

Korzyści z włączenia Kompleksowego Badania Podróży do Narodowego Spisu Powszechnego 2021 *wstęp do dyskusji panelowej*



Marek Bauer

Politechnika Krakowska

Wydział Inżynierii Lądowej

Katedra Systemów Transportowych

WPROWADZENIE

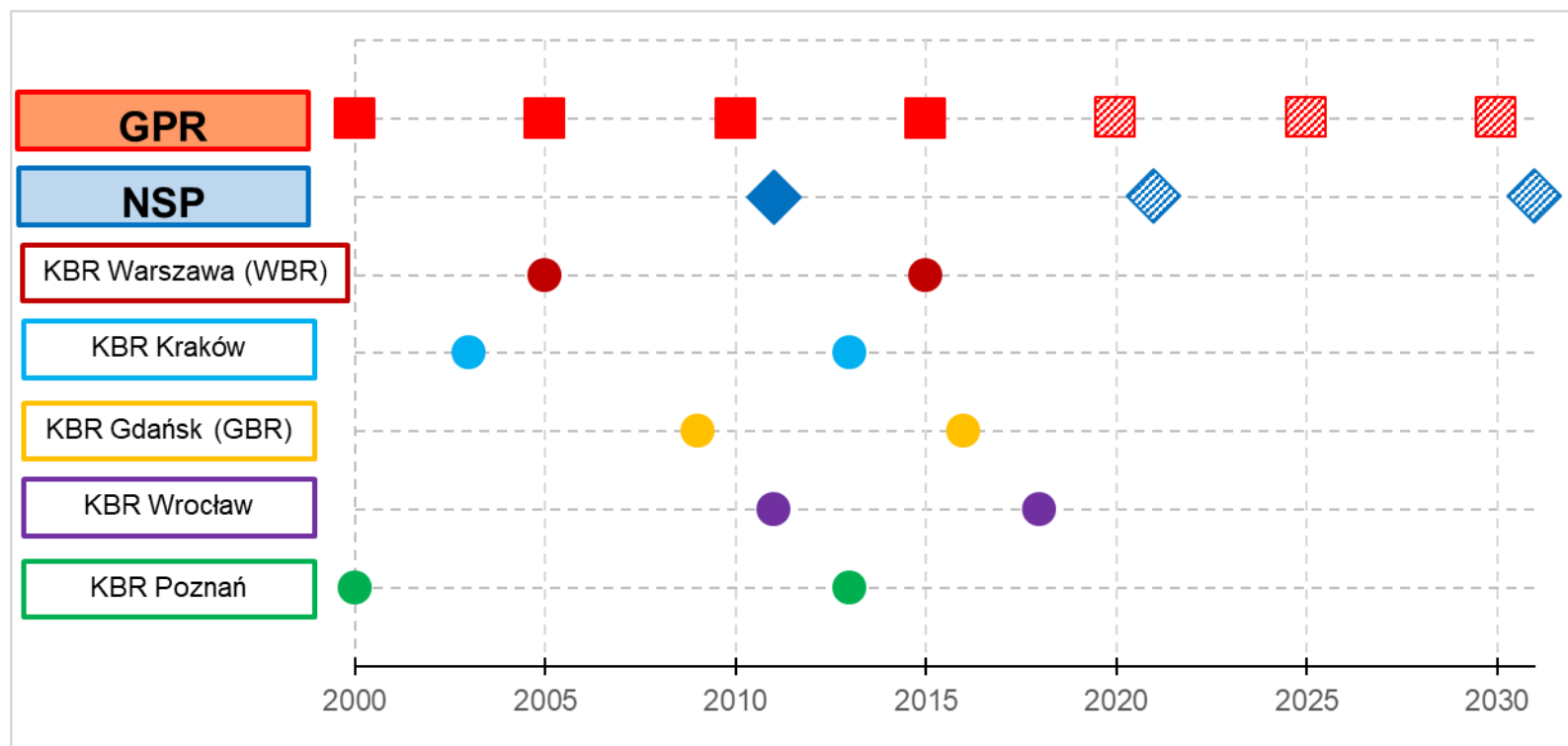
- ❑ **Podróżowanie umożliwia realizację potrzeb życiowych**
 - jest ważne na wszystkich poziomach piramidy potrzeb człowieka
- ❑ **Potrzeba szerokiej wiedzy na temat podróży i ruchu, by lepiej realizować rozwój systemów transportowych**
- ❑ **Powszechna świadomość potrzeby badań, ale:**
 - **wciąż brakuje wystarczających danych na temat podróży i ruchu**
 - ✓ zwłaszcza w mniejszych miastach i na obszarach wiejskich
 - **występują trudności z porównywaniem wyników badań**
 - ✓ zróżnicowane metodyki prowadzenia badań
 - ✓ brak systematyczności i powtarzalności badań
 - **problemy z łączeniem modeli transportowych tworzonych w różnych skalach i o zróżnicowanych poziomach szczegółowości**
 - ✓ model krajowy i modele regionalne
 - ✓ modele lokalne (w tym aglomeracyjne)
 - **znaczące koszty wykonywania rozproszonych badań**

