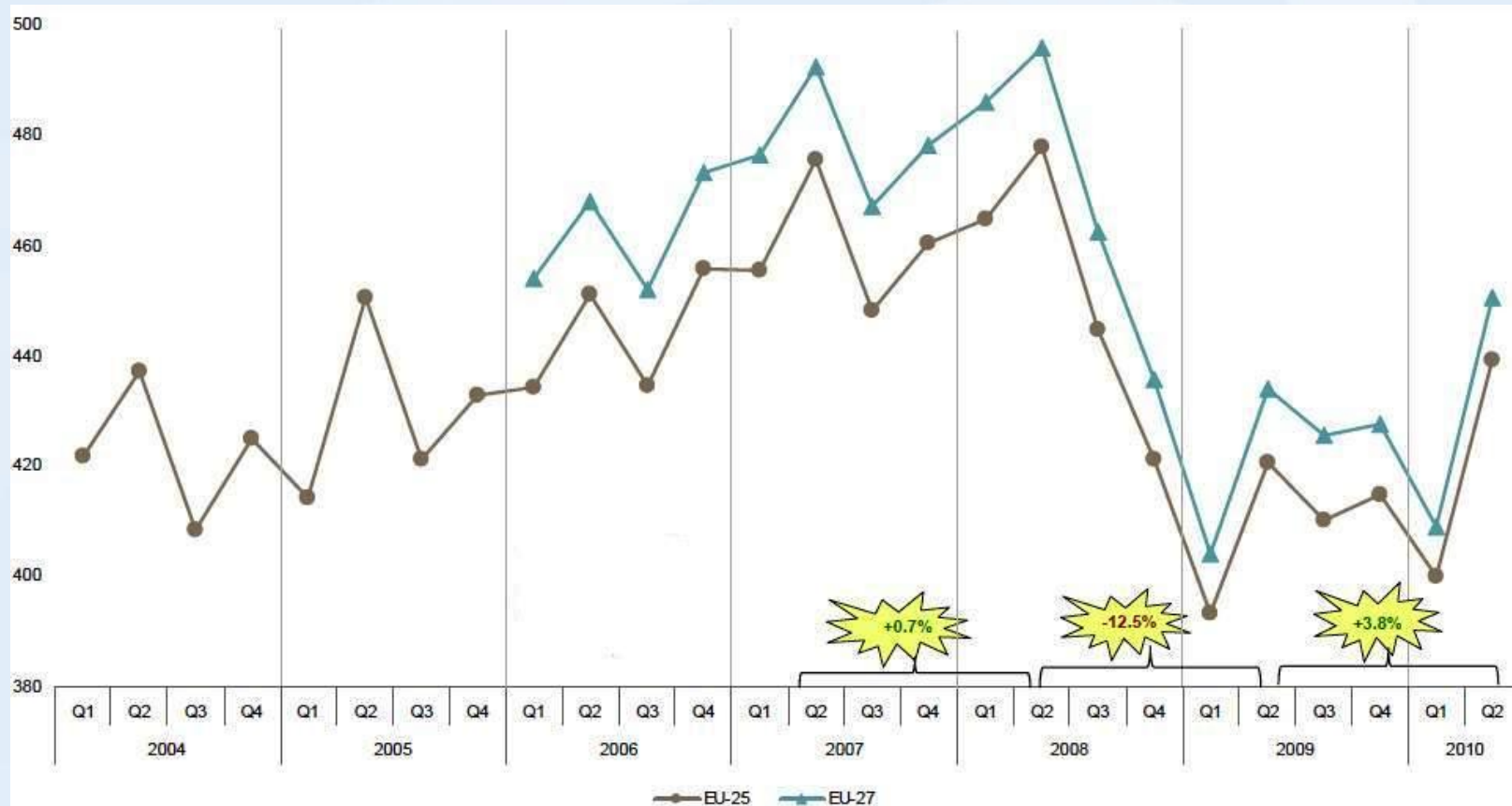
## Praca przewozowa w transporcie międzynarodowym pomiędzy obcymi krajami w wykonaniu pojazdu zarejestrowanego w kraju trzecim (2007 . 2010)



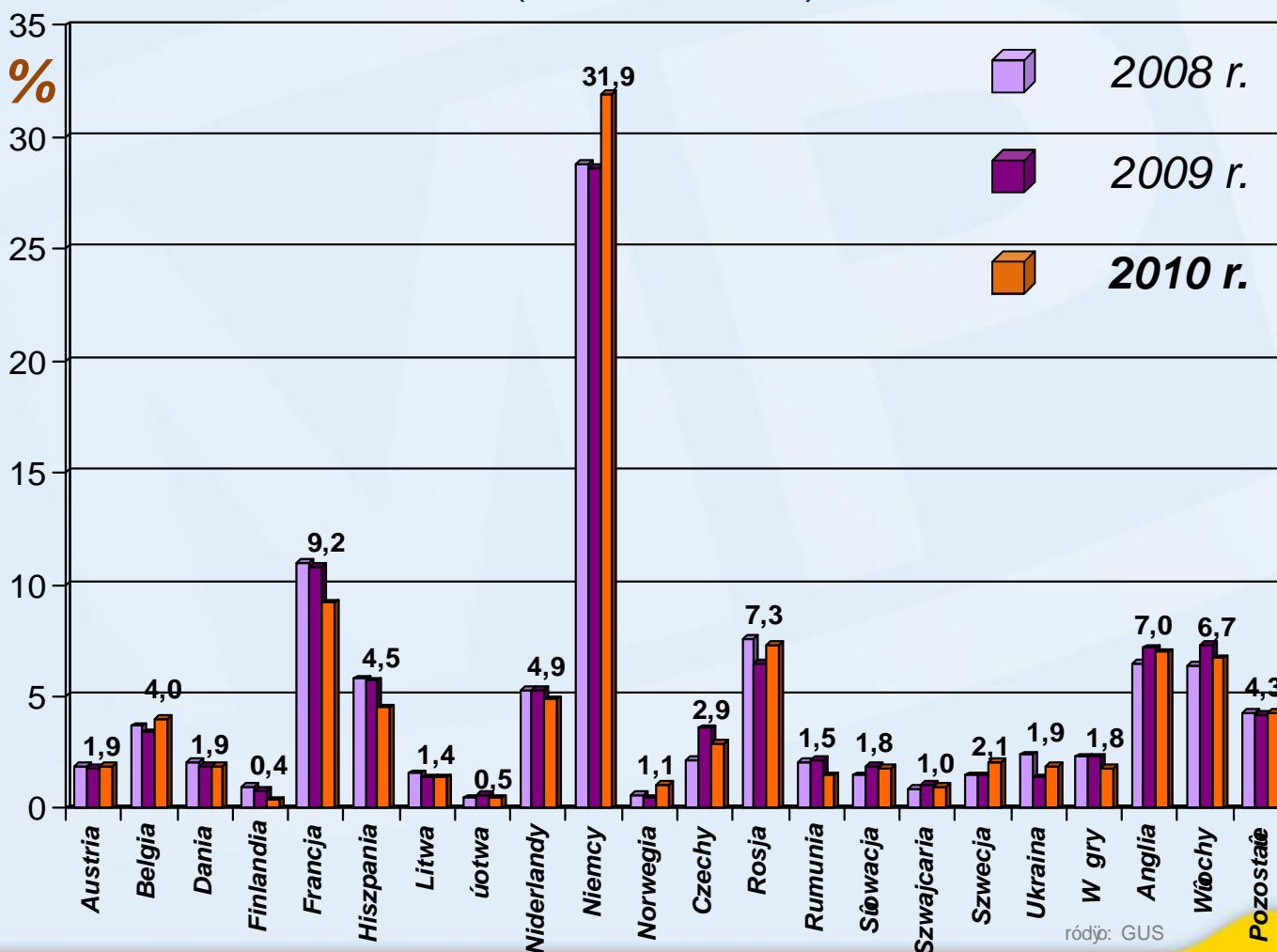
## Ú CZNIE - ogółem praca przewozowa w transporcie drogowym krajowy + mi dzynarodowy + kraje 3 + kabota (2007 . 2010)



## Zmiany w przewozie ładunków w transporcie drogowym w UE (2004 . 2 kwartał 2010)



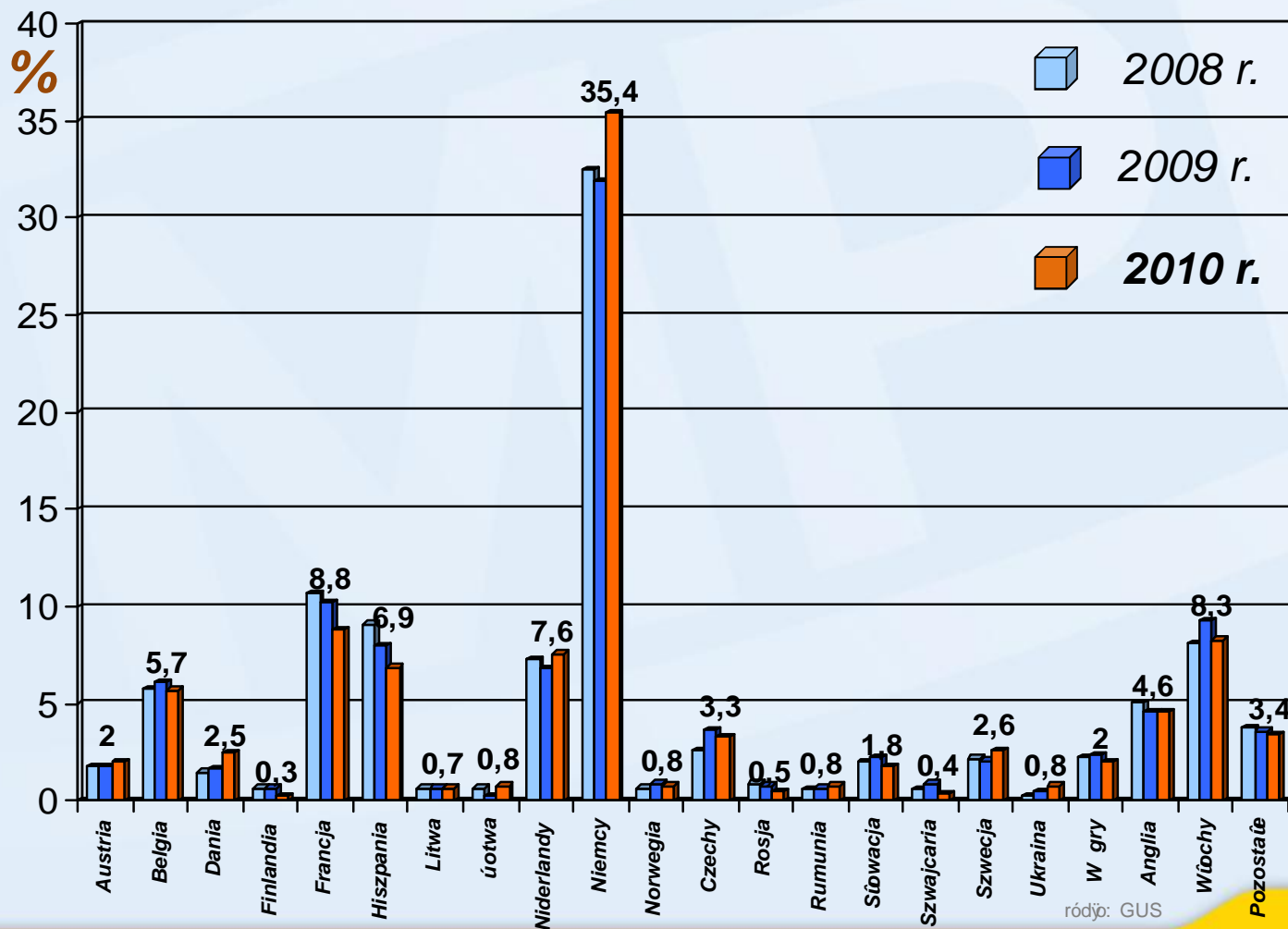
## Struktura przewozów ładunków eksportowanych (tkm) transportem samochodowym z Polski wg krajów (2008 . 2010)



ródźb: GUS



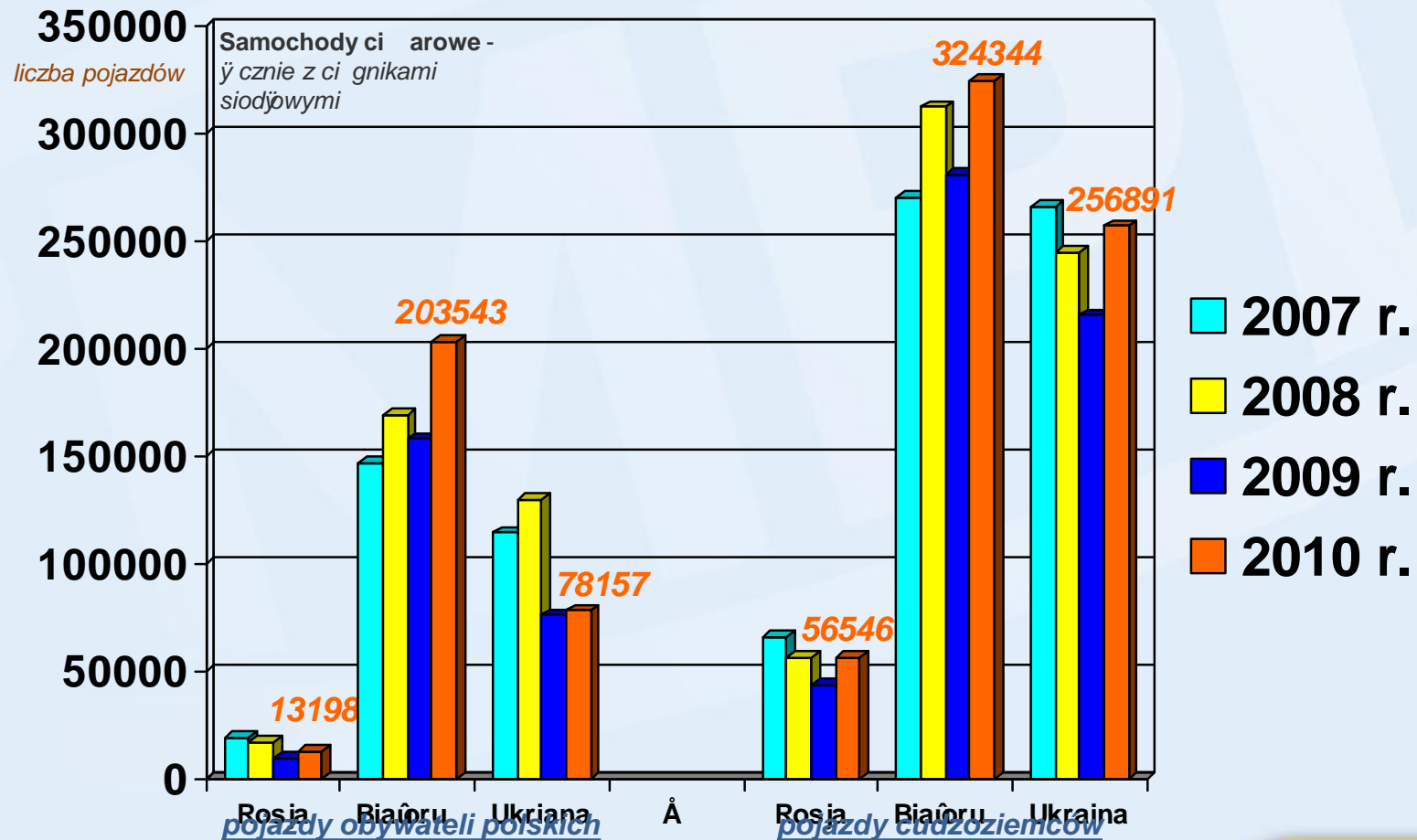
## Struktura przewozów ładunków importowanych (tkm) transportem samochodowym do Polski wg krajów (2008 . 2010)



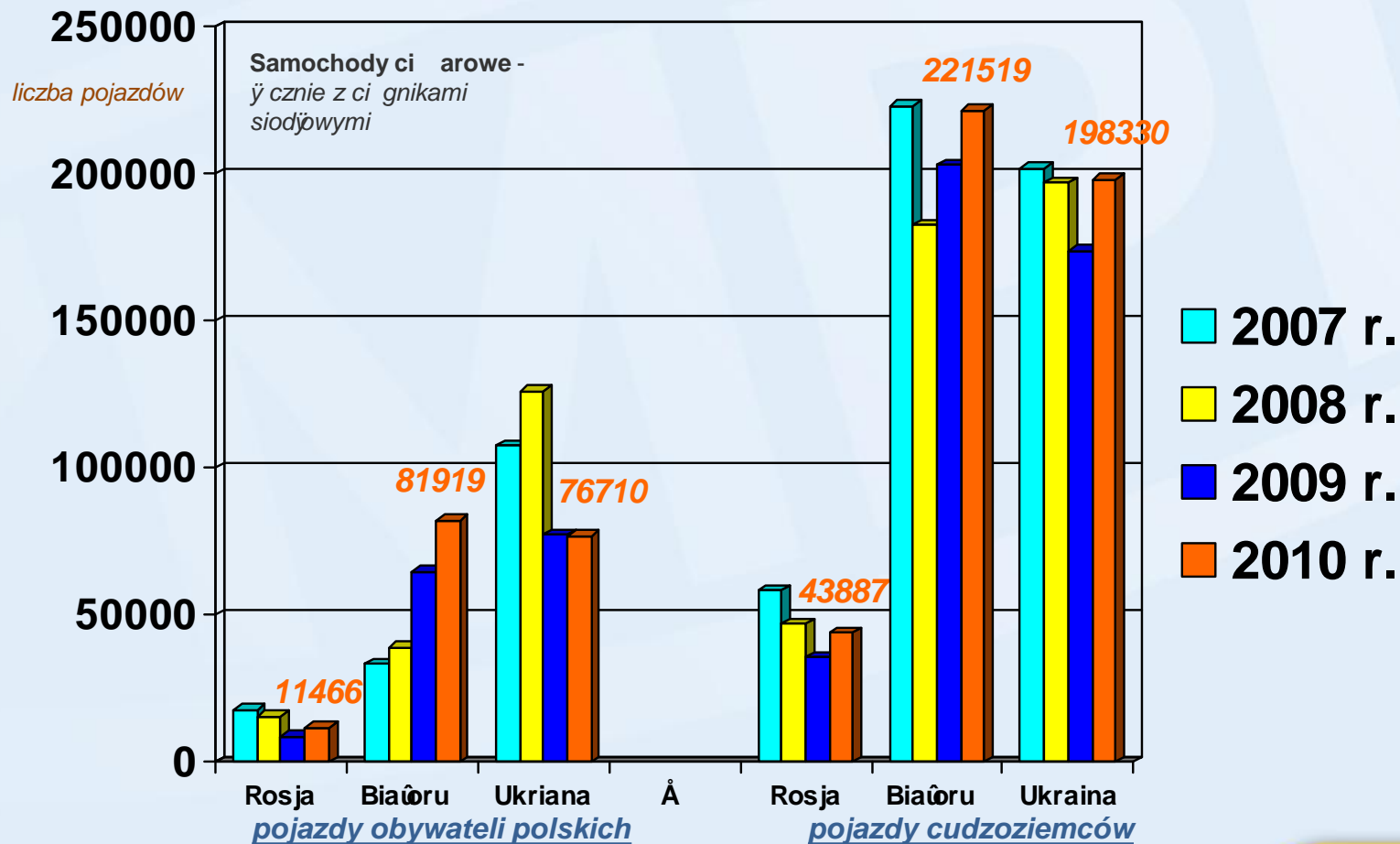
## Liczba pojazdów ci arowych (obywateli polskich i cudzoziemców) przekraczaj cych granice RP Ę ogóœem (z/do Polski) (1997 . 2010)

Kraj	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	<i>tys.</i>													
<b>Niemcy</b>	2205	2375	2402	2731	3056	3160	3212	3914	4265	5018	5134	-	-	-
<b>Czechy</b>	432	470	511	657	694	756	833	1006	1667	2139	2863	-	-	-
<b>Słowacja</b>	200	212	228	256	250	300	331	401	461	533	706	-	-	-
<b>Ukraina</b>	202	206	162	186	220	259	312	378	451	602	689	697,8	542,8	610,1
<b>Białoru</b>	653	524	398	412	470	529	567	560	559	596	673	702,6	706,3	831,3
<b>Litwa</b>	392	457	426	473	526	595	656	827	1158	1494	1481	-	-	-
<b>Rosja</b>	53	52	53	56	68	74	89	132	176	159	161	135,7	97,0	125,1
<b>Morze</b>	83	94	105	120	126	141	174	191	220	247	280	-	-	-
<b>OGÓYEM w tys.</b>	4220	4390	4285	4891	5410	5811	6174	7409	8957	10789	11990	-	-	-

