

KARTA ROZWIĄZANIA:

ID:	T.03-2
Typ instrumentarium (a do f) ¹	a, d
Kategoria rozwiązania (A do C) ²	A, C
Data aktualizacji wpisu:	7.05.2020
ID i nazwa wyzwania, którego dotyczy proponowane rozwiązanie:	T03. Zwiększenie dostępności międzymiastowej przede wszystkim w oparciu o efektywny transport szynowy z uwzględnieniem hierarchii systemu osadniczego
Autorzy:	Paweł Engel
Grupa ekspercka:	Transport i mobilność miejska

1. Nazwa rozwiązania [200 zn.³]:

Systematyzacja gromadzenia i udostępniania danych o miejskiej mobilności.

2. Zwięzła charakterystyka proponowanego rozwiązania [2000 zn.]:

Jednym z istotnych parametrów komfortu życia w miastach jest łatwość przemieszczania się w związku z potrzebami życiowymi mieszkańców. Jednocześnie, ruch drogowy staje się coraz większym obciążeniem, a istniejąca i rozbudowywana infrastruktura nie jest w stanie przenieść zwiększającego się natężenia ruchu. Koniecznością jest promowanie transportu publicznego, jego rozwój, ruchu rowerowego a także uwzględnianie w miejskiej polityce mobilności nowych form przemieszczania się, takich jak mobilność współdzielona lub UTO, a także form doskonale znanych, dziś jednak nabierających znacznej większej wagi niż do tej pory (rower).

Podstawą polityki mobilności w ramach miast powinna być rzetelna analiza popytu. Najefektywniejszym narzędziem, które może służyć temu celowi jest tworzenie modeli transportowych opartych o filozofię modelowania czterostopniowego. Jednak do analizy potrzeb, niezależnie od tego, czy będzie ona oparta o model czterostopniowy, czy też będzie wykorzystywać inne, prostsze narzędzia, niezbędne jest posiadanie informacji o przemieszczeniach, jakie odbywają się w ramach miasta i jego obszaru funkcjonalnego.

Gromadzenie danych o mobilności odbywa się najczęściej w formie Kompleksowych Badań Ruchu, niejednokrotnie również w formie badań marketingowych prowadzonych np. w związku z aplikowaniem o dofinansowanie w ramach Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Wadą obecnie stosowanych rozwiązań jest ich niejednorodność - różne podmioty zlecające badania stosują różne metodyki, przez co ich wyniki są nieporównywalne między sobą. Z drugiej strony wiele mniejszych miast nie prowadzi takich badań w ogóle.

Proponowane rozwiązanie służyć ma przygotowaniu i wprowadzeniu jednolitego zestawu metodyk, które będą mogły znaleźć zastosowanie przy gromadzeniu informacji o mobilności. Jednocześnie konieczne jest wprowadzenie

¹ a) Rozwiązania w zakresie regulacji prawnych, administracyjnych itd.

b) Rozwiązania w zakresie finansowania i programów funduszowych

c) Dedykowane programy krajowe

d) Wzmacnianie know-how: Rekomendacje, zalecenia, standardy, dobre praktyki, wymiana doświadczeń, szkolenia, pilotaże, programy współpracy itd.

e) Dostosowywanie działań, inwestycji realizowanych przez inne zależne od rządu podmioty krajowe

f) Inne

² A – Regulacje prawne; B – Mechanizmy finansowania; C – Wzmacnianie wiedzy i współpracy

³ Znaki ze spacjami – podane wartości dotyczą maksymalnej objętości opisu – orientacyjnie.

obowiązku cyklicznej realizacji badań, gdyż każdy zestaw metodyk oparty na dobrowolności ich zastosowania nie będzie prowadził do zmiany istniejącego stanu rzeczy.

3. Działania szczegółowe, narzędzia interwencji – szczegółowy opis: [5000 zn.]

Obszary problemowe:

- Brak standaryzowanych danych o mobilności w miastach
- Brak planów/polityk dotyczących mobilności (np. w ramach SUMP)

Sugerowane działania:

- Wprowadzenie obowiązku przeprowadzania badań mobilności
- Opracowanie zestawu metodyk do obowiązkowego stosowania (ze zróżnicowaniem w zależności od wielkości miasta) z udziałem miast
- Wprowadzenie obowiązku gromadzenia danych dotyczących liczby pasażerów i ruchu:
 - na skrzyżowaniach z inteligentną sygnalizacją świetlną
 - z pętli indukcyjnych (lub innych form zliczania) zlokalizowanych poza skrzyżowaniami
 - wprowadzenie określonego odsetka pojazdów kupowanych ze wsparciem funduszy UE, NFOŚiGW, Funduszu Kolejowego wyposażonego w urządzenia do zliczania liczby pasażerów
- Wpisanie w warunki koncesji na częstotliwości sieci komórkowych (np. zbliżający się przetarg na częstotliwości 5G) konieczności udostępniania zagregowanych i zanonimizowanych danych dotyczących mobilności na terenie Polski, np. raz do roku, dane za dwa tygodnie (miarodajny tydzień wiosną i jesienią)
- Udostępnianie ww. danych na zasadzie open data.

4. Podmioty odpowiedzialne za realizację:

Minister właściwy ds. transportu, minister właściwy ds. planowania przestrzennego, Urząd Komunikacji Elektronicznej, Urząd Transportu Kolejowego

5. Wstępny harmonogram i kamienie milowe:

- Opracowanie metodyk – do końca 2022 r., konieczny dalszy ich przegląd w cyklach około dwuletnich
- Wprowadzenie wymogu realizacji badań mobilności - do końca 2023 z realizacją od 2024 r.

6. Priorytet/istotność z punktu widzenia wpływu na wyzwanie/rozwiązanie problemu (oczekiwany efekt):

Dostępność danych, na bazie których miasta będą w stanie efektywnie odpowiadać na zapotrzebowanie na transport, a także aktywnie kształtować swoją politykę mobilności.

7. Odniesienia do diagnoz, dodatkowe materiały źródłowe, literatura:

- Stankiewicz-Adach E. z zespołem, *Ankietowe badanie mobilności transportowej na poziomie lokalnym*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2018
- Suchorzewski W., Brzeziński A., Waltz A., *Modelowanie i prognozowanie ruchu – od liczydła do Big Data*, Transport Miejski i Regionalny 12/2020
- Engel P., *Modelowanie ruchu - konieczność czy fanaberia?*, Biuletyn CUPT, Sierpień 2018, https://www.cupt.gov.pl/images/biuletyn_sierpie%C5%84_copy.pdf



- *Analiza systemowa standaryzacji zbierania i analizowania danych ruchowych na potrzeby tworzenia AKK do projektów w transporcie miejskim i aglomeracyjnym, AECOM na zlecenie Centrum Unijnych Projektów Transportowych 2017, materiał niepublikowany*

8. Powiązane akty prawne, identyfikacja obszaru prawnego wymagającego poprawy (odniesienie do istniejącego stanu prawnego):

Brak regulacji w opisywanym obszarze. Wymogi dotyczące posiadania niektórych danych o przemieszczeniach zawiera Ustawa o elektromobilności.

Regulacja mogłaby zostać ujęta w ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju

9. Przykłady podobnych rozwiązań w innych krajach (jeśli znane)