POTRZEBA ULEPSZENIA SYSTEMU ZBIERANIA DANYCH NA TEMAT PODRÓŻY I RUCHU

- Powiązanie różnych rodzajów badań podróży i ruchu
 - **Narodowy Spis Powszechny (NSP) – GUS**
 - **Kompleksowe badania podróży (KBP) – Samorzady**
 - Okazjonalne badania podróży – Samorzady
 - **Generalny pomiar ruchu (GPR) – GDDKiA**
 - Stacje Ciągłych Pomiarów Ruchu (SCPR) – GDDKiA oraz Samorzady
 - Okazjonalne pomiary ruchu – Samorzady
 - Ciągłe pomiary w transporcie zbiorowym – UTK, ULC i Samorzady
 - Okazjonalne pomiary w transporcie zbiorowym – Samorzady
- Wykorzystanie wyników badań podróży i ruchu
 - planowanie zagospodarowania przestrzennego (w tym: infrastruktury i systemów transportowych)
 - poprawa warunków życia ludzi (w tym: ochrona powietrza)

POTRZEBA ULEPSZENIA SYSTEMU ZBIERANIA DANYCH NA TEMAT PODRÓŻY I RUCHU

- Obecna struktura czasowa badań podróży i ruchu (GPR, NSP i KBR w wybranych miastach)