## Liczba pojazdów ci arowych\* przekraczaj cych zewn trzne granice UE w kierunku z Polski do ò (2007 . 2010)

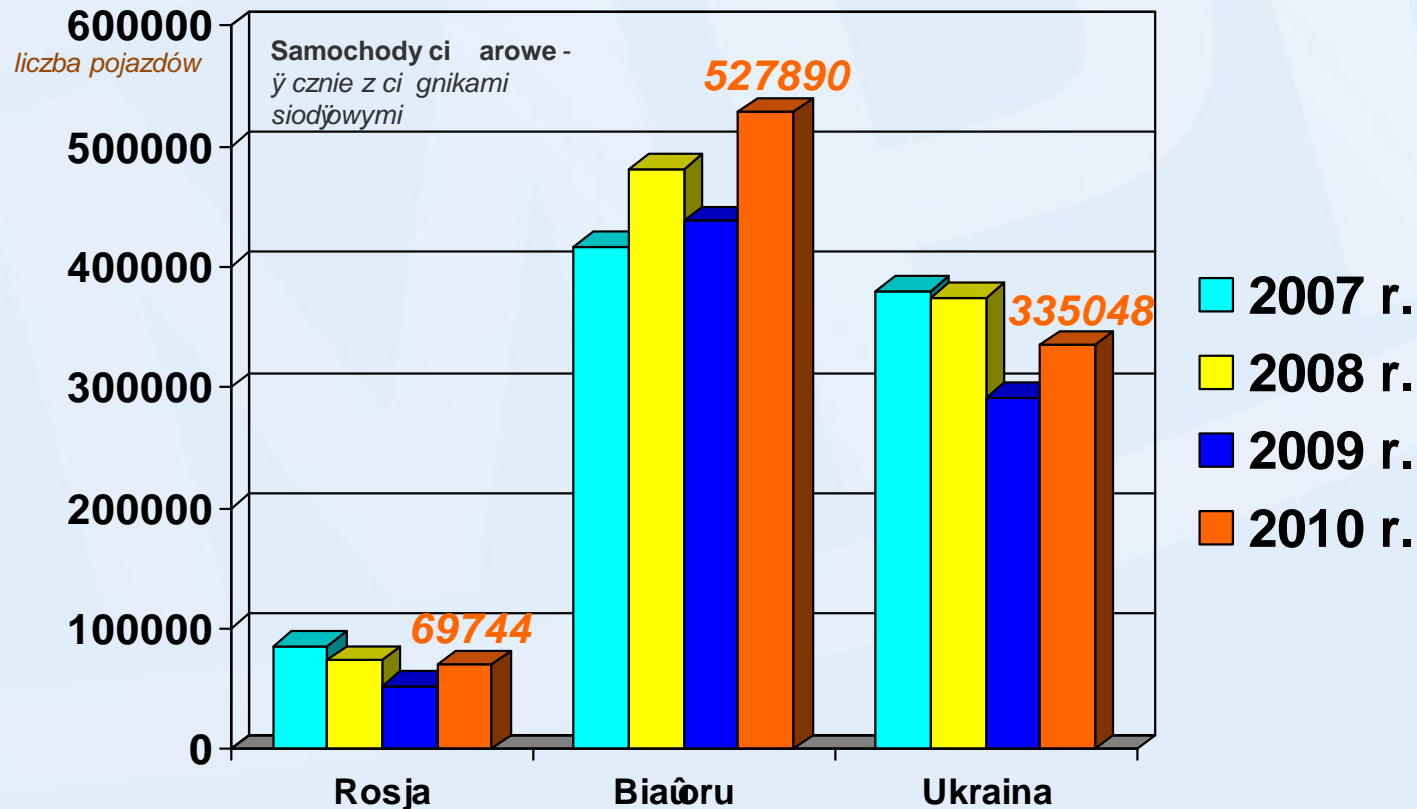


## Liczba pojazdów ci arowych\* przekraczaj cych zewn trzne granice UE w kierunku do Polski z ò (2007 . 2010)



## Liczba pojazdów ci arowych\* przekraczaj cych zewn trzne granice UE w kierunku z Polski do ò (2007 . 2010)

ú CZNIE pojazdy obywateli polskich i cudzoziemców

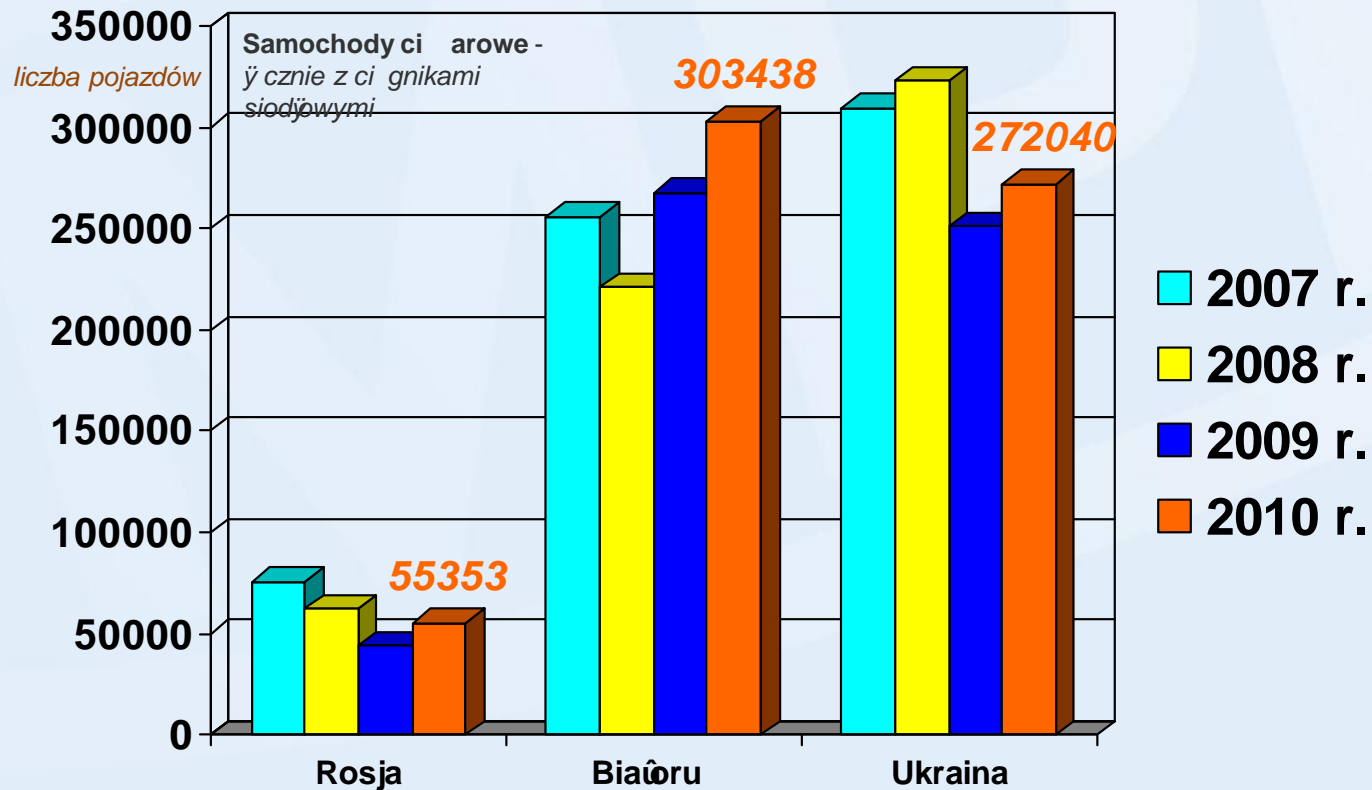


## Liczba pojazdów ciężarowych\* przekraczających zewnętrzne granice UE w kierunku do Polski z 2007 r. (2007 . 2010)

liczba pojazdów  
w tym z ciężarówkami siodłowymi

liczba pojazdów

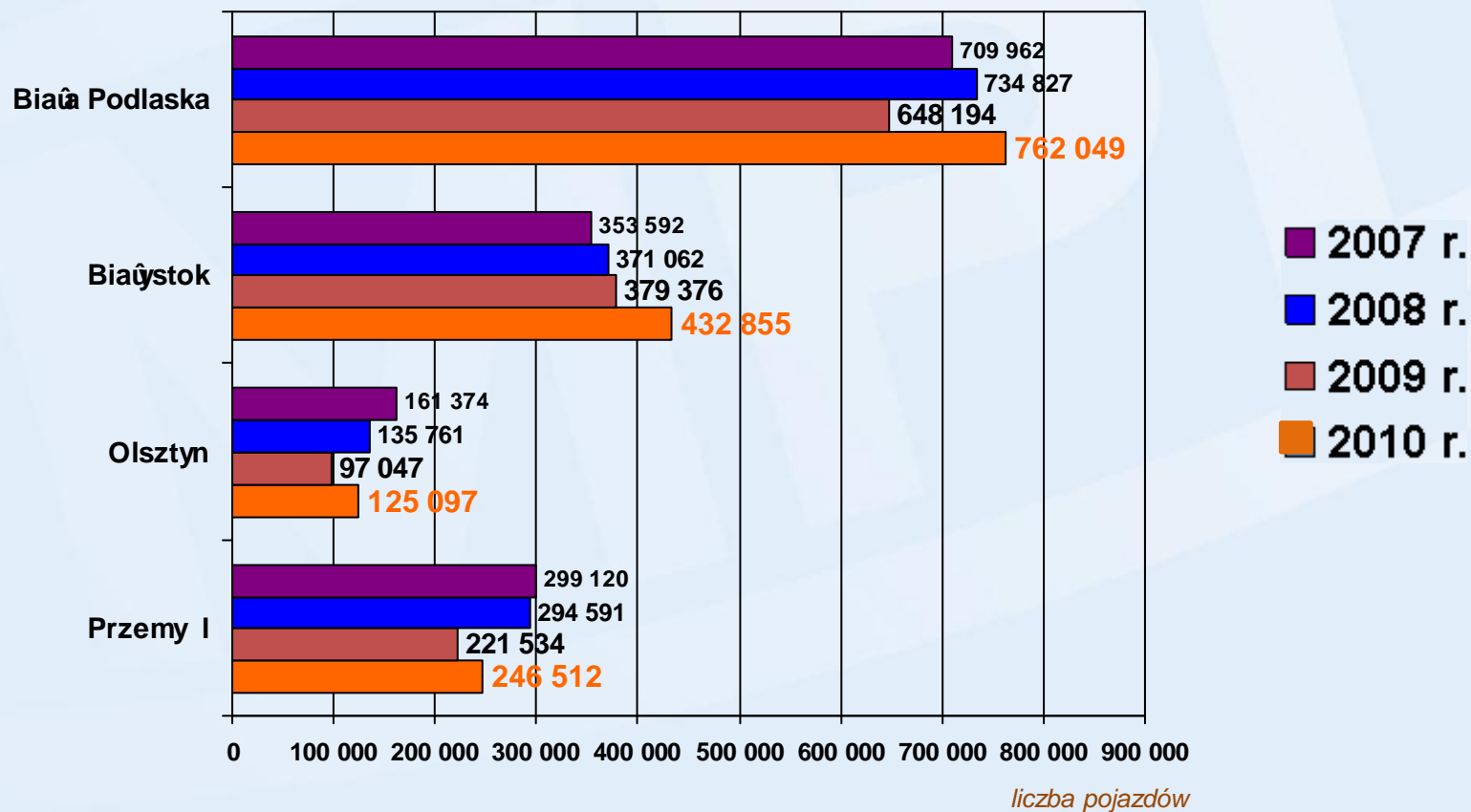
Samochody ciężarowe - w tym z ciężarówkami siodłowymi



## Liczba pojazdów ci arowych przekraczaj cych granice wschodni RP wg województw (2006 . 2010)

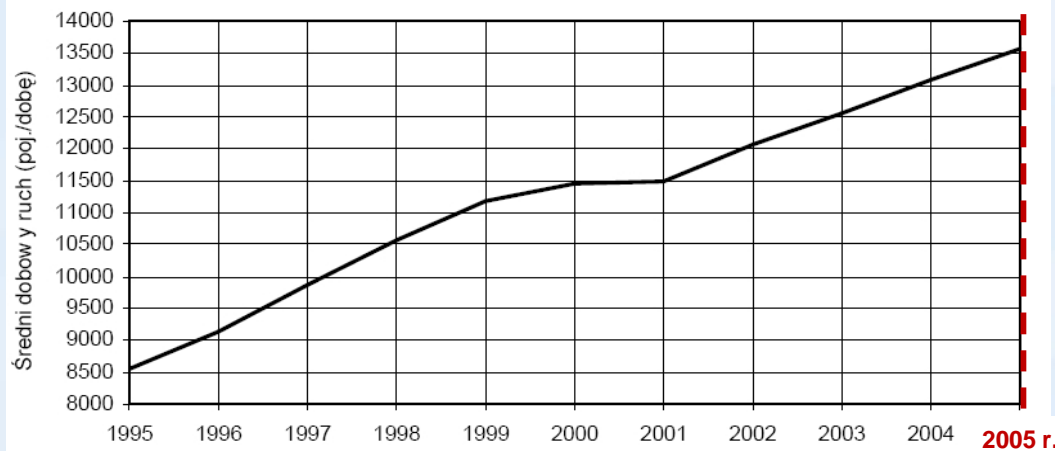
Województwo	OGÓúEM					Pojazdy			
						obywateli polskich		cudzoziemców	
	Rok					przekraczaj cych granic w kierunku			
						w 2010 roku			
2006	2007	2008	2009	2010	z Polski	do Polski	do Polski	z Polski	
Lubelskie	635 597	709 962	734 827	648 194	<b>762 049</b>	120 276	78 164	220 892	342 717
Podkarpackie	284 726	299 120	294 591	221 534	<b>246 512</b>	33 755	29 520	83 168	100 069
Podlaskie	1 772 430	1 835 323	371 062	379 376	<b>432 855</b>	127 672	50 945	115 789	138 449
Warmi sko- mazurskie	159 793	161 374	135 761	97 047	<b>125 097</b>	13 198	11 466	43 887	56 546

## Ruch graniczny pojazdów ci arowych wg izb celnych (2007 . 2010)



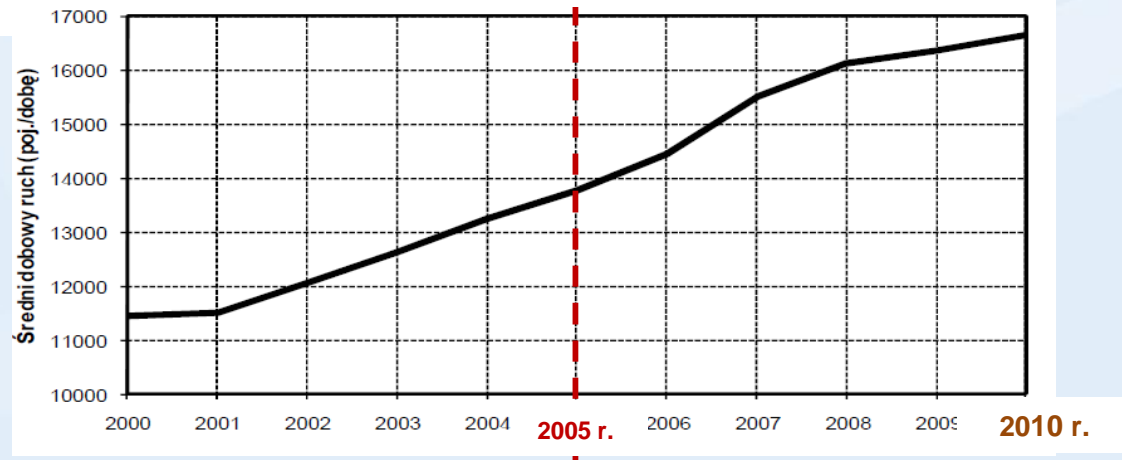


## Rozwój ruchu na sieci dróg międzynarodowych w Polsce (1995 . 2010)



Od 1995 roku ruch pojazdów na sieci dróg międzynarodowych systematycznie wzrasta (oprócz lat 2000-2001 spowodowanych jedynie sytuacją gospodarczą kraju). Co roku odnotowuje się wzrost 3-4 %.

W okresie 2000-2010 średni dobowy ruch (SDR) na sieci dróg międzynarodowych wzrósł ponad 45%.



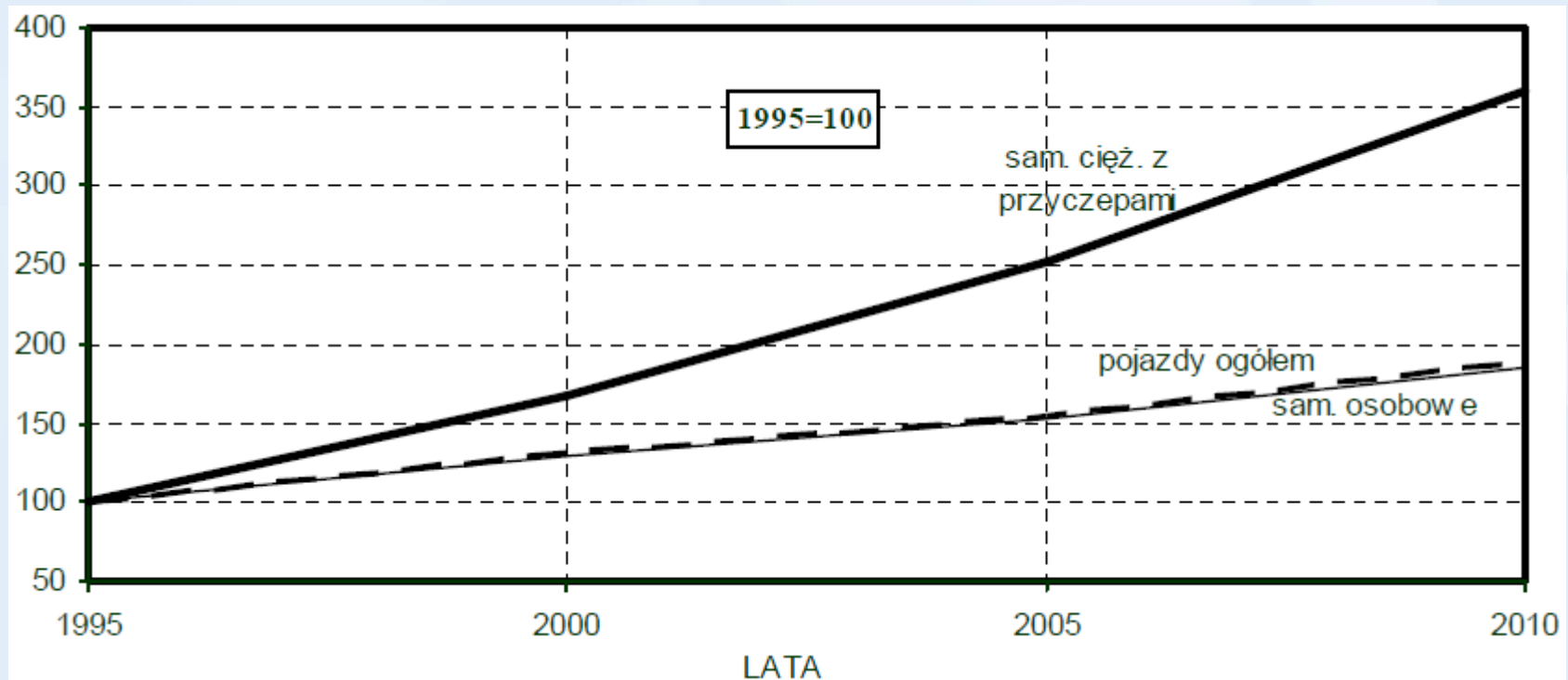
## Udziaûposzczególnych kategorii pojazdów silnikowych w rednim dobowym ruchu SDR (2005; 2010)

Kategorie pojazdów	Udziaûposzczególnych kategorii pojazdów silnikowych w SDR				Wska nik wzrostu w latach 2005-2010
	2005		2010		
	SDR (poj./dob )	%	SDR (poj./dob )	%	
Motocykle	19	0,2	41	0,4	2,21
Samochody osobowe	5 824	70,1	6 914	70,0	1,22
Samochody dostawcze	827	10,0	939	9,5	1,16
Samochody ci arowe bez przyczep	445	5,4	426	4,3	0,98
<b>Samochody ci arowe z przyczepami</b>	<b>1 052</b>	<b>12,7</b>	<b>1 463</b>	<b>14,8</b>	<b>1,43</b>
Autobusy	117	1,4	93	0,9	0,82
Ci gniki rolnicze	14	0,2	12	0,1	0,88
<b>OGÓúEM</b>	<b>8 298</b>	<b>100,0</b>	<b>9 888</b>	<b>100,0</b>	<b>1,22</b>

## Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w średnim dobowym ruchu wg GPR 2010

- ❑ Największy wzrost ruchu, o ok. 43%, zanotowano dla samochodów ciężarowych z przyczepami, obejmujących także ruch ciężarówek siodłowych z naczepami.
- ❑ W tym samym okresie ruch samochodów ciężarowych bez przyczep uległ zmniejszeniu o 2%, co zdecydowanie, a ruch samochodów ciężarowych ogółem zwiększył się w ciągu ostatnich 5 lat o ok. 29%.
- ❑ Wzrost ruchu samochodów osobowych w latach 2005-2010 wyniósł 22% i był taki sam jak ogólny wzrost ruchu na sieci dróg krajowych.
- ❑ Wzrost ruchu lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych) był nieco mniejszy i wyniósł 16%.
- ❑ Po raz pierwszy od wielu lat zdecydowanie, o 18%, zmalał ruch autobusów.
- ❑ Odnotowano natomiast bardzo duży (o 121%) wzrost ruchu motocykli, przy czym nadal mają one bardzo mały udział w ruchu pojazdów silnikowych ogółem.

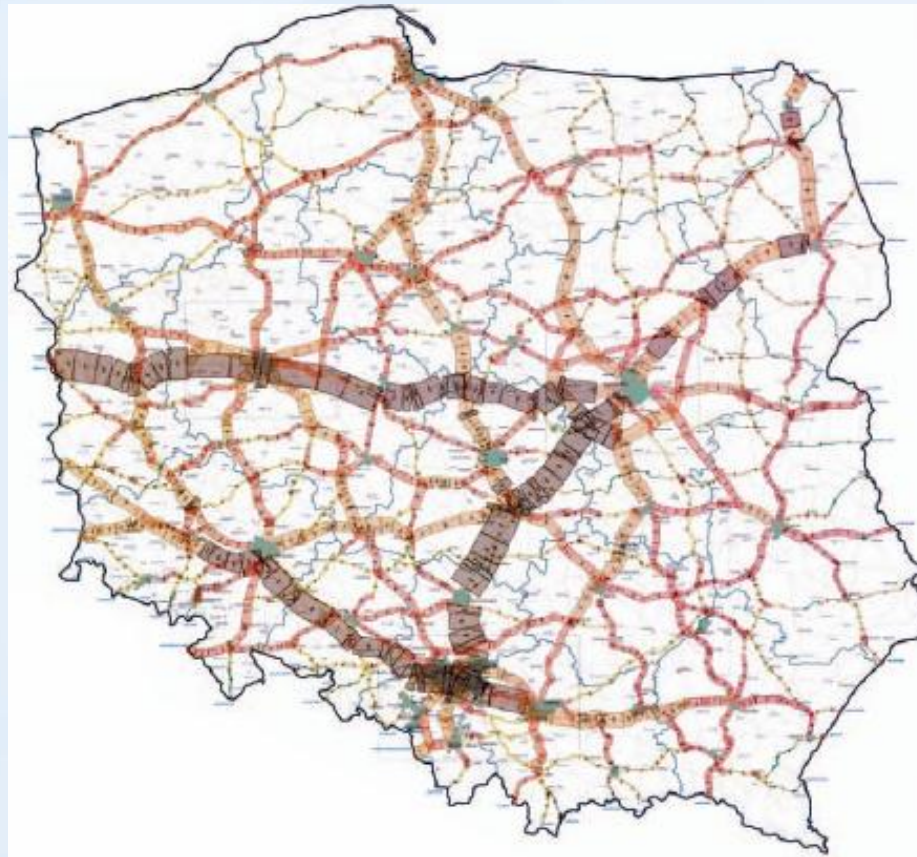
## Dynamika wzrostu ruchu na drogach (1995 . 2010)



## Dynamika wzrostu ruchu na drogach (1995 . 2010)

- ❑ W poprzednich okresach pięcioletnich GPR wzrost ruchu pojazdów ciężarowych był jeszcze wyższy niż w okresie 2005-2010 i wynosił 68% w latach 1995-2000 oraz 50% w latach 2000-2005. Daje to więc znacznie ponad 3,5-krotny wzrost ruchu samochodów ciężarowych z przyczepami w ciągu ostatnich 15 lat, przy czym bezwzględne przyrosty ruchu tych pojazdów w kolejnych okresach pięcioletnich były coraz większe.
- ❑ *Dla porównania wzrost ruchu samochodów osobowych i pojazdów silnikowych ogółem był w okresie 1995-2010 bardzo zbliżony i wynosił odpowiednio 86% i 89%, a przyrosty ruchu w kolejnych okresach pięcioletnich bardziej równomierne.*

## Ruch pojazdów ciężarowych po drogach krajowych w 2005 roku



Najbardziej obciążone przez pojazdy ciężarowe były szlaki:

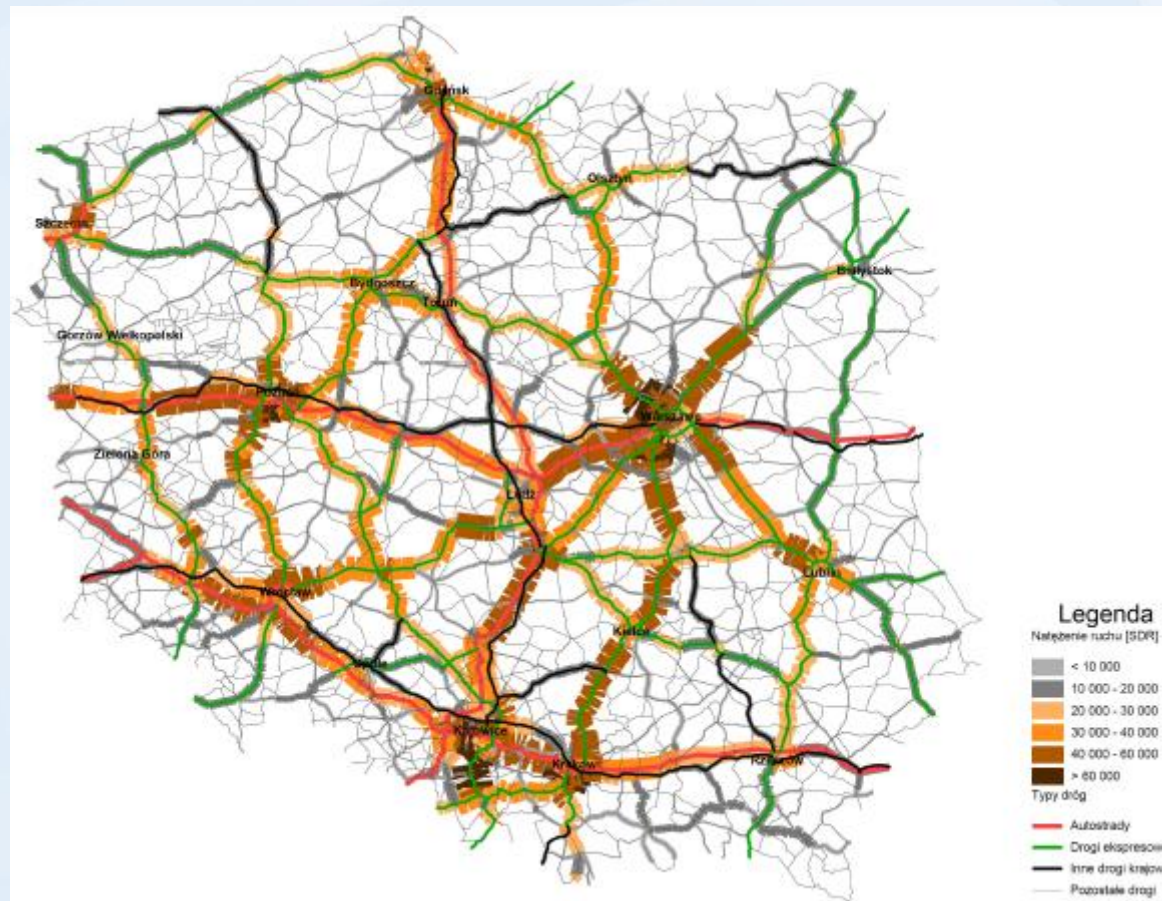
- 1) A-1,
- 2) A-2, A-4 oraz S-7,
- 3) S-8 (z Wrocławia przez Warszawę do Budziska).

W rzeczywistości natomiast ciężarówkami na wymienionych drogach bardzo intensywny ruch koncentrował się tylko na niektórych odcinkach.



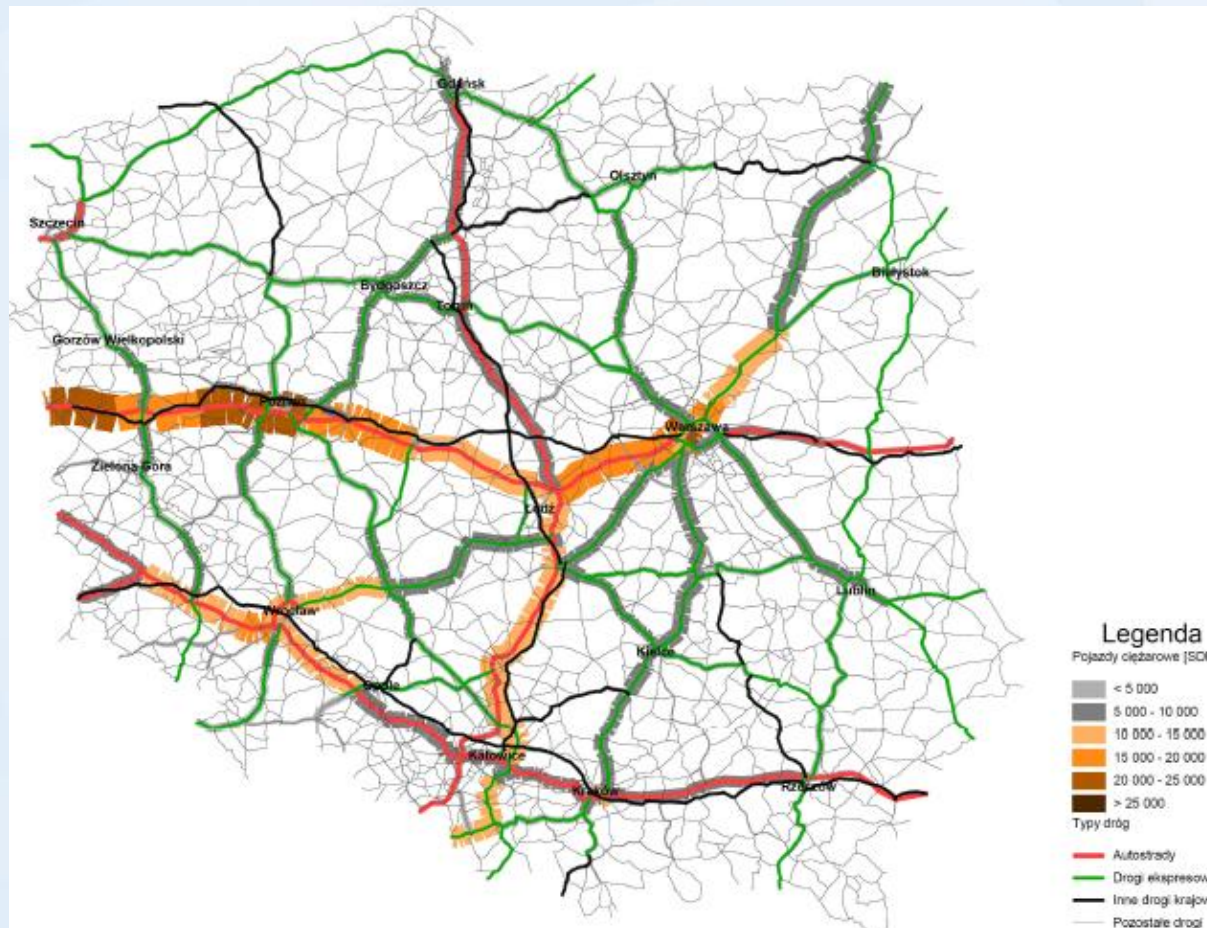
# Natężenie ruchu ogółem oraz w tranzycie na sieci dróg krajowych

*Prognoza na 2025 rok, wykonana w 2008 r.*



# Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych na sieci dróg krajowych

*Prognoza na 2025 rok, wykonana w 2008 r.*





## Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030

Podstawowe wskaźniki wzrostu popytu na przewozy w Polsce w 2020 i 2030 roku

Wzrost w % w latach 2009-2030	2020 r.		2030 r.	
	wariant maksymalny	wariant minimalny	wariant maksymalny	wariant minimalny
<b>PKB</b>	46.0%	43.5%	98.7%	90.6%
Transport kolejowy ładunków (tkm)	16.2%	14.4%	42.3%	36.5%
Transport samochodowy ładunków (tkm)	43.8%	37.6%	81.5%	67.8%
Transport wodny śródlądowy ładunków (tkm)	57.7%	51.9%	215.4%	160.4%
Transport rurociągowy (tkm)	0.3%	-3.2%	14.2%	3.8%
Transport morski ładunków (tkm)	25.1%	18.7%	62.0%	47.1%
Transport lotniczy ładunków (tkm)	60.2%	46.8%	234.3%	167.1%
Inne przewozy ładunków (tkm)	14.4%	10.1%	29.5%	17.7%
Transport intermodalny ładunków (tkm)	50.4%	35.9%	136.2%	105.7%
<b>Ogółem tkm przewozów ładunków</b>	<b>33.4%</b>	<b>27.9%</b>	<b>68.6%</b>	<b>55.6%</b>
Przewozy kolejowe osób (paskm)	4.2%	2.0%	118.2%	97.7%
Przewozy osób autobusami dalekobieżnymi (paskm)	-17.1%	-19.5%	-5.5%	-9.5%
Przewozy lotnicze osób (paskm)	61.1%	49.7%	161.1%	119.4%
Przewozy morskie osób (paskm)	17.2%	16.0%	35.2%	32.8%
Przejazdy motoryzacją indywidualną (paskm)	34.7%	26.3%	54.4%	35.6%
Przewozy osób żeglugą śródlądową i przybrzeżną (paskm)	105.6%	94.1%	423.0%	358.9%
Przewozy osób autobusami miejskimi (paskm)	-1.9%	-2.9%	-4.6%	-5.9%
Przewozy osób tramwajami (paskm)	-1.2%	-2.4%	-1.6%	-4.7%
Przewozy osób trolejbusami (paskm)	-1.0%	-2.3%	2.0%	-1.4%
Przejazdy osób metrem w Warszawie (paskm)	161.6%	157.3%	287.7%	272.5%
Przejazdy osób SKM w Trójmieście (paskm)	11.9%	10.3%	22.4%	18.1%
Przejazdy motocyklami i skuterami (paskm)	77.4%	58.8%	116.9%	92.4%
Przejazdy rowerami (paskm)	13.0%	7.6%	41.2%	28.6%
Ruch pieszy (paskm)	-4.9%	-9.5%	-6.8%	-15.1%
<b>OGÓLEM paskm ruchu osób</b>	<b>31.7%</b>	<b>23.6%</b>	<b>62.5%</b>	<b>43.1%</b>

## Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030

Prognoza wielko ci popytu globalnego na przewozy ładunków poszczególnymi gaû ziemi w Polsce do 2030 r. (przewo nicy polscy i zagraniczni)

Mln ton	Wariant maksymalny					Wariant minimalny				
Lata	2010	2015	2020	2025	2030	2010	2015	2020	2025	2030
Kolejowe	202	211	225	241	261	202	210	223	237	253
Samochodowe	1 486	1 643	1 800	1 919	2 075	1 484	1 621	1 757	1 848	1 972
Wodne srodlagowe	5.7	6.1	6.8	8.5	14.0	5.7	6.1	6.6	7.8	11.6
Rurociagowe	51	54	56	59	66	51	53	53	55	59
Morskie	44	52	60	69	81	44	50	58	65	74
Lotnicze	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2
Inne	0.5	0.6	0.7	0.7	0.8	0.5	0.6	0.6	0.7	0.7
<b>Ogółem</b>	<b>1 789</b>	<b>1 966</b>	<b>2 149</b>	<b>2 297</b>	<b>2 498</b>	<b>1 787</b>	<b>1 941</b>	<b>2 099</b>	<b>2 213</b>	<b>2 371</b>
Mld tkm	Wariant maksymalny					Wariant minimalny				
Lata	2010	2015	2020	2025	2030	2010	2015	2020	2025	2030
Kolejowe	44	46	50	55	62	44	46	50	54	59
Samochodowe	232	279	321	356	405	231	271	307	335	375
Wodne srodlagowe	1.1	1.4	1.6	2.0	3.2	1.1	1.3	1.5	1.8	2.7
Rurociagowe	23	23	23	24	26	23	23	22	22	24
Morskie	100	110	123	137	159	100	106	116	127	144
Lotnicze	0.2	0.2	0.3	0.3	0.6	0.2	0.2	0.3	0.3	0.5
Inne	0.5	0.5	0.6	0.6	0.6	0.5	0.5	0.5	0.6	0.6
<b>Ogółem</b>	<b>401</b>	<b>461</b>	<b>520</b>	<b>575</b>	<b>657</b>	<b>399</b>	<b>448</b>	<b>498</b>	<b>541</b>	<b>606</b>
Struktura % wg tkm	Wariant maksymalny					Wariant minimalny				
Lata	2010	2015	2020	2025	2030	2010	2015	2020	2025	2030
Kolejowe	10.9%	10.1%	9.7%	9.7%	9.4%	11.0%	10.2%	10.0%	10.0%	9.8%
Samochodowe	57.8%	60.5%	61.8%	61.9%	61.7%	57.8%	60.4%	61.7%	61.9%	61.9%
Wodne srodlagowe	0.27%	0.29%	0.31%	0.35%	0.49%	0.27%	0.30%	0.31%	0.34%	0.44%
Rurociagowe	5.7%	5.1%	4.4%	4.1%	4.0%	5.8%	5.1%	4.5%	4.1%	3.9%
Morskie	25.1%	23.9%	23.6%	23.8%	24.2%	25.0%	23.7%	23.4%	23.5%	23.8%
Lotnicze	0.04%	0.05%	0.05%	0.06%	0.09%	0.04%	0.05%	0.05%	0.05%	0.08%
Inne	0.12%	0.11%	0.11%	0.10%	0.10%	0.12%	0.12%	0.11%	0.10%	0.10%
<b>Ogółem</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>

## Sprzeda nowych pojazdów ci arowych powy ej 3,5 t (2009 . 2010)

W 2010 roku sprzedano 13 815 samochodów powy ej 3,5 dmc, czyli o 3 720 pojazdów wi cej (36,8 %) ni w roku 2009.

- rednia miesi czna sprzeda jest o 36,7 % wy sza ni rednia miesi czna sprzeda w roku 2009 ale o 38,1 % ni sza ni w 2008 roku, w którego drugiej poówie ju odnotowano spadki sprzeda y zwi zane z kryzysem.

Segment	2009	2010	Zmiana
3,5 < dmc m6t	2 077	2 342	12,8
6 < dmc m10t	501	657	31,1
10 < dmc < 16t	1 193	1 577	32,2
dmc ≥ 16t	6 324	9 239	46,1
<b>RAZEM</b>	<b>10 095</b>	<b>13 815</b>	<b>36,8</b>

Najwi kszymi udziałami w sprzedaży samochodów o dmc powy ej 3,5 t stanowi pojazdy ≥ 16 t. W roku 2010 sprzeda tych pojazdów wyniosła 9 239 sztuk i była wi ksza o 2 915 (46,1%) ni przed rokiem. Dzięki znacznemu wzrostowi sprzedaży w ostatnich miesi cach wyra nie zmniejszyla si niekorzystna różnica w porównaniu z rokiem 2008.

## Sprzeda nowych pojazdów ciężarowych o dmc $\geq$ 16 t (2007 . 2010)

Segment	Marka	2007	2008	2009	2010	Zmiana 2009/2010 %
Pojazdy o dmc $\geq$ 16t	DAF	3 621	3 210	1 239	<b>1 839</b>	48,4
	Iveco	1 614	1 240	581	<b>566</b>	- 2,6
	MAN	3 225	3 089	1 114	<b>1 504</b>	35,0
	Mercedes	2 435	2 161	953	<b>1 298</b>	36,2
	Renault Trucks	1 982	1 630	681	<b>997</b>	46,4
	Scania	3 070	2 461	1 072	<b>1 488</b>	38,8
	Volvo Trucks	3 292	2 535	684	<b>1 547</b>	126,2
	<b>RAZEM</b>	<b>19 239</b>	<b>16 326</b>	<b>6 324</b>	<b>9 239</b>	<b>36,8</b>

## Liczba pojazdów powyżej 3,5 t wsi tych w leasing (2007 . 2010)

	Segment	2007	2008	2009	2010	Zmiana 2009/2010 szt.
Pojazdy	o dmc powyżej 3,5	10 143	11 309	4 862	<b>6 201</b>	1339
	ciężniaki siodłowe	19 523	12 906	7 430	<b>11 161</b>	3731
	naczepy /przyczepy	19 194	13 748	7 105	<b>9 842</b>	2737
	autobusy	803	1 440	819	<b>694</b>	-125
	<b>RAZEM</b>	<b>49 663</b>	<b>39 403</b>	<b>20 216</b>	<b>27 898</b>	<b>7682</b>

## Warto pojazdów powyżej 3,5 t wziętych w leasing (2007 . 2010)

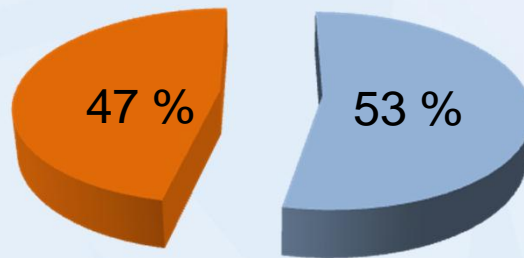
	Segment	2007	2008	2009	2010	Zmiana 2009/2010 %
Pojazdy	o dmc powyżej 3,5	1 722,47	2 305,60	1 115,80	<b>1 294,10</b>	15,98
	ciężniaki siodłowe	4 411,80	3 220,50	1 401,90	<b>2 119,60</b>	51,19
	naczepy /przyczepy	2 063,46	1 717,30	719,10	<b>879,70</b>	22,33
	autobusy	269,20	553,70	393,30	<b>463,20</b>	17,77
	<b>RAZEM</b>	<b>8 466,93</b>	<b>7 797,1</b>	<b>3 630,1</b>	<b>4 756,60</b>	<i>netto w mln PLN</i>



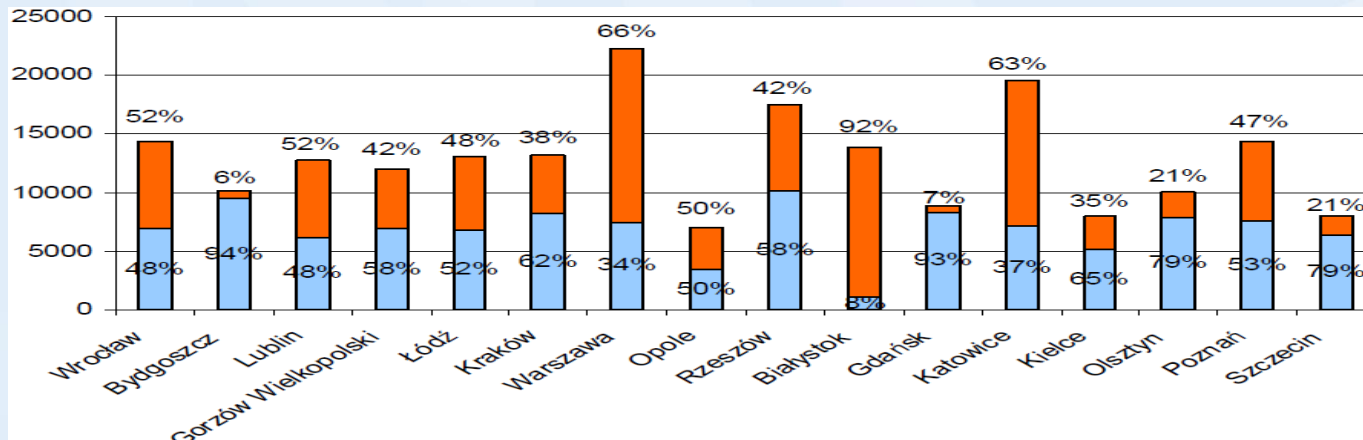
## Liczba kontroli drogowych w 2010 roku z podziałem na województwa

W 2010 roku inspektorzy transportu drogowego przeprowadzili **205 366** kontrole,

w tym:



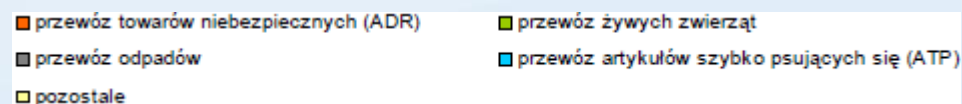
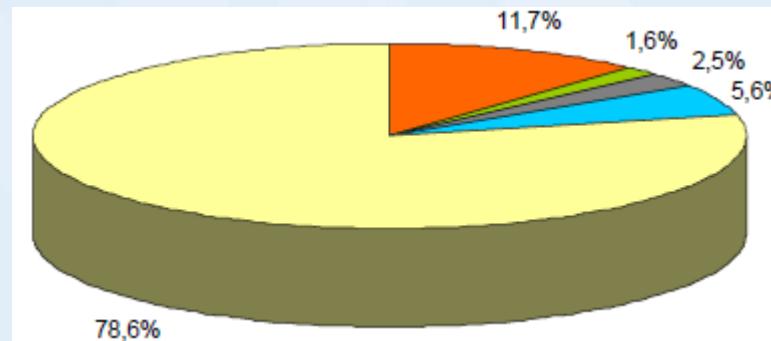
109 395 ■ przewoźnicy krajowi  
 95 971 ■ przewoźnicy zagraniczni



## Liczba kontroli drogowych w 2010 roku z podziałem na rodzaj przewozu

Inspektorzy ITD przeprowadzili kontrole drogowe w liczbie:

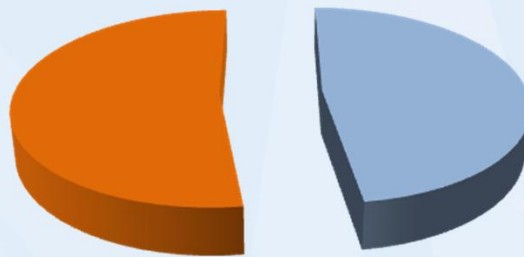
- **33 273** dla pojazdów wykonujących przewóz osób
- **172 093** dla pojazdów wykonujących przewóz rzeczy (**83,8 %**)