POTRZEBA ULEPSZENIA SYSTEMU ZBIERANIA DANYCH NA TEMAT PODRÓŻY I RUCHU

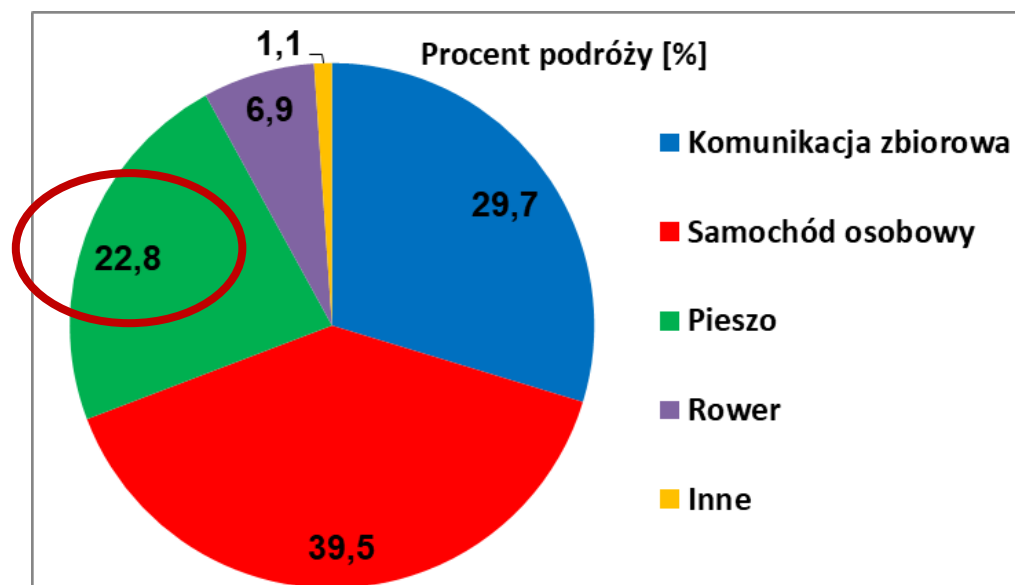
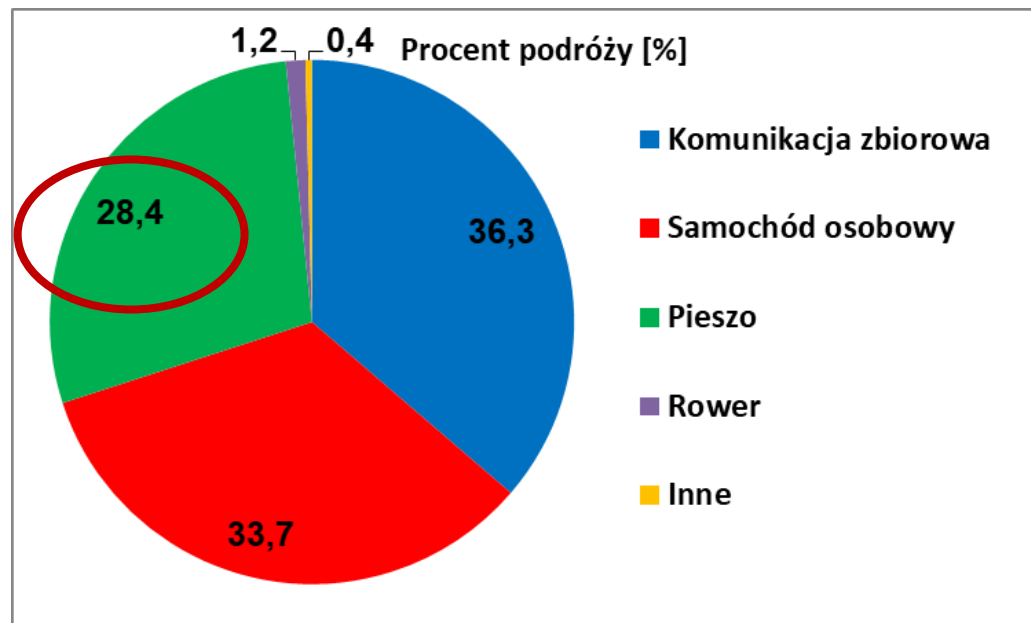
KBR 2013:

6000 gospodarstw

„Mały” KBR 2018:

1030 gospodarstw

***Zróznicowana metodyka:
wyniki nie do końca
porównywalne***



POTRZEBA ULEPSZENIA SYSTEMU ZBIERANIA DANYCH NA TEMAT PODRÓŻY I RUCHU

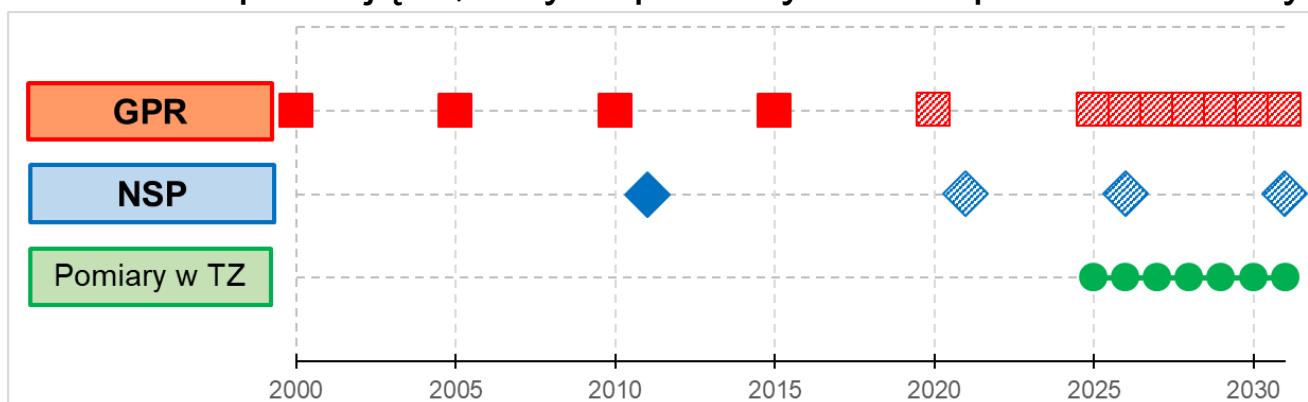
□ Proponowane kierunki działań

▪ BADANIA PODRÓŻY:

- ✓ badanie nadrzędne: **Kompleksowe Badania Podróży w ramach Narodowego Spisu Powszechnego (nie ma lepszego sposobu!)**
- ✓ badania uzupełniające: w zależności od potrzeb

▪ POMIARY RUCHU:

- ✓ badanie nadrzędne: **Generalny Pomiar Ruchu z wykorzystaniem Stacji Ciągłych Pomiarów Ruchu**
- ✓ badania uzupełniające, w tym: pomiary w transporcie zbiorowym



Badania podróży stanowią największe wyzwanie!

IDEA REALIZACJI KOMPLEKSOWYCH BADAŃ PODRÓŻY W RAMACH NARODOWEGO SPISU POWSZECHNEGO

☐ Temat nie jest nowy

- pierwsza próba: 2014
 - ✓ środowisko transportowe sceptycznie nastawione
 - ✓ świeże wyniki NSP 2011
 - ✓ zbyt dużo czasu do kolejnego NSP (2021)
- **ponowienie: 2019**



XII Konferencja „Problemy komunikacyjne miast w warunkach zatłoczenia motoryzacyjnego”
pt. „PLANOWANIE RUCHU A WYZWANIA GLOBALNE” Poznań-Rosnówko, 26-28.06.2019r.

KBR MARZEŃ, CZYLI NSP 2021 W SŁUŻBIE PLANOWANIA SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH



Marek Bauer
Andrzej Szarata
Politechnika Krakowska
Wydział Inżynierii Lądowej
Katedra Systemów Transportowych

DOŚWIADCZENIA Z NSP 2011 (w zakresie podróży)

Spis pełny (nie dał informacji na temat podróżowania)

Spis reprezentacyjny

- **poziom MIESZKANIE** (liczba gospodarstw w mieszkaniu, relacje pokrewieństwa, źródła dochodów, tytuł własności mieszkania)
- **poziom OSOBA** – 10 modułów:
 - ✓ charakterystyka demograficzno-społeczna osób (23 pytania)
 - ✓ edukacja (6)
 - ✓ aktywność ekonomiczna (25)
 - ✓ **DOJAZDY DO PRACY (5 pytań)**
 - ✓ źródła utrzymania (2)
 - ✓ niepełnosprawność (5)
 - ✓ dietność, plany prokreacyjne (4)
 - ✓ kraj urodzenia, obywatelstwo (6)
 - ✓ migracje wewnętrzne i zagraniczne (21)
 - ✓ narodowość, język, wyznanie (4)

DOŚWIADCZENIA Z NSP 2011 (w zakresie podróży)