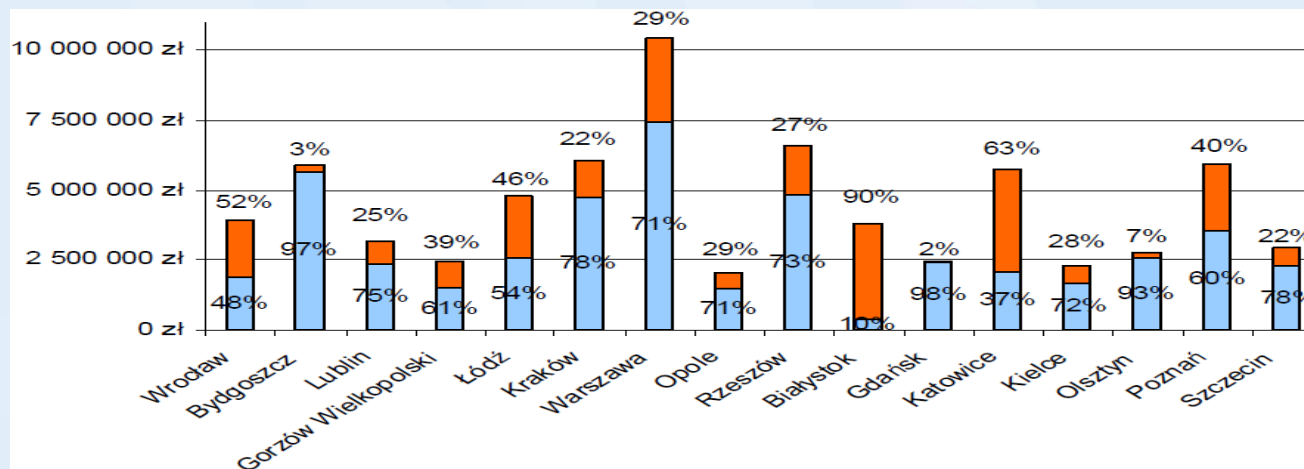


## Liczba kar nałożonych na przewoźników w 2010 roku z podziałem na województwa

W efekcie przeprowadzonych kontroli inspektorzy wydali **31 630** decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej, w tym:

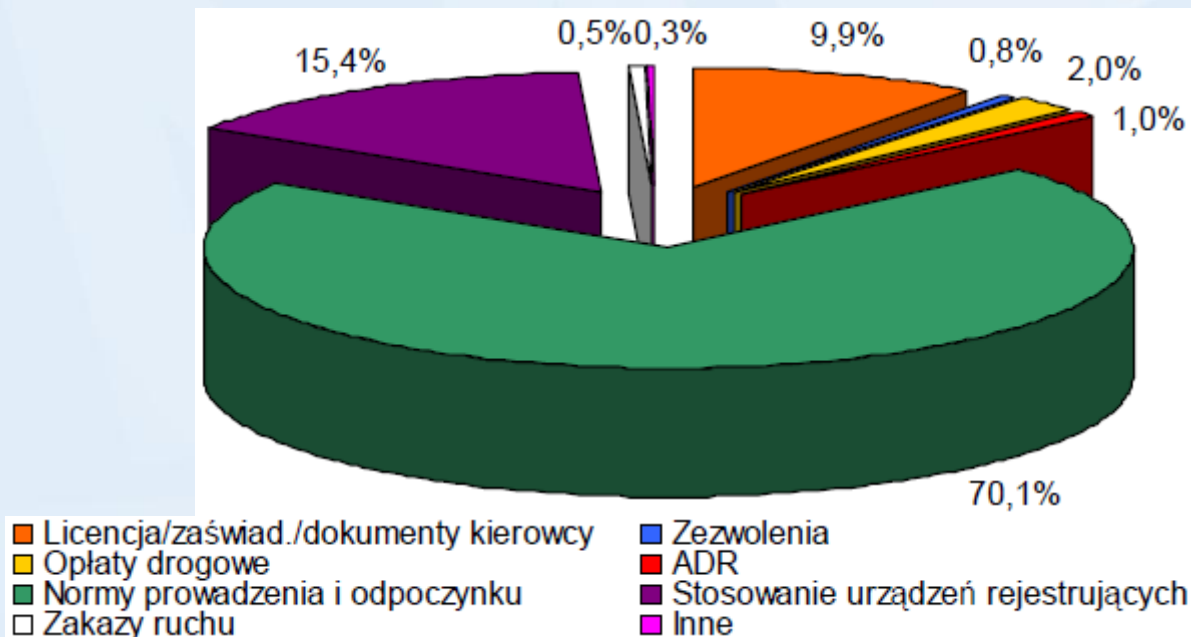


15 122 przewoźnicy krajowi  
16 508 przewoźnicy zagraniczni

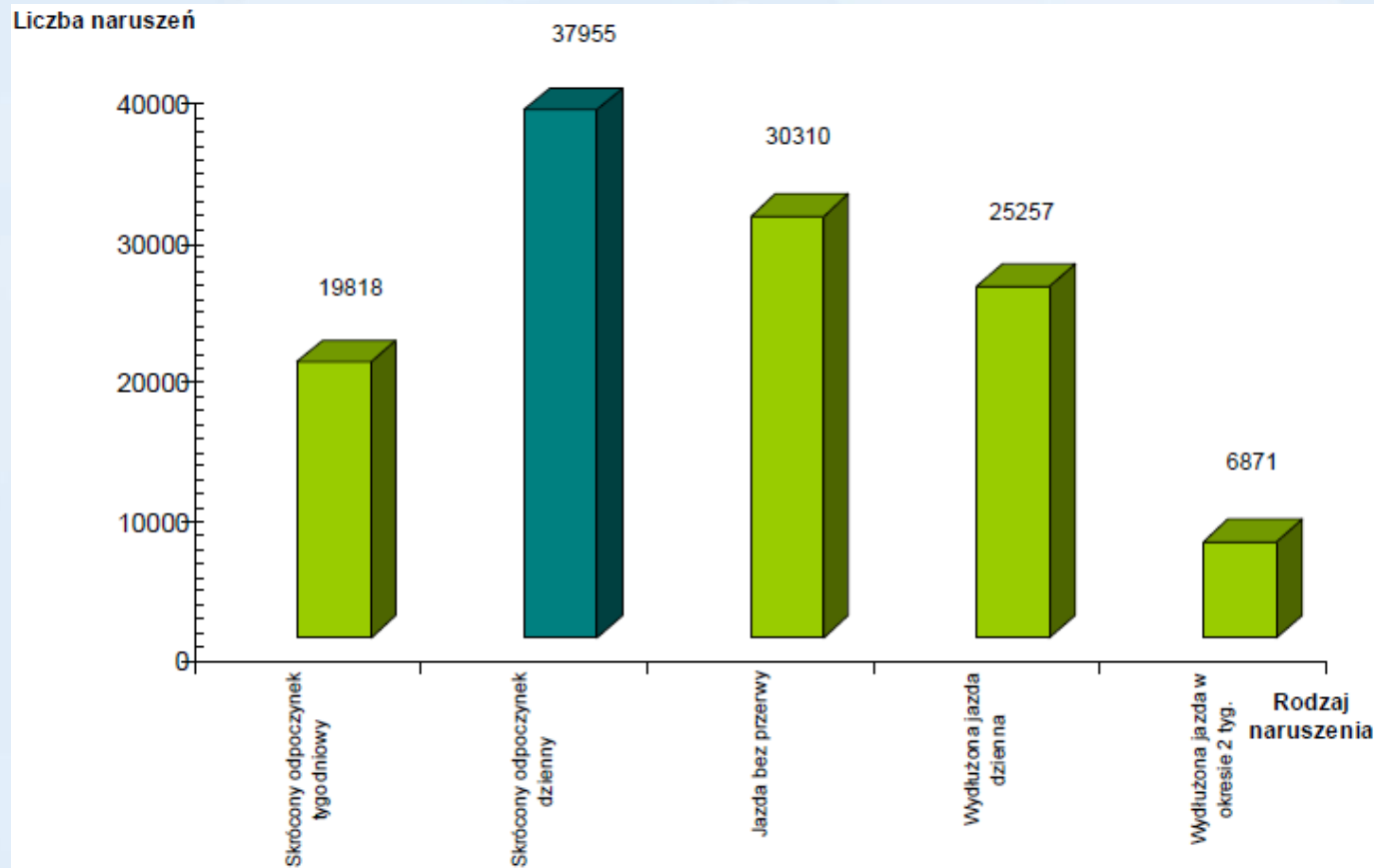


## Struktura naruszeń przepisów

W wyniku przeprowadzonych kontroli drogowych inspektorzy transportu drogowego roku 2010 stwierdzili ponad **172 tys.** naruszeń przepisów sankcjonowanych zgodnie z załącznikiem do ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2007 r., Nr 125, poz. 874 z późn. zm.).



## Struktura narusze przepisów w zakresie czasu prowadzenia, przerw i odpoczynków kierowców w 2010 roku

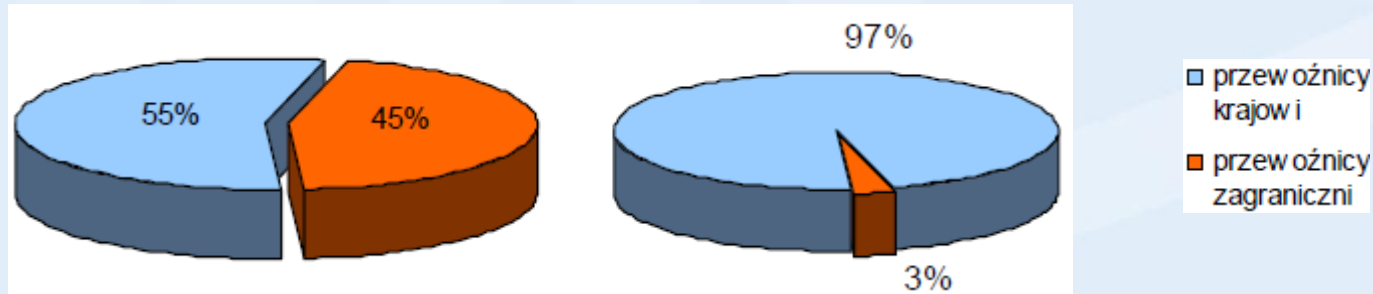


Z ogólnej liczby ok. 120 tys. narusze zwi zanych z nieprzestrzeganiem przepisów w zakresie czasu pracy kierowców najcz eiej spotykane jest niedozwolone skrócenie dziennego czasu odpoczynku, wydłużenie czasu jazdy bez wymaganej przerwy oraz czasu jazdy dziennej.

## Kontrola masy, nacisków na osie oraz wymiarów pojazdów

Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego w ramach tych kontroli skontrolowali w 2010 roku **21 902** pojazdy, w tym:

- **12 048** pojazdów przewoźników polskich (55 %)
- **9 854** pojazdy przewoźników zagranicznych (45 %)



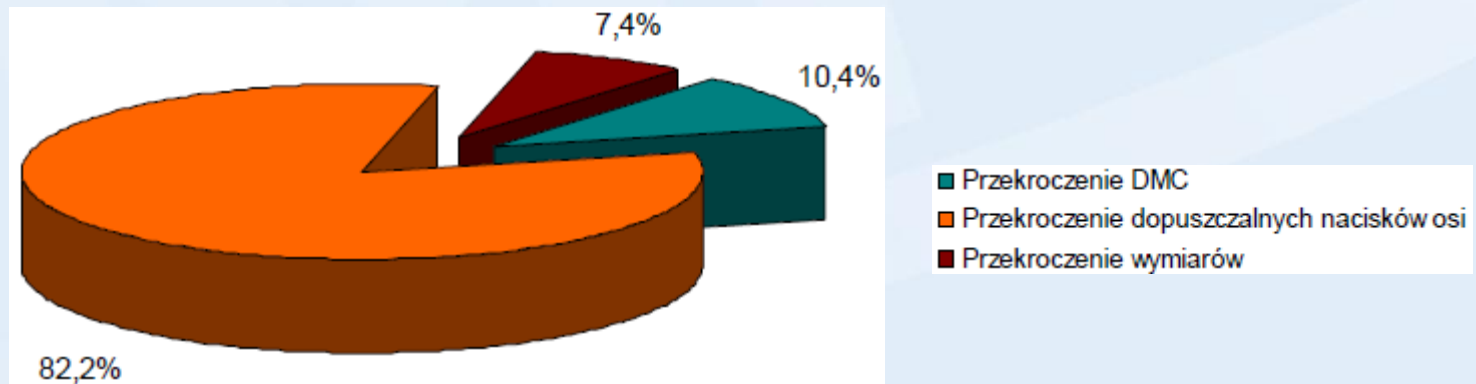
Podział procentowy kontroli przewoźników krajowych i zagranicznych

Udział procentowy kar nakładanych na przewoźników krajowych i zagranicznych

## Struktura narusze przepisów w zakresie kontroli parametrów pojazdów

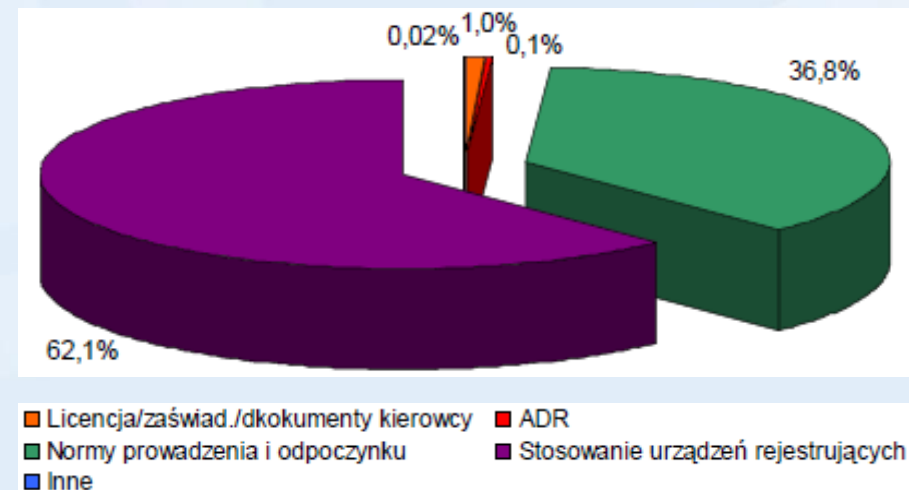
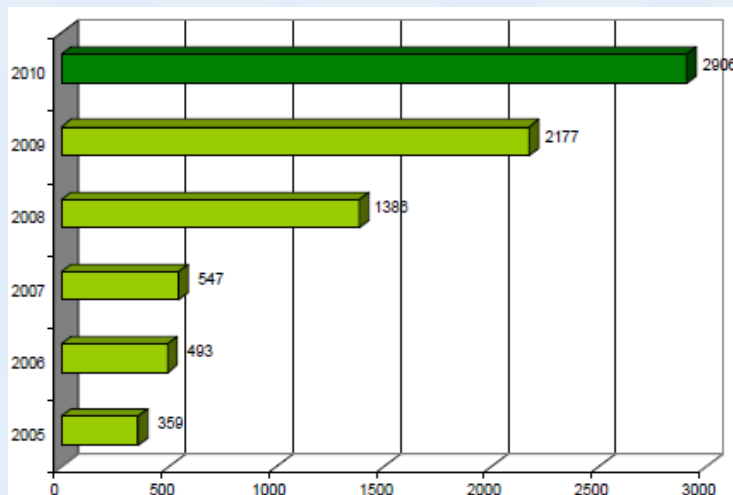
W 2010 roku wyniku przeprowadzonych kontroli wydano **4 762** decyzji o najõ eniu kary pieniężnej, w tym:

- **3 952** na przewoźników krajowych
- **810** na przewoźników zagranicznych.

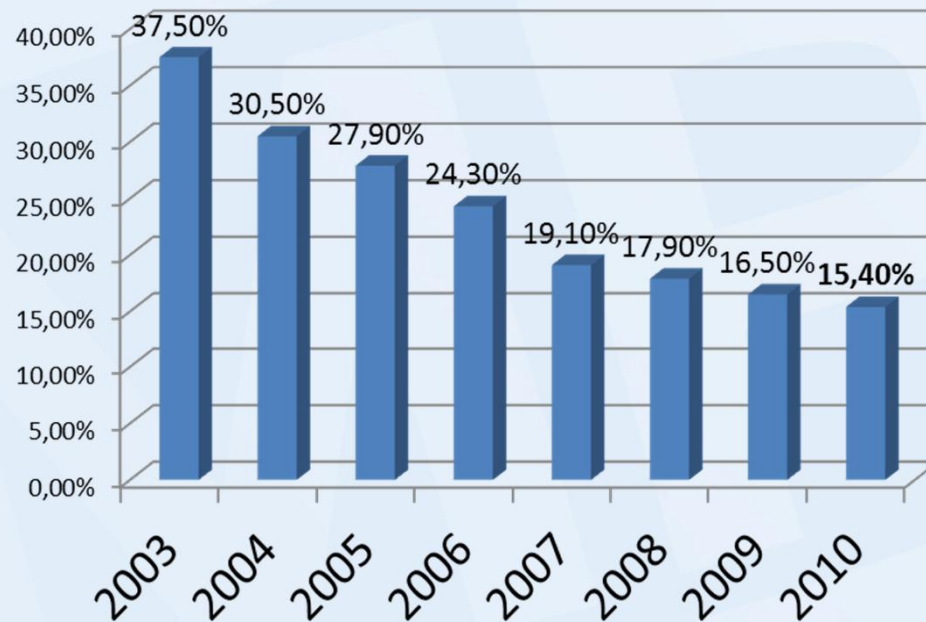


## Liczba kontroli oraz struktura narusze przepisów stwierdzanych podczas kontroli w siedzibach przedsi biorstw

- “ W 2010 roku Inspektorzy przeprowadzili **2 906** kontroli w przedsi biorstwach wykonuj cych transport drogowy lub przewóz na potrzeby własne
- “ W trakcie kontroli przeprowadzonych na terenie przedsi biorstw inspektorzy transportu drogowego stwierdzili ponad **243 tys.** narusze przepisów sankcjonowanych zgodnie z zaŷ cznikiem do ustawy o transporcie drogowym.



## Stosunek wydanych decyzji o nałożeniu kary pieniężnej do liczby przeprowadzonych kontroli drogowych w poszczególnych latach od początku funkcjonowania Inspekcji Transportu Drogowego do 2010 roku



Nastąpił spadek liczby kontroli zakończonych nałożeniem decyzji kary w drodze decyzji administracyjnej w proporcji do liczby kontrolowanych pojazdów z blisko 40 % w roku 2003 do 15,4 % w roku 2010.



## Drogi publiczne

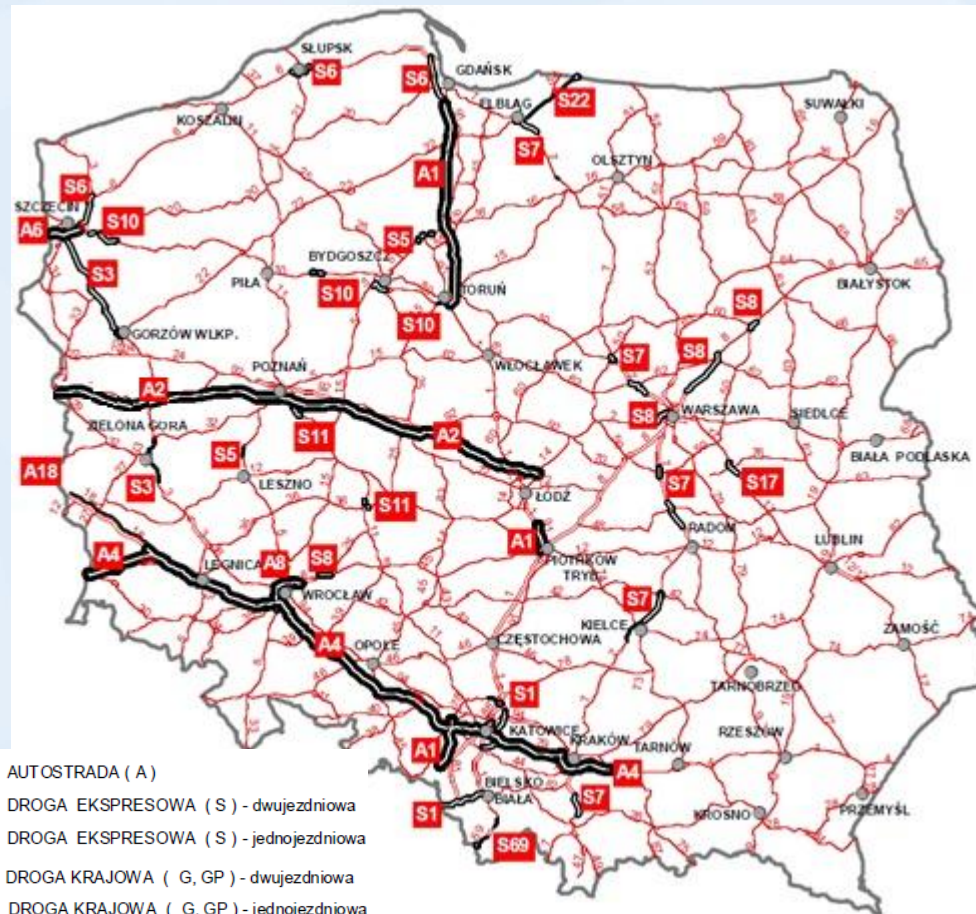
Sieć dróg publicznych w Polsce wynosi ok. 383 313 km w tym:

- **Drogi krajowe** . 18 520 (6,9 %)
  - 0,40 % - autostrad i dróg ekspresowych
- **Drogi wojewódzkie** . 28 536 km (11 %)  
drogi wojewódzkie na 99 % swej długości mają nawierzchnie twarde.
- **Drogi powiatowe** . 126 924 km  
drogi powiatowe mają nawierzchnie twarde na ok. 90 % swej długości.  
Na sieci dróg powiatowych dopuszcza się ruch o naciskach do 80 kN/ o .
- **Drogi gminne** **209 333**  
Drogi te mają nawierzchnie twarde tylko na ok. 47% swej długości.  
  
Drogi powiatowe i gminne tworzą razem ok. 82 % wszystkich dróg.



# Sie dróg krajowych

stan na 1 grudnia 2011 roku

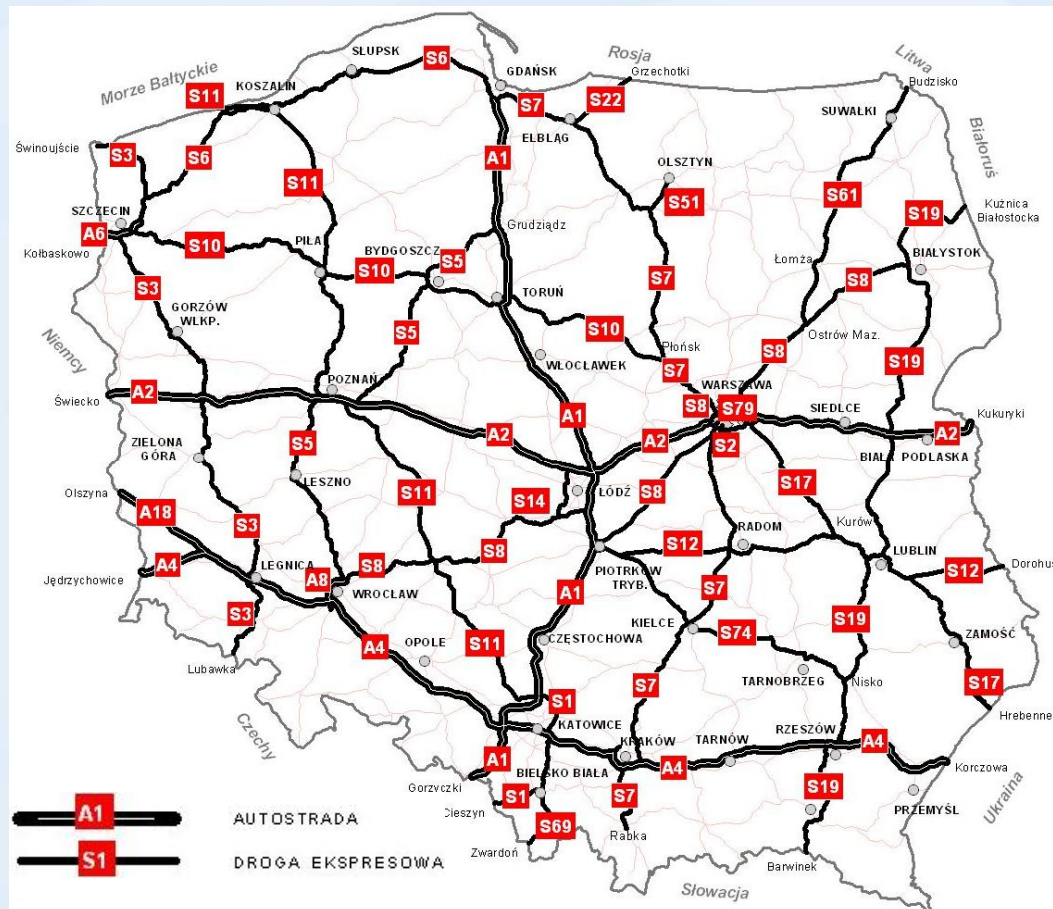


## Stan realizacji sieci dróg ekspresowych i autostrad (na koniec 2013 roku)



wg Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 . 2015

## Docelowy układ autostrad i dróg ekspresowych



Na podstawie rozporz dzenia Rady Ministrów z 20 pa dziernika 2009 r.