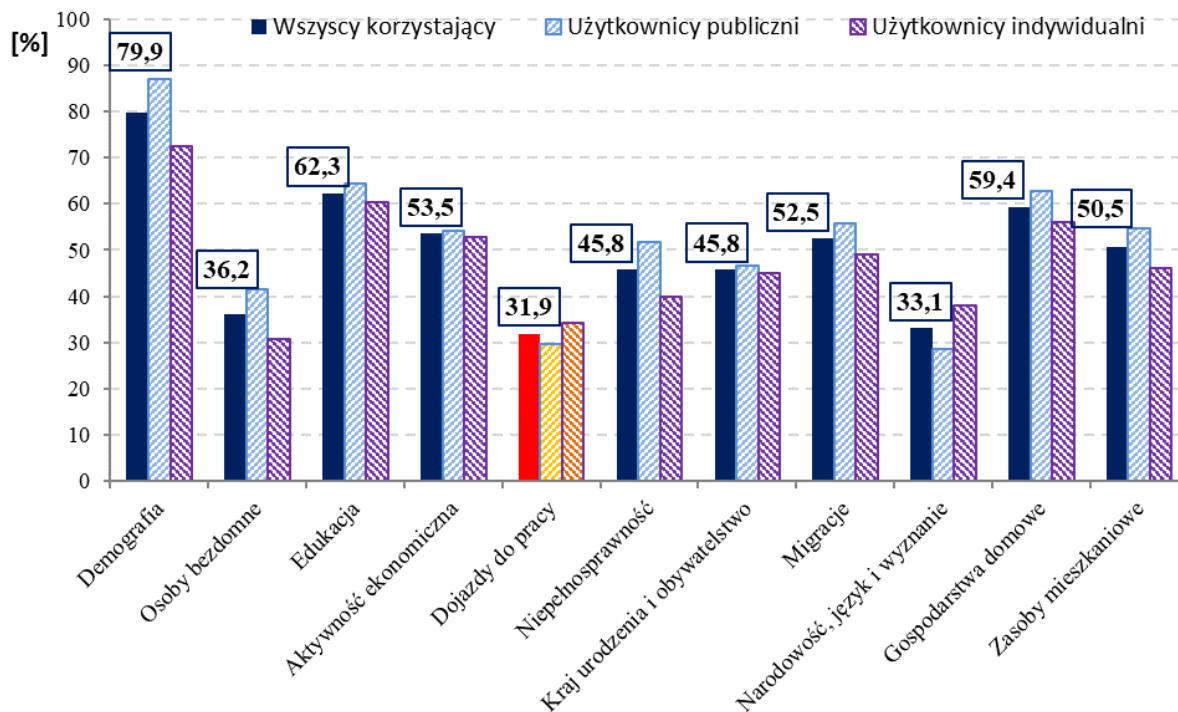
□ Moduł „DOJAZDY DO PRACY”

- **Fakt dojazdu do głównego miejsca pracy** (tak, nie mam stałego miejsca pracy, nie) – **podróże związane z pracą stanowią mniejszość!**
- **Wybór środka transportu przy dojeździe do pracy** – podczas najdłuższego etapu podróży lub wybierany najczęściej w związku z pracą (komunikacja publiczna, prywatny przewoźnik, samochód osobowy – jako kierowca, samochód osobowy – jako pasażer, pociąg, inny) – **tylko 6 opcji!**
- **Przeciętny czas dojazdu do pracy** (odpowiedzi: do 30 minut, do 1 godziny, powyżej 1 godziny do 2 godzin, powyżej 2 godzin) – **małe zróżnicowanie!**
- **Odległość miejsca zamieszkania do miejsca pracy** (ocena subiektywna)
- **Częstość wykonywania dojazdów do pracy z miejsca zamieszkania** (odpowiedzi: codziennie, częściej niż raz w tygodniu, ale nie codziennie, raz w tygodniu, raz na 2 tygodnie, raz w miesiącu, rzadziej niż raz w miesiącu)

Za mało informacji, które można wykorzystać w procesie planowania (i zrezygnować z lokalnych badań podróży)

MOŻLIWOŚCI ROZSZERZENIA NSP 2021 O BADANIA PODRÓŻY

☐ Efekt konsultacji obszarów tematycznych (17.11.2016-21.01.2017)



☐ Na chwilę obecną: rezygnacja z tematyki badań podróży

- oceniany był zakres NSP 2011, a nie potencjalny zakres NSP 2021
- stosunkowo wąska grupa konsultujących uwzględniła szeroki wpływ podróżowania na różne aspekty życia mieszkańców

PROPOZYCJA ZAKRESU BADANIA PODRÓŻY W RAMACH NSP 2021



Poradnik
w zakresie przeprowadzania ankietowego
badania mobilności transportowej ludności

Warszawa 2018

□ Założenia

- nowe badanie nie może się kojarzyć z „dojazdami do pracy”
- **badanie dotyczy wszystkich odbywanych podróży (o długości większej niż 100m)**
- pozyskiwane informacje dotyczą podróży w dniu roboczym poprzedzającym badanie (opcjonalnie w dniu weekendowym: sobota lub niedziela – w zależności od potrzeb badania)
- **preferowany zakres: DZIENNICZEK PODRÓŻY + pytania dodatkowe**
- pytania ogólne dotyczące osób (wiek, płeć, wykształcenie, zajęcia podstawowe i dodatkowe, zameldowanie) – w innych blokach tematycznych NSP 2021
- wykorzystanie poradnika „Ankietowe badanie mobilności transportowej ludności na poziomie lokalnym” (D. Turek z zespołem, Centrum Badań i Edukacji Statystycznej GUS, Warszawa 2017)

PROPOZYCJA ZAKRESU BADANIA PODRÓŻY W RAMACH NSP 2021

Dzienniczek podróży

PYTANIE	ODPOWIEDŹ RESPONDENTA
miejsce początku i końca podróży	miasto lub miejscowość, ulica, numer domu lub inny łatwy do identyfikacji punkt miasta lub miejscowości
motywacja początku i końca podróży (na zasadzie pary motywacji, np. praca – dom)	dom, praca, szkoła, wyższa uczelnia, sprawy służbowe lub interesy, zakupy w centrach handlowo-usługowych, inne zakupy, usługi, rekreacja lub hobby, odwiedziny, turystyka, podwożenie lub odprowadzanie innych osób, potrzeby religijne, cmentarz, inne
godzina rozpoczęcia i zakończenia podróży	dokładny czas podróży liczony od drzwi do drzwi
liczba przesiadek	respondent określa liczbę przesiadek (nie licząc dojść pieszych)
czas trwania poszczególnych etapów podróży	czas podawany przez respondenta (czas dojścia do/z parkingu, garażu lub przystanku, albo parkingu rowerowego, czas przejazdu, czas przesiadki, czas oczekiwania na pojazd transportu zbiorowego)
sposoby podróżowania (może być kilka – jeśli podróż z użyciem różnych środków transportu)	wyłącznie pieszo, rower prywatny, rower publiczny, motocykl albo skuter lub motorower, samochód osobowy – jako kierowca, samochód osobowy – jako pasażer, taksówka lub przewoźnik indywidualny, samochód dostawczy, samochód ciężarowy, autobus miejski, autobus podmiejski, trolejbus, tramwaj, metro, pociąg miejski, pociąg aglomeracyjny, pociąg regionalny, pociąg dalekobieżny, autobus albo autokar lub minibus międzymiastowy, autobus lub minibus do zakładu pracy lub centrum handlowego, samolot, prom lub statek, inny pojazd

PROPOZYCJA ZAKRESU BADANIA PODRÓŻY W RAMACH NSP 2021

Pytania dodatkowe – zakres minimalny

PYTANIE	ODPOWIEDŹ RESPONDENTA
<p>liczba dni korzystania z poniższych środków transportu:</p> <ul style="list-style-type: none">- samochodu jako kierowca- samochodu jako pasażer- transportu zbiorowego lokalnego- transportu zbiorowego aglomeracyjnego, podmiejskiego- transportu zbiorowego dalekobieżnego- roweru- urządzeń transportu osobistego <p>w ciągu ostatniego pełnego tygodnia</p>	<p>0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 dni w tygodniu</p>