## Docelowy układ autostrad i dróg ekspresowych

**Układ autostrad w Polsce wyznaczony jest przebiegiem trzech głównych autostrad:**

- **Autostrada A1 o łącznej długości 582 km,**  
która łączy Gdańsk z Łodzi i aglomeracja Łódzka w transeuropejskim korytarzu transportowym nr VI.
- **Autostrada A2 o łącznej długości 651 km,**  
która łączy Poznań z Łodzi i Warszawa w transeuropejskim korytarzu nr II.
- **Autostrada A4 o łącznej długości 670 km,**  
która łączy Wrocław z Katowicami, Krakowem i Rzeszowem w transeuropejskim korytarzu nr III.

Wszystkie autostrady zapewniają wpięcie w europejską sieć dróg szybkiego ruchu zapewniając dogodny połączony aglomeracji polskich z Berlinem, Dreznem, Pragą i Bratysławą.

Sieć podstawowych autostrad uzupełniają :

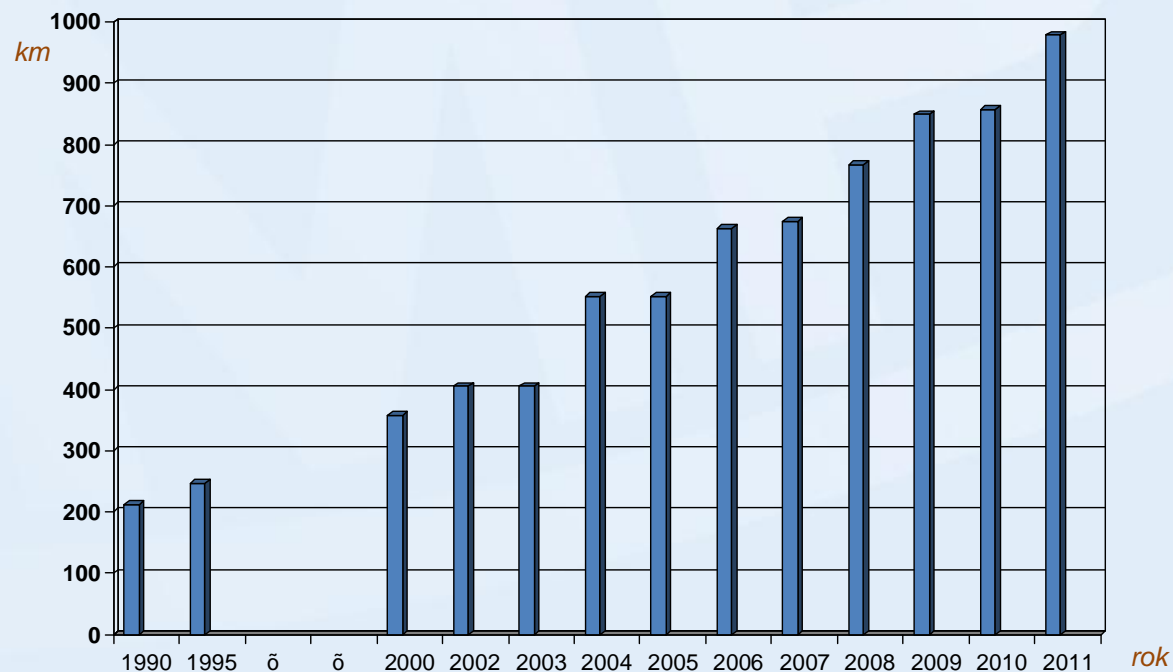
- **Autostrada A6 o łącznej długości 29 km,**
- **Autostrada A8 o łącznej długości 27 km,**
- **Autostrada A18 o łącznej długości 75 km.**

Połączenia autostradowe uzupełniają sieć dróg ekspresowych zapewniając dogodny komunikowanie głównych obszarów gospodarczych Polski z centrum oraz pomiędzy sobą .

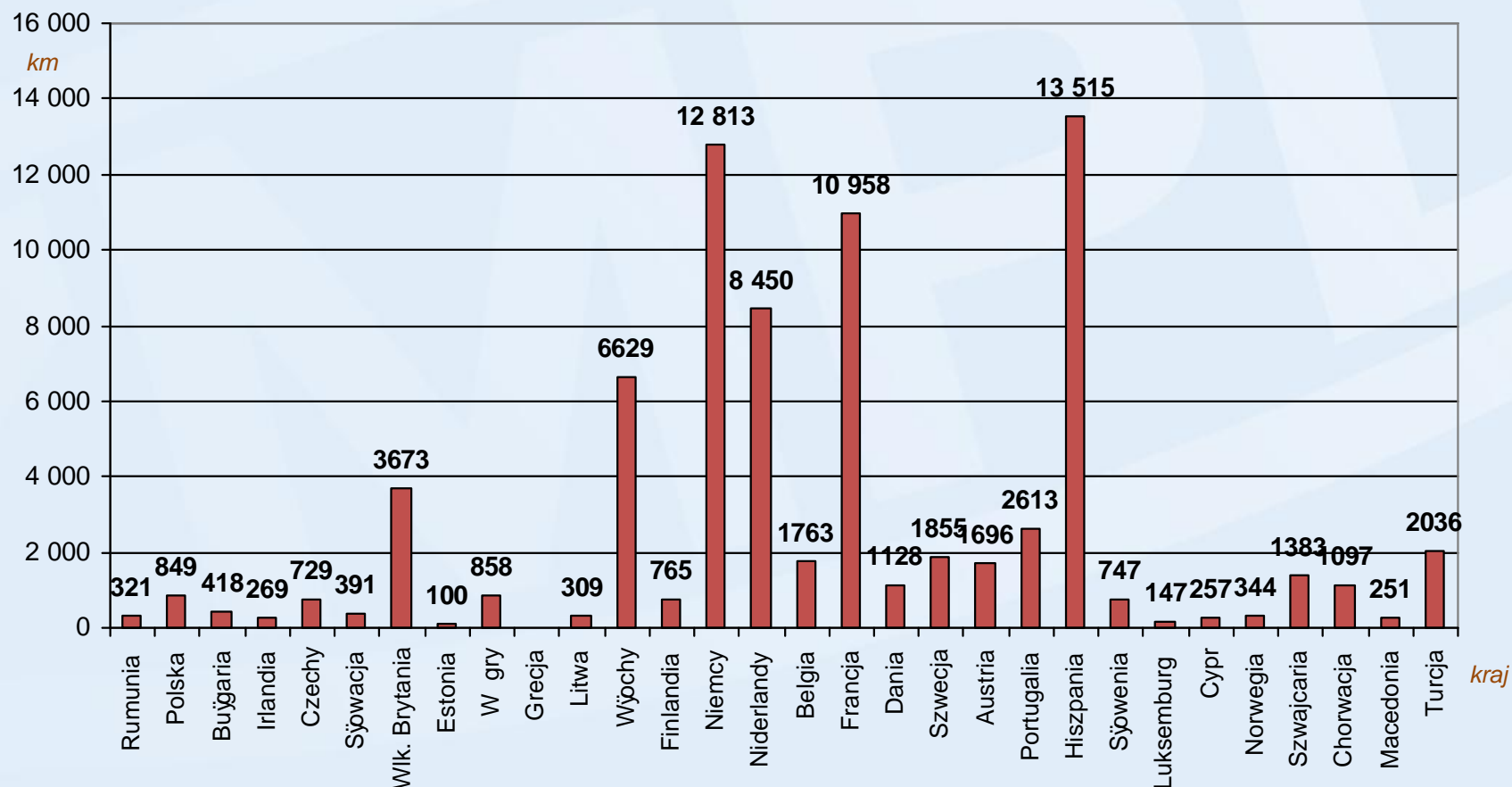


## Długo autostrad (1990, 1995, 2000, 2002 . 2011)

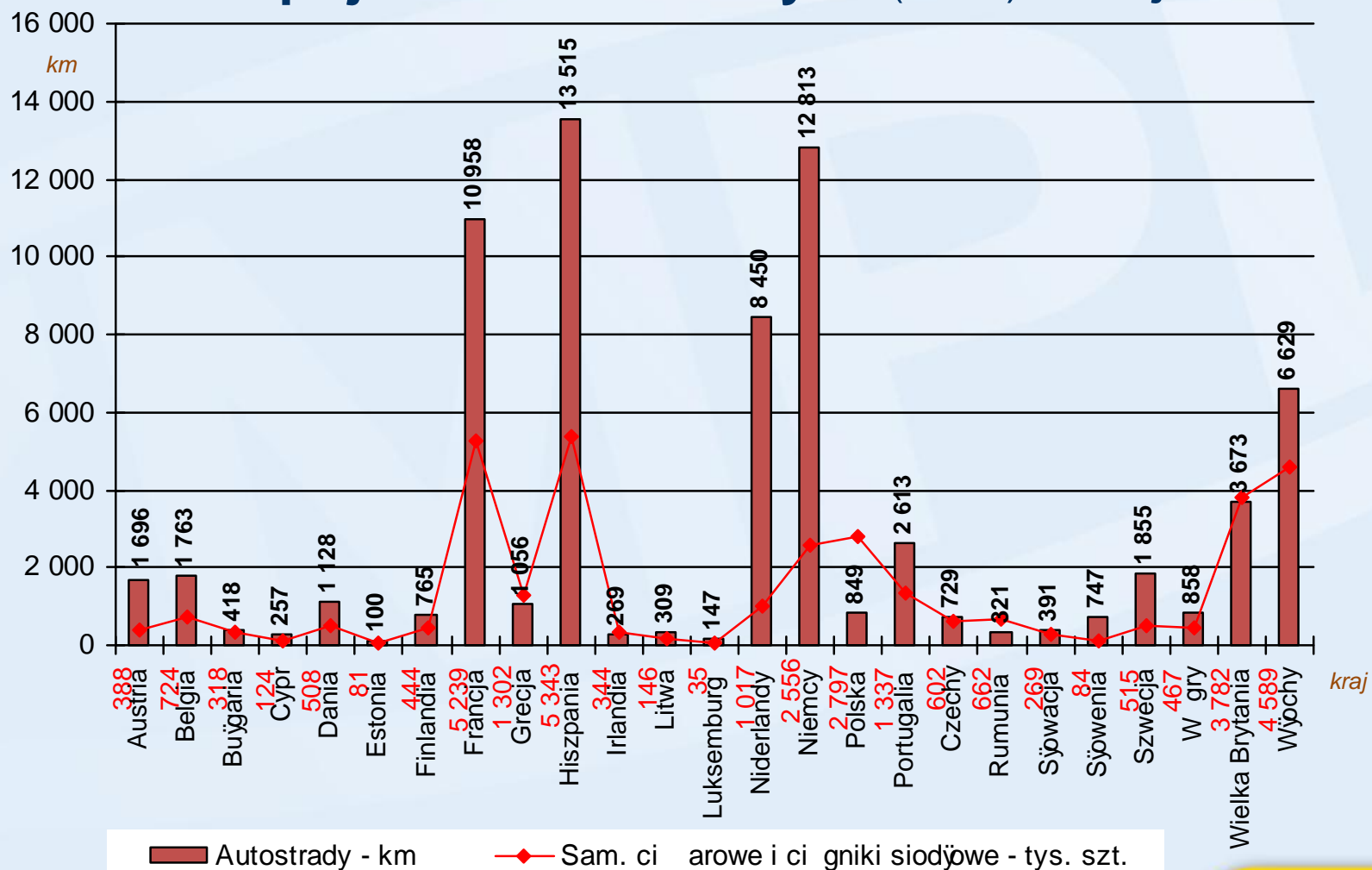
Rok	1990	1995	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	czerwiec 2011	grudzień <b>2011</b>
km	212	246	358	405	405	552	552	663	674	767	849	857	873	<b>979</b>



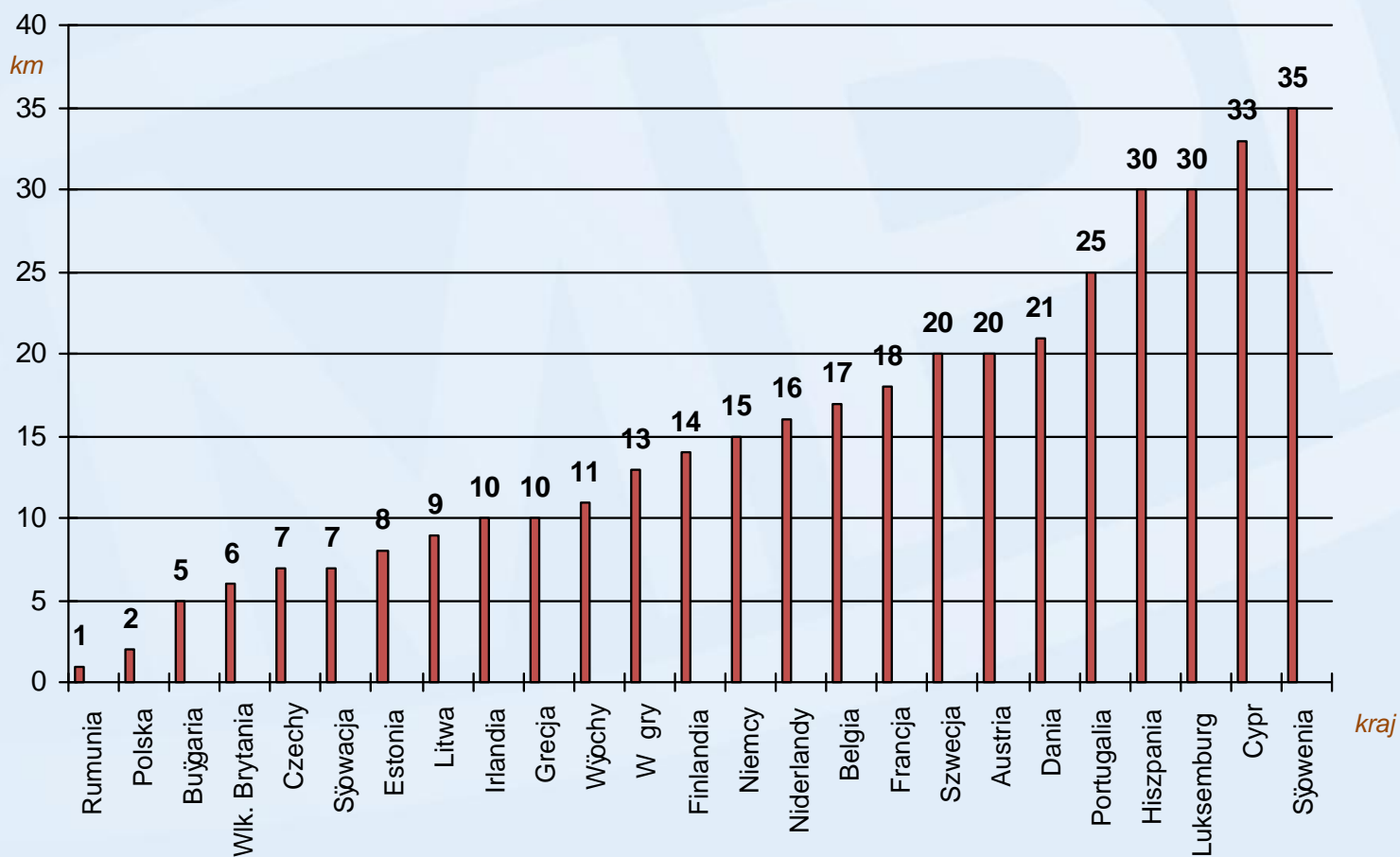
## Długo autostrad w krajach europejskich (2009)



## Długo autostrad (2009) i liczba pojazdów ciężarowych (2009) w krajach UE



## Długo autostrad w krajach UE na 100 tys. mieszkańców (2008)





## Transeuropejska sieć TEN-T

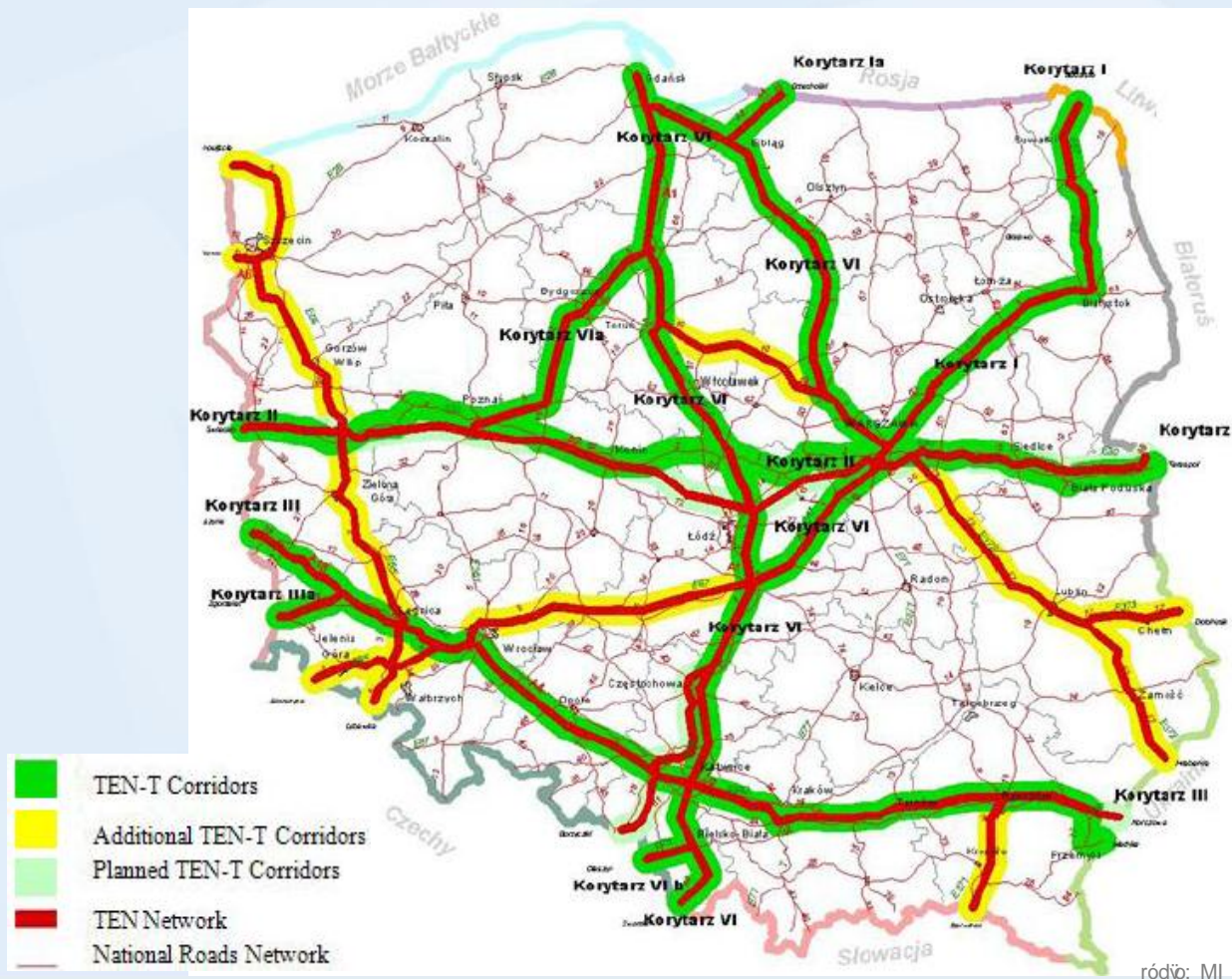
***Integracja systemów transportowych państw członkowskich UE realizowana jest przez rozwój transeuropejskich sieci TEN-T utworzonych z najważniejszych części krajowych sieci transportowych.***

Obecna sieć TEN-T została utworzona w oparciu o Paneuropejskie Korytarze Transportowe wraz z wcześniej zdefiniowanymi sieciami jako układ TINA, który po poszerzeniu UE w 2004 r. został uznany za sieć TEN-T.

Według ustaleń Konferencji Ministrów Transportu (Kreta 1994, Helsinki 1997) przez terytorium Polski przebiegają cztery z dziesięciu Korytarzy Paneuropejskich. Są to:

- **Korytarz I** (Helsinki. Tallin. Ryga-/Kaliningrad. Gdańsk/-Kowno. Warszawa),
- **korytarz II** (Berlin. Warszawa. Mińsk. Moskwa. Niżny Nowgoród),
- **korytarz III** (Berlin/Drezno. Wrocław. Katowice. Kraków. Lwów. Kijów)
- **korytarz VI** (Gdynia/ Gdańsk. Warszawa. Katowice. Żylin/Ostrawa. Brno. Brześć).

## Mapa aktualnie obowi zuj cej sieci TEN-T na tle korytarzy paneuropejskich



## Transeuropejska sie TEN-T

Drogowa Transeuropejska Sie Transportowa TEN-T obejmuj ca w Polsce **4 816 km** dróg to gőwne szlaki drogowe kraju, na których wyst puje najwi ksze obci enie ruchem tranzytowym.

“ **Sie TEN-T na terytorium Polski obejmuje obecnie:**

- . 4 816 km odcinków dróg,
- . 5 106 km odcinków linii kolejowych,
- . drog wodn Odry od uj cia Nysy ýu yckiej do Zalewu Szczeci skiego i Baýtyku,
- . drog wodn Wisýy od Tczewa do uj cia do Baýtyku,
- . 8 portów lotniczych (Warszawa. Ok cie, Kraków. Balice, Gda sk-R biechowo, Pozna . ýawica, Wrocław. Strachowice, Katowice. Pyrzowice, Szczecin. Goleniów, Rzeszów. Jasionka),
- . 4 du e porty morskie (Gda sk, Gdynia, Szczecin, winouj cie.

## Transeuropejska sieć TEN-T

Polska, będąc od połowy 2004 roku pełnoprawnym członkiem Unii Europejskiej, aktywnie uczestniczy we współtworzeniu polityki wyznaczającej Transeuropejską Sieć Transportową, mając obecnie wpływ na aktualny proces rewizji sieci TEN-T i kierunki jej dalszego rozwoju.

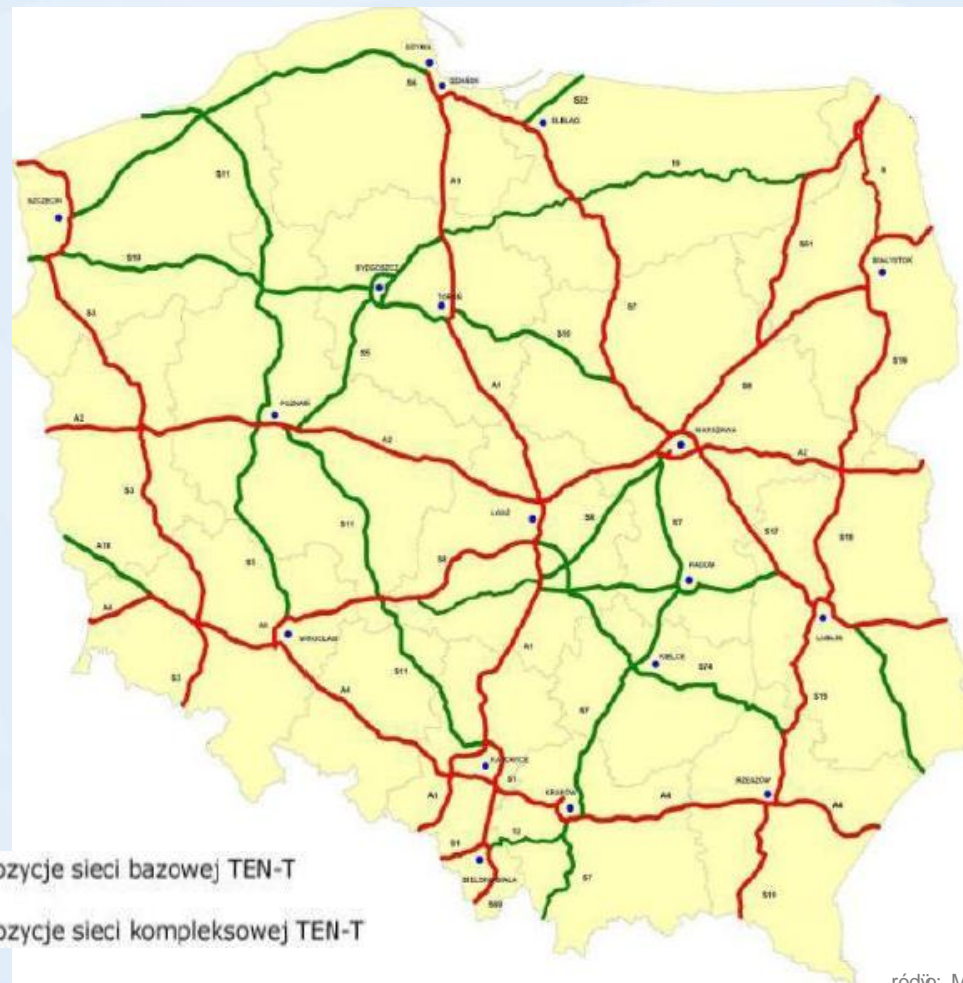
“ W stosunku do wytycznych w sprawie rewizji TEN-T, strona polska opowiada się m.in. za tym, aby:

- sieć TEN-T w jej przyszłym kształcie była lepiej zintegrowana i interoperacyjna;
- wdrażanie innowacyjnych rozwiązań nie odbywało się kosztem rozbudowy infrastruktury podstawowej, bez powstania której optymalizacja przewozów nie byłaby możliwa;
- przyszłe działania UE koncentrowały się na usuwaniu wciąż istniejących w skrajnych punktach zlokalizowanych w szczególności na zewnętrznych i wewnętrznych granicach UE.

“ Ponadto strona polska zgłosiła propozycje uzupełnienia sieci TEN-T na terenie Polski o elementy infrastruktury transportowej, których realizacja pozwoli na zwiększenie dostępności transportowej obszarów i odcinków kraju o dużym potencjale ekonomicznym i demograficznym (główny cel SRT) oraz stworzenie do 2030 roku nowoczesnej i wydajnej infrastruktury transportowej.



## Propozycje Ministerstwa dotycz ce przyszłego kształtu drogowej sieci TEN-T



ródjyb: MI

## Transeuropejska sie TEN-T

W latach 2011-2015 planuje się przygotowanie i realizację najważniejszych inwestycji drogowych w następujących kierunkach:

“ **Korytarz I:** Budzisko . Warszawa:

- . przygotowanie do realizacji priorytetowego kierunku ekspresowego S61 (zgodnie z nowym przebiegiem trasy Via Baltica określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 187, poz. 1446).

“ **Korytarz II:** wiecko . Kukuryki:

- . zakończenie realizacji kierunku autostrady A2 na odcinku wiecko . Miśk Mazowiecki, rozpoczęcie w miarę możliwości budowy odcinka Miśk Mazowiecki . wschodnia granica państwa.

“ **Korytarz III:** Olszyna/Zgorzelec . Korczowa:

- . zakończenie realizacji kierunku autostrady A4 na terytorium Polski.

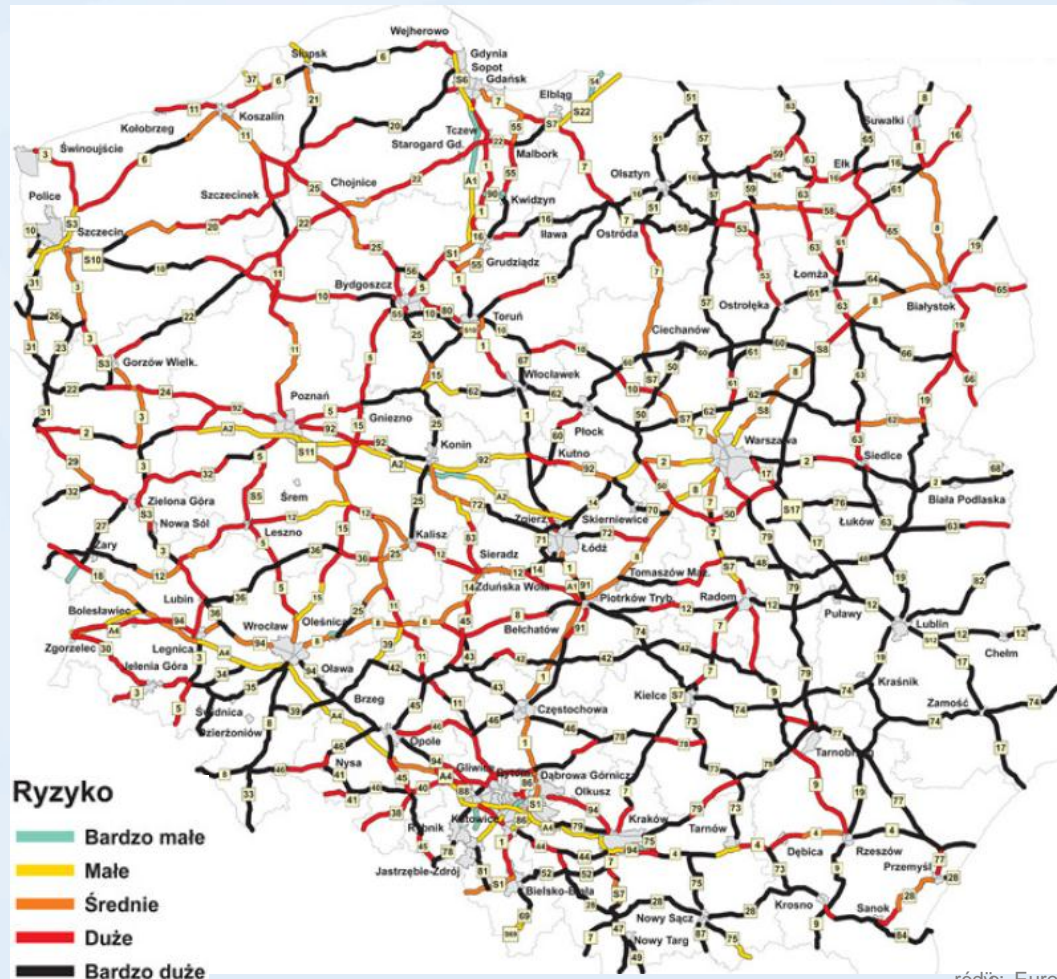
“ **Korytarz VI:** Gdynia/Gdańsk . Cieszyn/Gorzyczki/Zwardoń :

- . zakończenie realizacji kierunku autostrady A1 na terytorium Polski.

## Mapa ryzyka indywidualnego na drogach krajowych

- “ W ramach międzynarodowego Programu Oceny Ryzyka na Drogach EuroRAP już po raz czwarty naukowcy z Politechniki Gdańskiej wraz z ekspertami Polskiego Związku Motorowego i Fundacji Rozwoju Inżynierii Lądowej opracowali mapę ryzyka na drogach krajowych w Polsce.
- “ Ryzyko indywidualne dotyczy każdego użytkownika dróg i mierzone jest często ci wypadków z ofiarami śmiertelnymi i ciężko rannymi na każdym odcinku drogi w stosunku do liczby pojazdów, które przejeżdżają przez ten odcinek.
- ✓ *Wyniki badań wykazują znaczący spadek długości szarych odcinków+ oraz liczby odcinków krytycznych+*

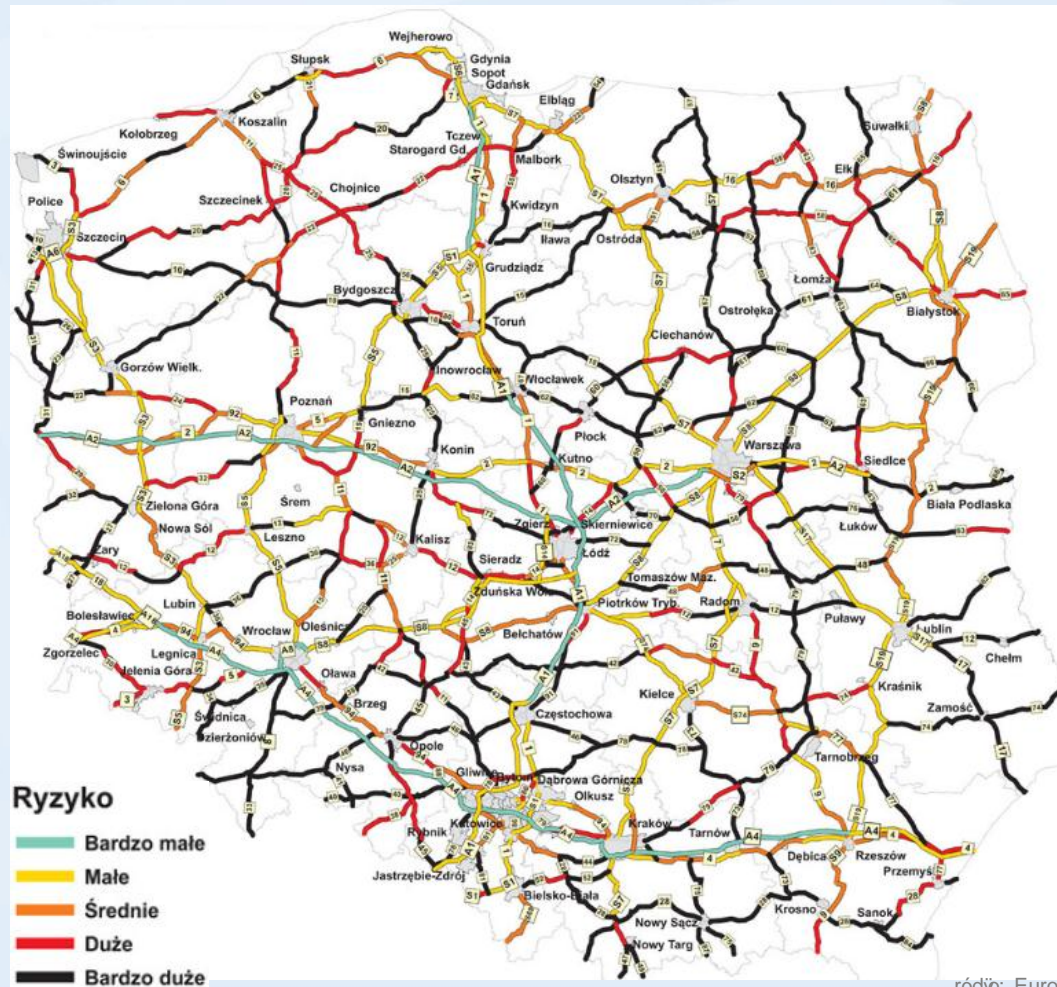
# Mapa ryzyka indywidualnego na drogach krajowych (2008 . 2010)





# Mapa ryzyka indywidualnego na drogach krajowych

## Prognoza na lata 2013 - 2015



## Mapa ryzyka indywidualnego na drogach krajowych

Z mapy ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w Polsce w latach 2008 -2010 wynika, że:

- “ 42% długości dróg krajowych, to czarne odcinki+o najwyższym poziomie ryzyka, jednak jest to o 19% (3 tys. km) mniej w stosunku do okresu 2005-2007 rozpoczynającego systematyczne badania ryzyka EuroRAP w Polsce,
- “ 76% długości dróg krajowych, to czarne i czerwone odcinki+, jest to o 10% mniej niż w latach 2005-2007,
- “ 55% wszystkich wypadków ciężkich (z ofiarami śmiertelnymi i ciężko rannymi) na drogach krajowych miało miejsce na czarnych odcinkach+, jest to o 16% mniej niż w latach 2005-2007,
- “ tylko 11% długości dróg krajowych (o 7% więcej niż w latach 2005-2007) spełnia kryteria bardzo niskiego i niskiego ryzyka przyjęte przez EuroRAP, jako poziom ryzyka akceptowanego dla podstawowej sieci dróg; są to odcinki głównie autostrad oraz dwujezdniowych dróg ekspresowych.

## Mapa ryzyka indywidualnego na drogach krajowych

W badanym okresie 3 lat (2008-2010) na drogach krajowych w Polsce:

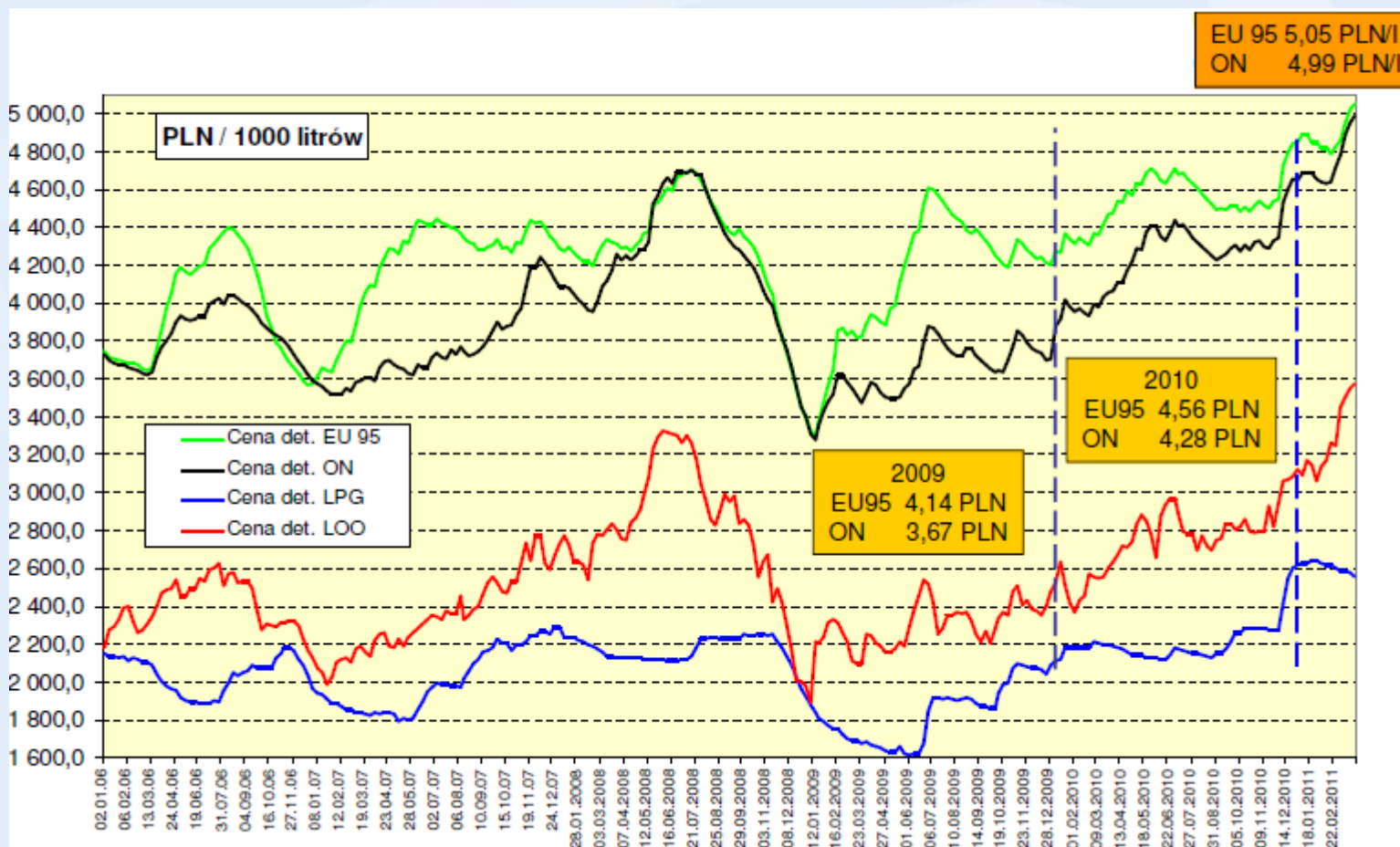
- “ miało miejsce 10,6 tys. ciężkich wypadków z ofiarami śmiertelnymi lub ciężko rannymi, w których:
  - ❖ zginęło 4,7 tys. osób,
  - ❖ 9,3 tys. osób odniosło ciężkie obrażenia ciała
- “ koszty materialne i społeczne tych wypadków wyniosły ponad 9,5 mld zł 3 lata.

W stosunku do okresu 2005-2007 liczba wypadków ciężkich na drogach krajowych spadła o 18%, a liczba ofiar śmiertelnych o 21%, choć czarna droga przebyta przez pojazdy wzrosła o 6%.

Znacząco spadła liczba odcinków krytycznych (o najwyższym ryzyku) z 44 do zaledwie 13. Na szczególną uwagę administracji drogowej zasługuje 7 odcinków, które przynajmniej w ostatnich trzech okresach analizy uznano za odcinki krytyczne.

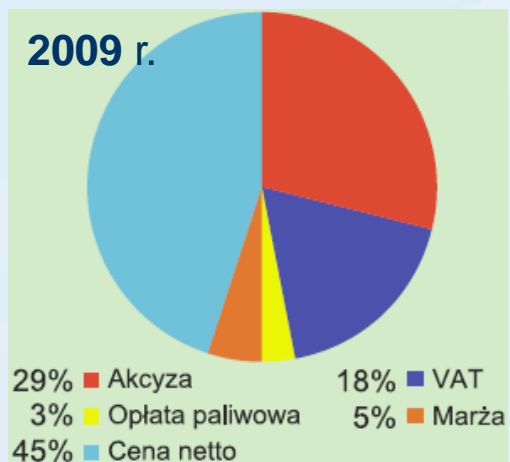
*Mapa ryzyka indywidualnego opracowano w oparciu o policyjne dane statystyczne.*

## Ceny detaliczne paliw w Polsce (stycze 2006 . marzec 2011)



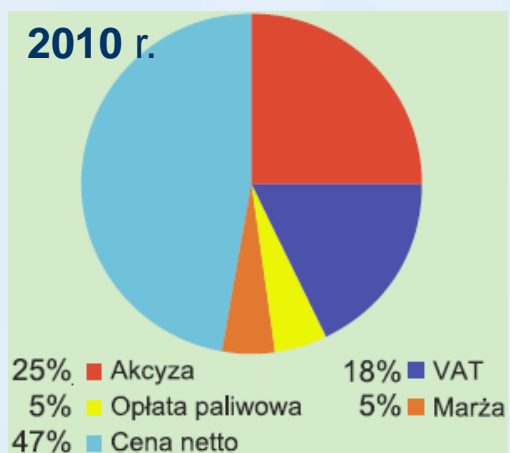


## Struktura ceny detalicznej ON rednio w Polsce i krajach UE (2009 . 2010)



Struktura ceny detalicznej ON w Polsce w latach 2009 . 2010 w PLN/Litr

	Cena detaliczna	Akcyza	VAT	Oplata paliwowa	Marża	Cena netto
Średnia rok 2009	3,67	1,05	0,66	0,10	0,20	1,66
Średnia rok 2010	4,28	1,05	0,77	0,23	0,21	2,02
<b>% zmiany</b>	<b>16,6</b>	<b>0,0</b>	<b>16,6</b>	<b>130,0</b>	<b>5,1</b>	<b>21,7</b>

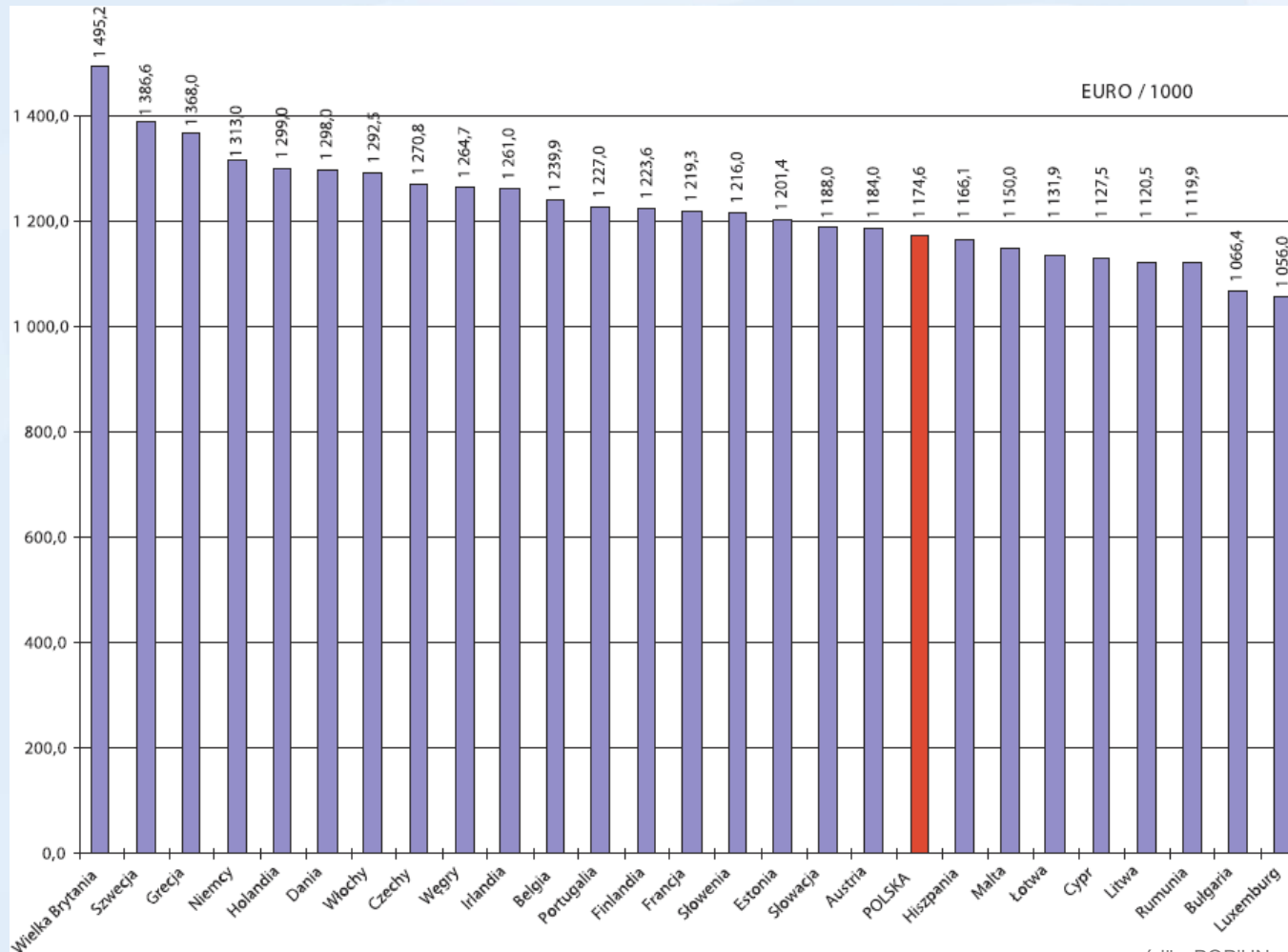


rednia cena ON i podatki w państwach UE i w Polsce na koniec grudnia 2010 roku w EURO / 1000 l

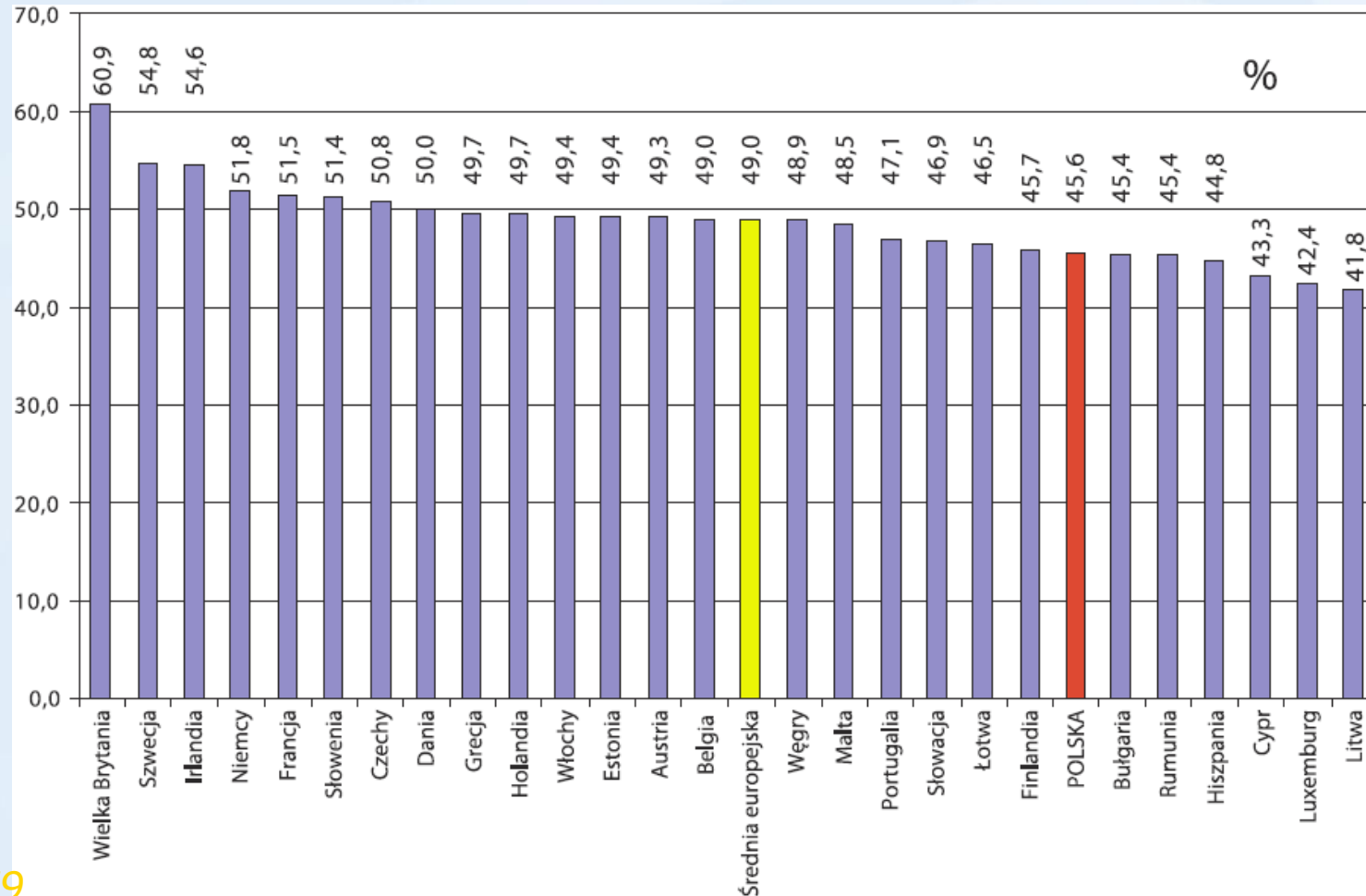
	Cena sprzedaży	Cena bez podatków	Akcyza	Vat kwotowo	VAT [%]
<b>POLSKA</b>	<b>1 174,6</b>	<b>639,1</b>	<b>323,7</b>	<b>211,8</b>	<b>22</b>
Średnia europejska	1 224,5	625,0	391,6	207,9	
<b>Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej</b>	<b>96%</b>	<b>102%</b>	<b>83%</b>	<b>102%</b>	<b>15</b>

1 EUR = 3,9603 PLN

## Ceny ON w pa stwach UE i w Polsce (grudzie 2010)



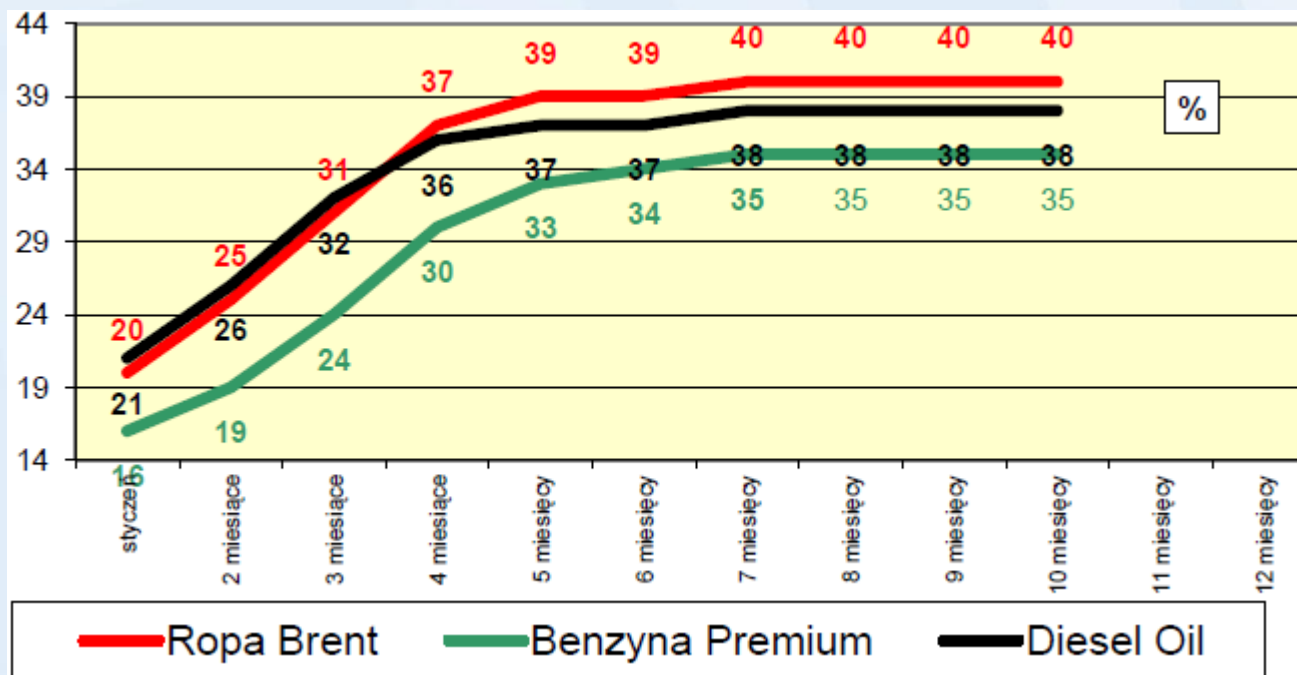
## Udział podatków w cenie detalicznej ON w państwach europejskich (grudzie 2010)



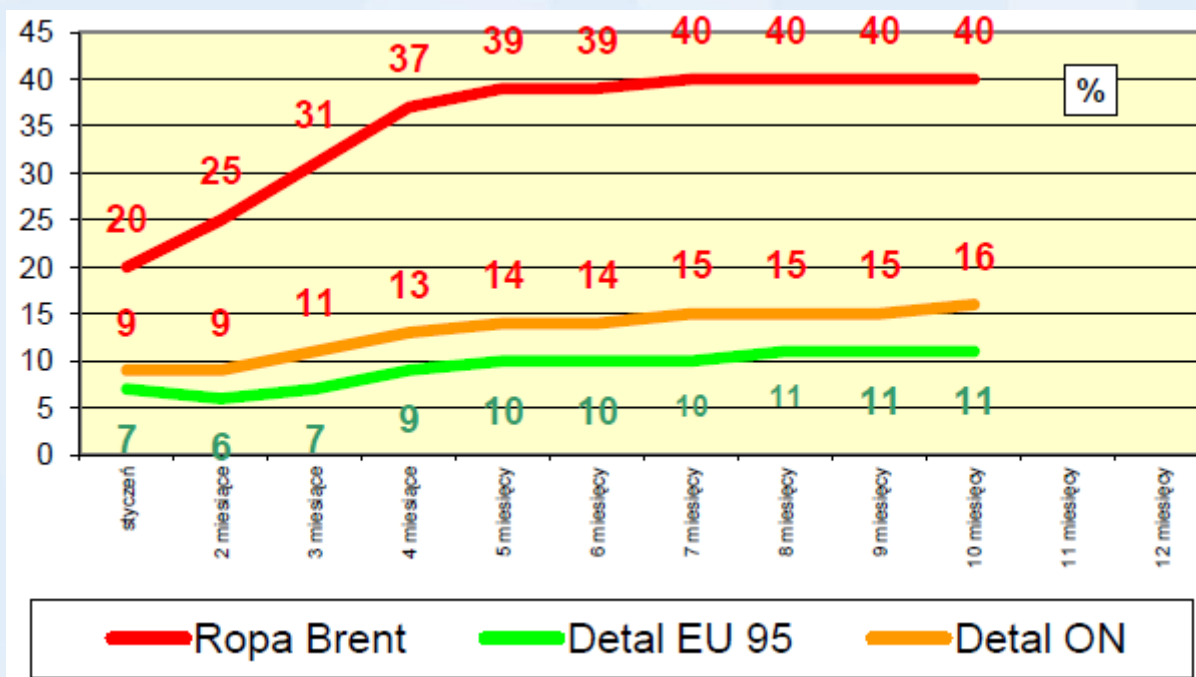


## Dynamika zmian notowa ropy i paliw

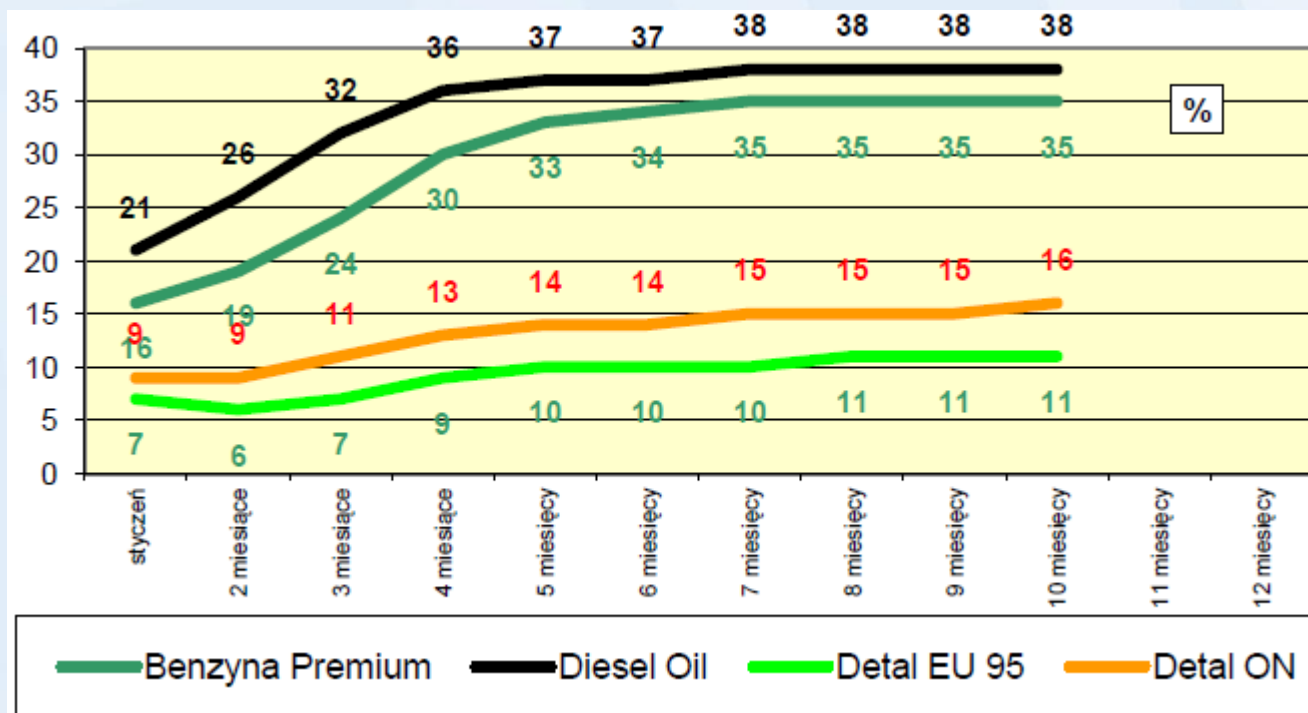
w roku 2011 w stosunku do rednich w roku 2010



## Dynamika zmian notowa ropy i cen detalicznych EU 95 i ON w roku 2011 w stosunku do średnich w roku 2010

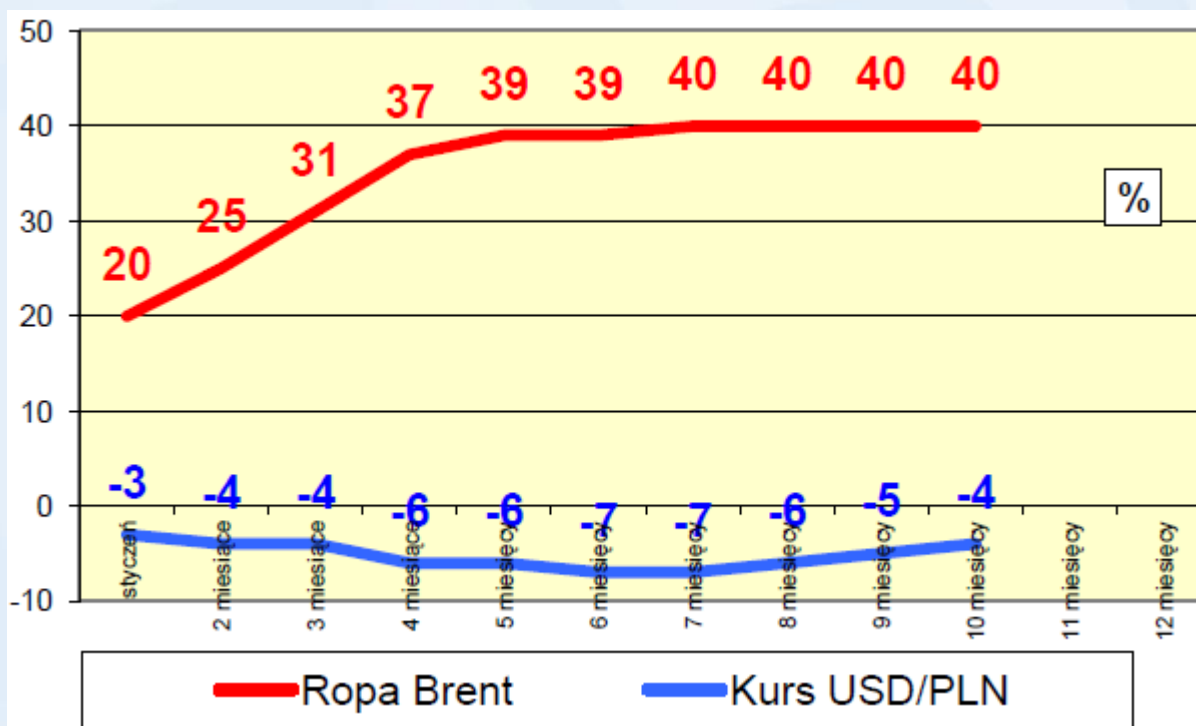


## Dynamika zmian notowa paliw oraz cen detalicznych EU 95 i ON w roku 2011 w stosunku do rednich w roku 2010

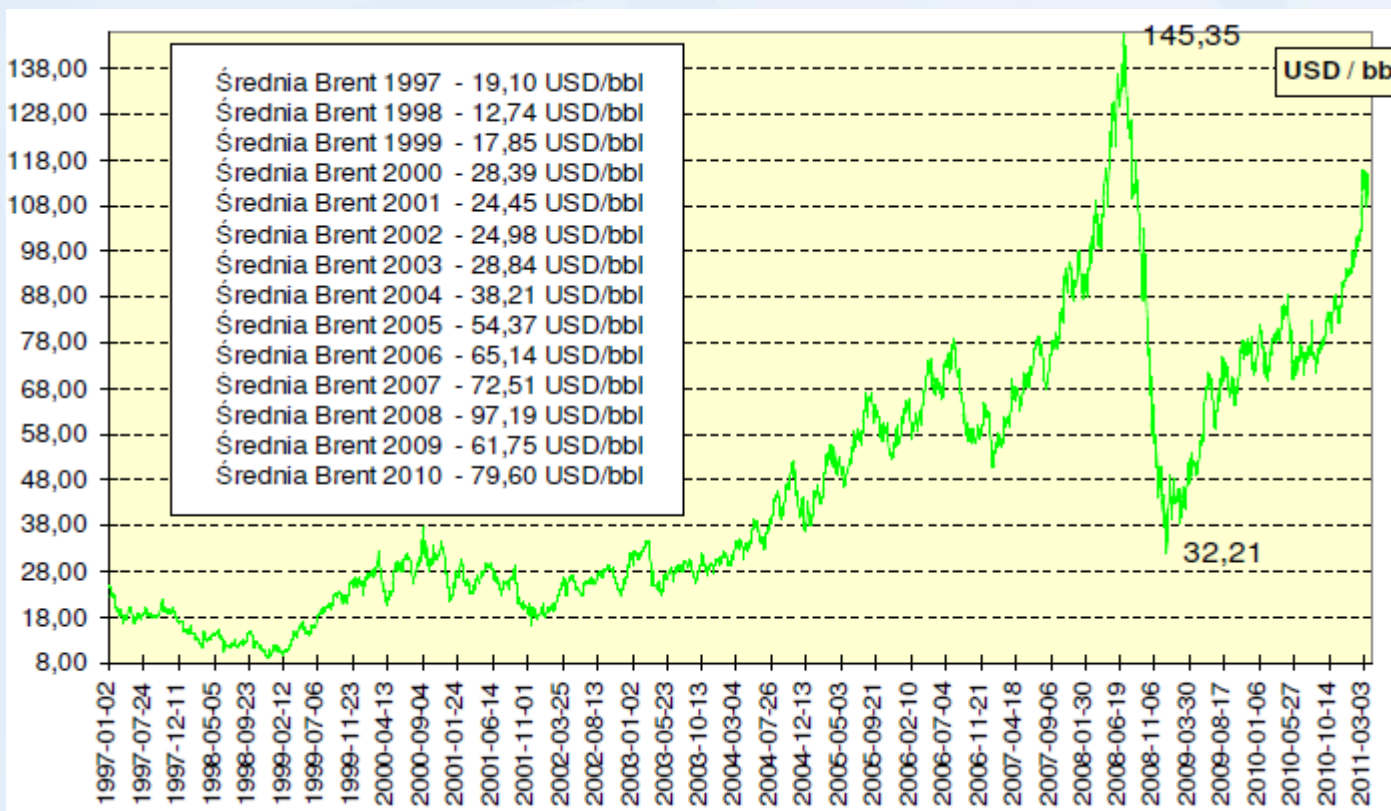


## Dynamika zmian notowa ropy i kursu USD

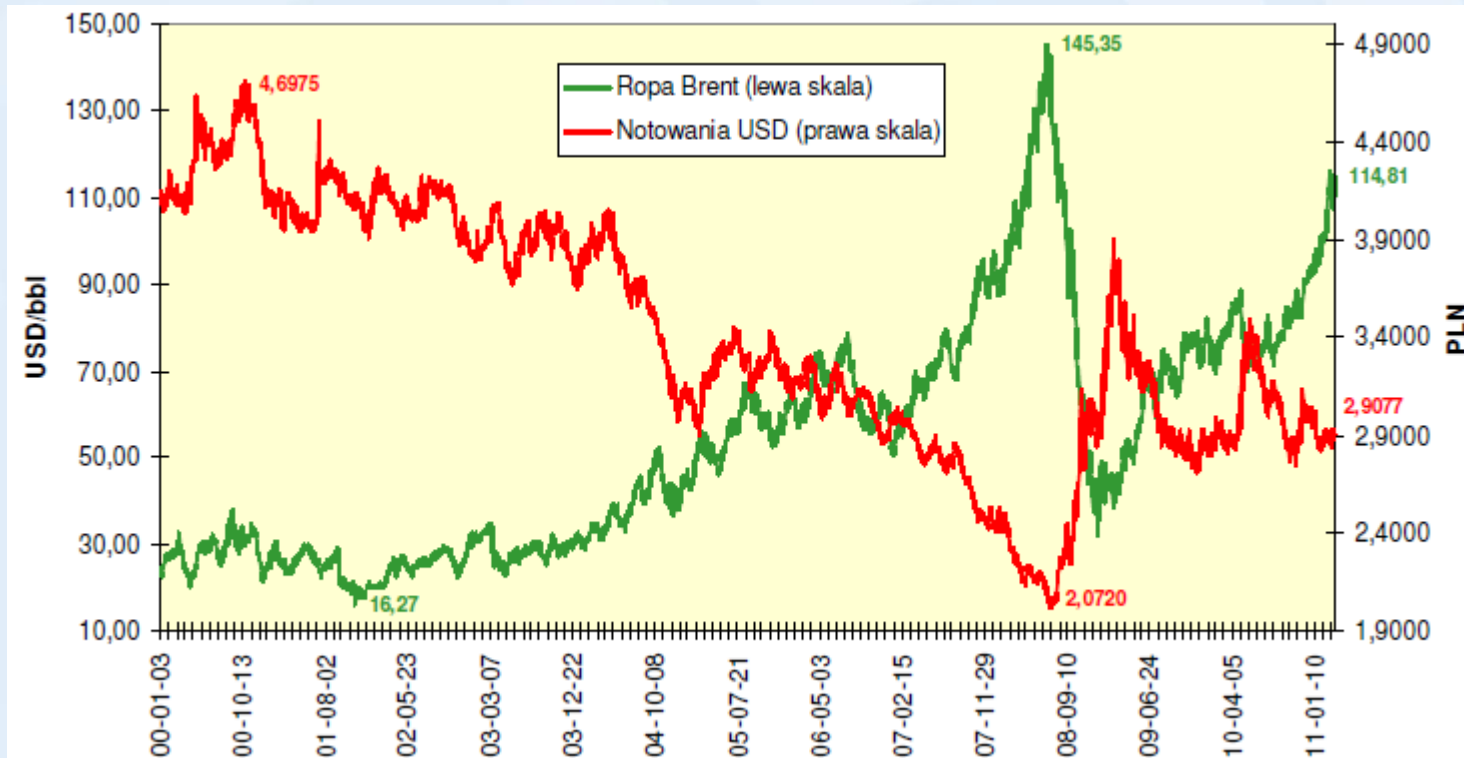
w roku 2011 w stosunku do rednich w roku 2010



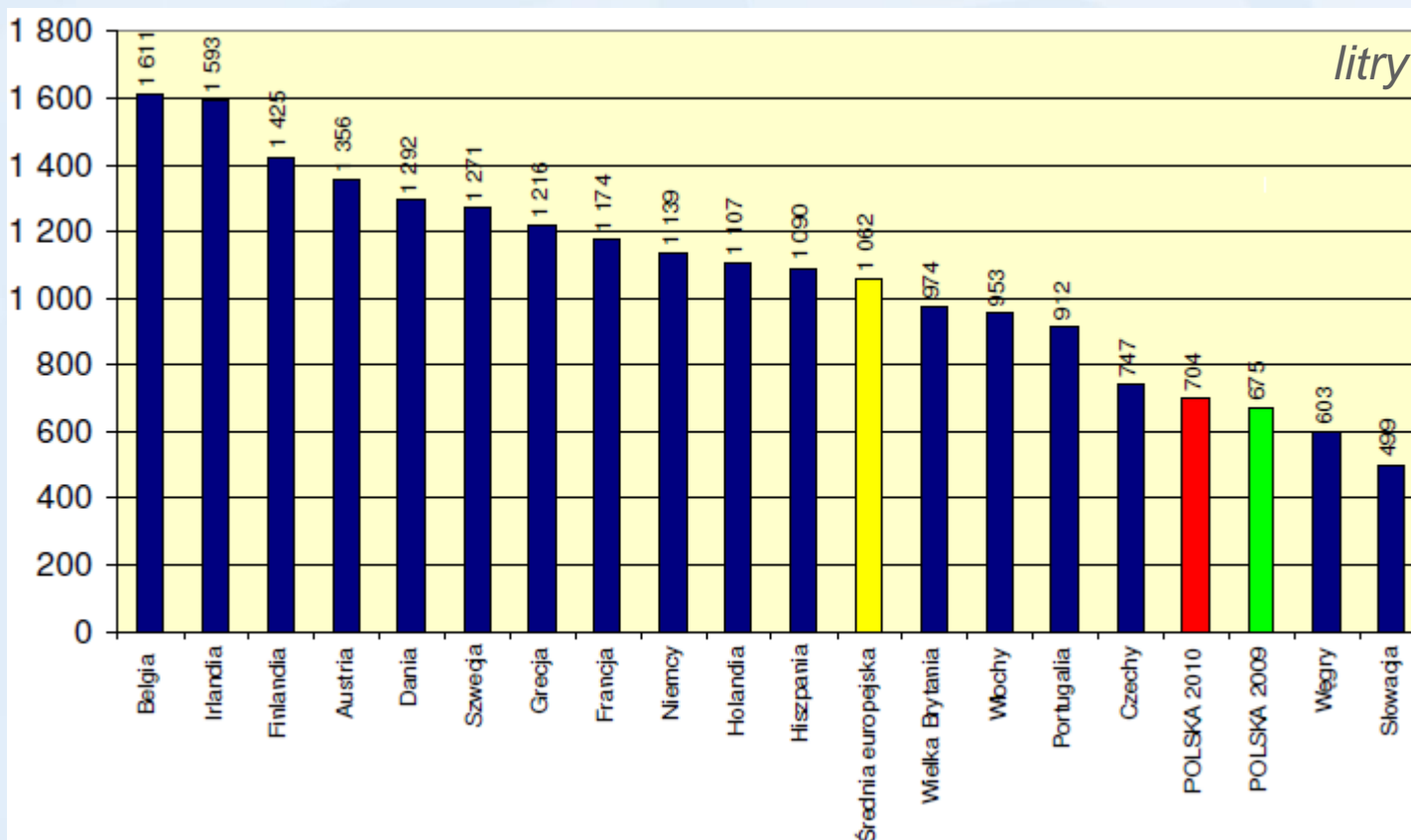
## Notowania ropy Brent (stycze 1997 . marzec 2011)



## Notowania ropy Brent i kurs Dolara (stycze 2000 . marzec 2011)

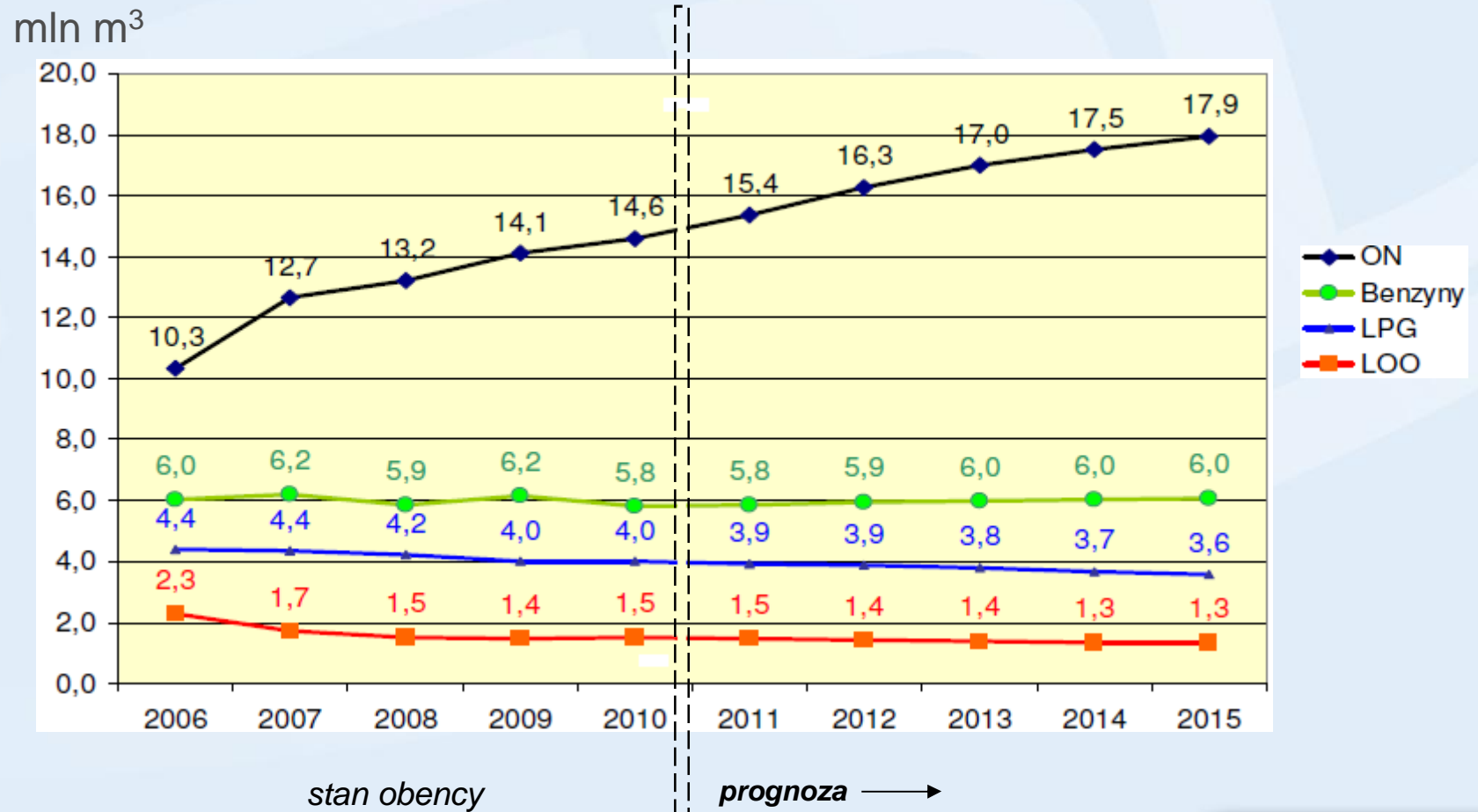


## Konsumpcja paliw w krajach UE (2009)



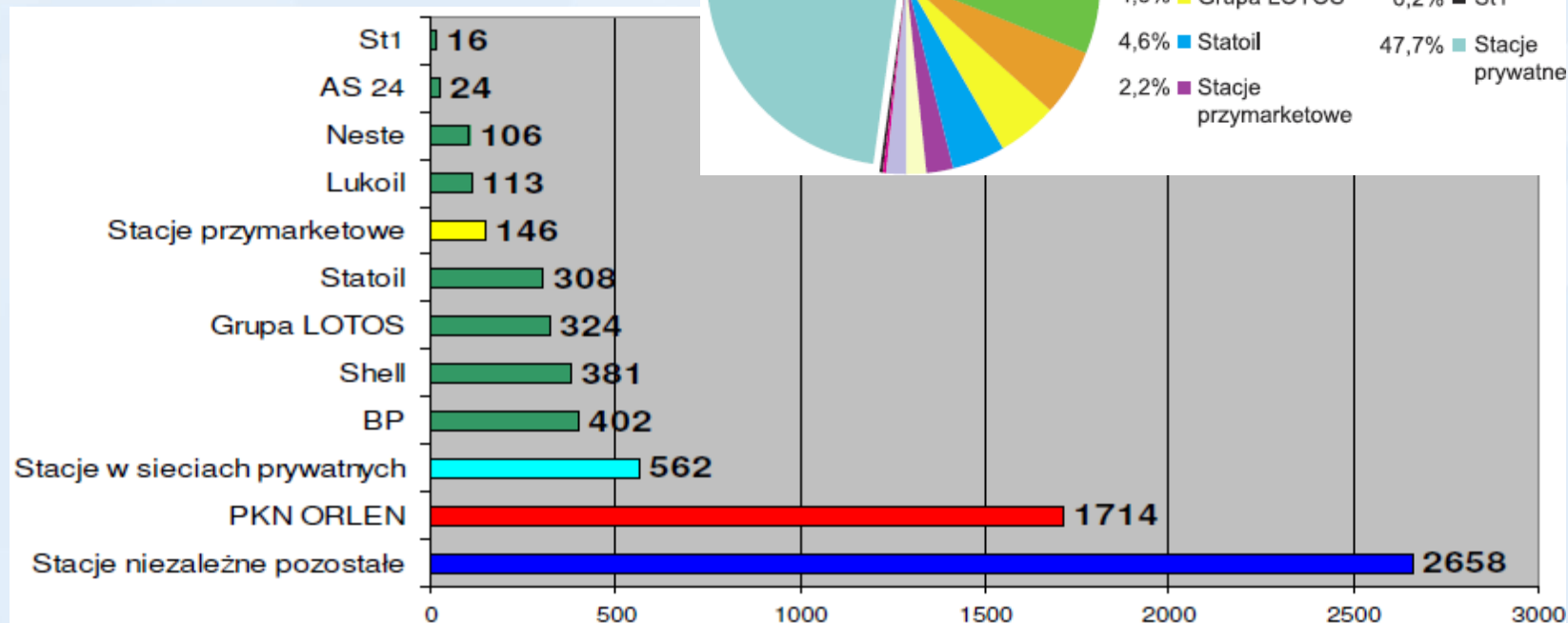
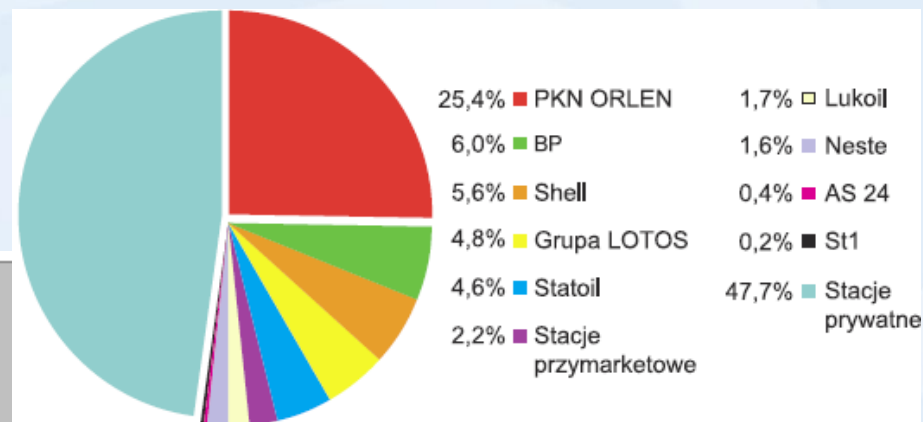


## Konsumpcja paliw (2006 - 2010) oraz prognoza do 2015 r.

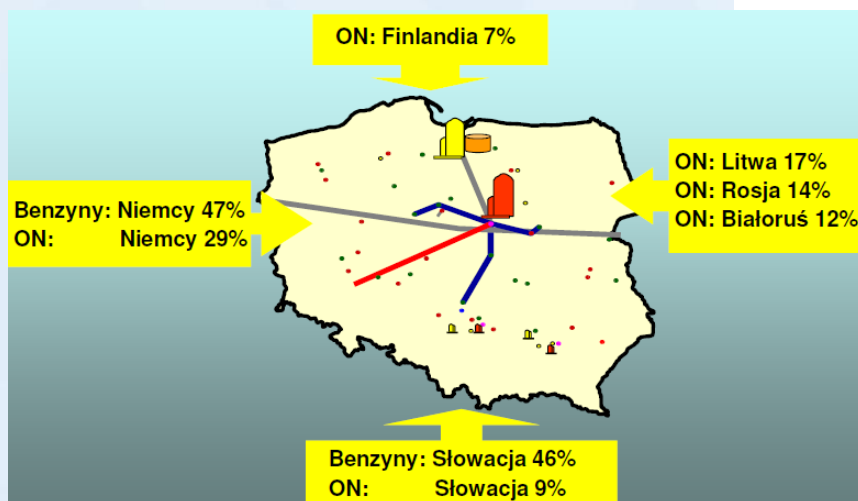
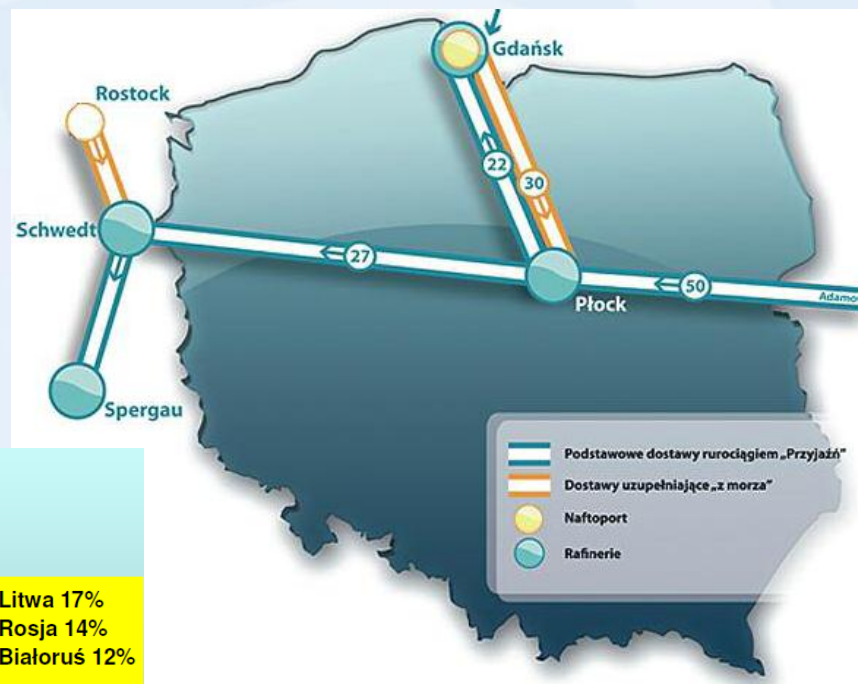


## Struktura rynku oraz liczba stacji paliw (2010)

2008 r. . **6 854** stacji  
 2009 r. . **6 715** stacji  
 2010 r. . **6 755** stacji

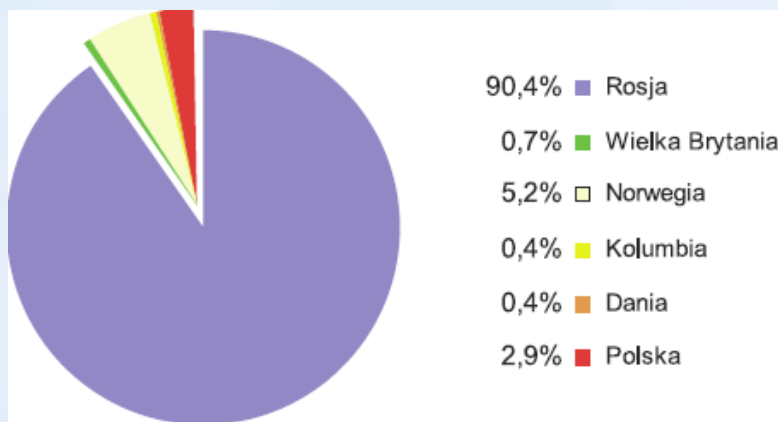


## Kierunki importu paliw ciekûch (2010)

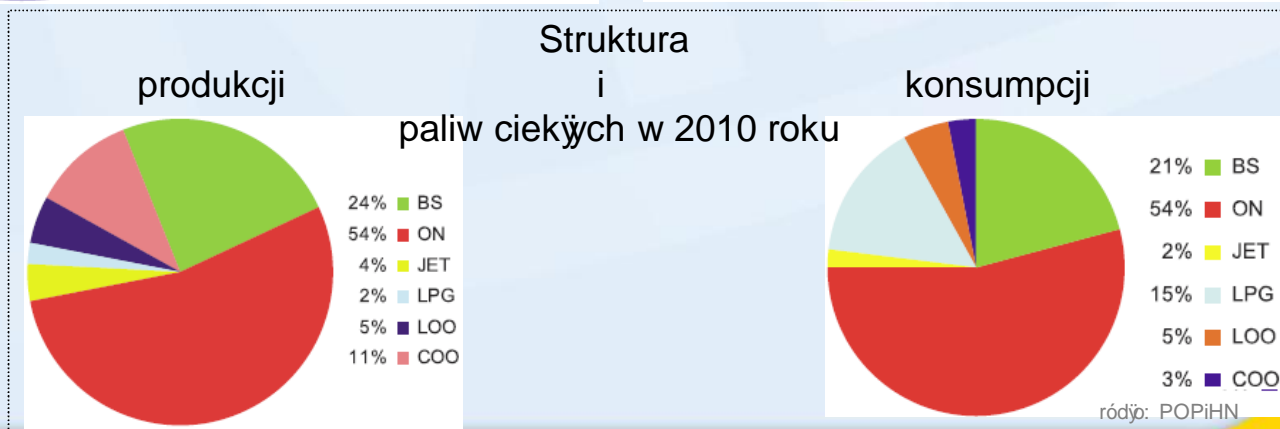
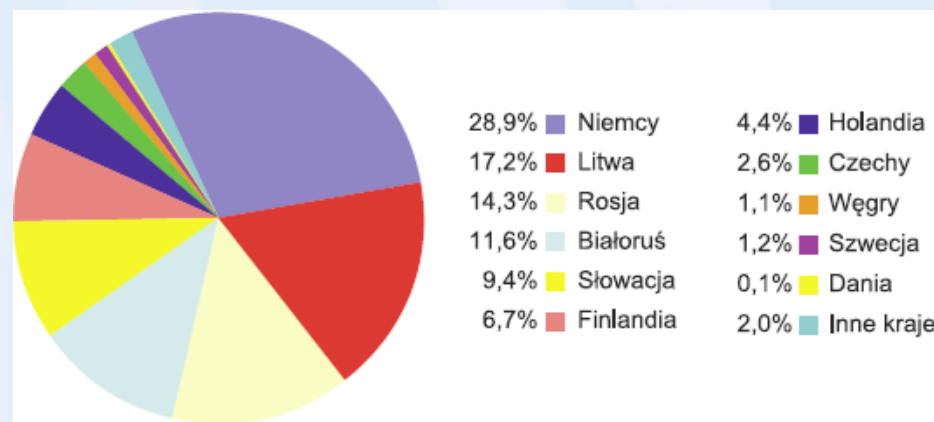


## Wielkość dostaw ropy naftowej, importu ON oraz produkcji paliw ciekłych (2010)

Udziaływ dostawach ropy naftowej do rafinerii krajowych



Kierunki importu oleju napędowego



rodzaj:

**GITD**, Główny Inspektorat Transportu Drogowego

**MI**, Ministerstwo Infrastruktury

**GUS**, Główny Urząd Statystyczny

**GDDKiA**, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

**Służba Celna**, Ministerstwo Finansów

**POPiHN**, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

**PZPM**, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

**ZPL**, Związek Polskiego Leasingu

**UKiE**, Urząd Komitetu Integracji Europejskiej

**EuroRAP**, European Road Assessment Programme

**IRU**, International Road Transport Union

**EUROSTAT**

**ZMPD**