PROPOZYCJA ZAKRESU BADANIA PODRÓŻY W RAMACH NSP 2021

Pytania dodatkowe – zakres minimalny

PYTANIE	ODPOWIEDŹ RESPONDENTA
fakt korzystania z publicznego transportu zbiorowego	tak, nie
przyczyny niekorzystania z publicznego transportu zbiorowego	brak publicznego transportu zbiorowego, brak odpowiednich połączeń, wysoki koszt podróży, brak poczucia bezpieczeństwa podróży, nieakceptowalny czas przejazdu, zbyt duża odległość do najbliższego przystanku, nieodpowiedni komfort podróży, korzystanie z samochodu służbowego, samochodem jest szybciej, rowerem jest szybciej
fakt korzystania z roweru	tak, nie
przyczyny niekorzystania z roweru	brak roweru, brak stacji roweru publicznego, brak infrastruktury rowerowej, niebezpieczna infrastruktura rowerowa, przeciwwskazania zdrowotne, zbyt długi dystans, uciążliwość warunków atmosferycznych, samochodem jest szybciej, transportem zbiorowym jest szybciej, inne
fakt korzystania z samochodu	tak, nie
przyczyny niekorzystania z samochodu osobowego	brak dostępu do samochodu, zatłoczenie komunikacyjne, wysokie opłaty parkingowe, wysoki koszt jazdy, niski poziom bezpieczeństwa, transportem zbiorowym jest szybciej, rowerem jest szybciej, inne

BADANIA PODRÓŻY W RAMACH NSP 2021

□ Spodziewane korzyści

- **możliwość pozyskania danych na niespotykaną dotychczas skalę (wynika z obowiązku udziału w badaniu)**
- możliwość pozyskania informacji na temat zachowań komunikacyjnych mieszkańców w skali całego kraju (obszary lepiej i gorzej dzisiaj badane, obszary miejskie i wiejskie, ...)
- porównywalność wyników uzyskanych w kolejnych edycjach badań
- porównywalność wyników badań pomiędzy obszarami (np. miastami)
- zwiększenie użyteczności informacji pozyskiwanych w ramach NSP
- kolejny (decydujący) krok w procesie standaryzacji badań podróży
- poprawa jakości modeli transportowych, a w efekcie istotne wsparcie procesu planowania systemów transportowych
- obniżenie kosztów badań ponoszonych przez samorządy
- **internetowy charakter badania stwarza możliwość częstszego prowadzenia NSP, a tym samym badań podróży (np. co 5 lat)**

BADANIA PODRÓŻY W RAMACH NSP 2021

☐ Możliwe zagrożenia

- **istnieje realna obawa, że jakość części danych będzie niewystarczająca**
 - ✓ brak bezpośredniej pomocy ankietera (kwestionariusz wypełniany samodzielnie)
 - ✓ skomplikowane zasady wypełniania dzienniczka podróży
 - ✓ duża liczba pytań może zachęcać do podawania wymijających lub niedokładnych odpowiedzi
- ograniczony zakres pozyskiwanych informacji o charakterze lokalnym (pozyskiwanych w ramach lokalnych KBR)
- ewentualne zwiększenie kosztu przeprowadzenia NSP
- możliwy opór części ośrodków i firm specjalizujących się w badaniach podróży

WNIOSKI

- ❑ **Warto wykorzystać możliwość prowadzenia badań podróży w ramach Narodowego Spisu Powszechnego, począwszy od edycji 2021**
 - oczekiwane korzyści zdają się znacznie przewyższać ewentualne zagrożenia
- ❑ NSP ma realną szansę zastąpić dotychczasowe formy badań podróży oraz stanowić istotny element kompleksowego systemu zbierania danych na temat podróży
- ❑ Niezwykle ważne będzie przeprowadzenie akcji promującej NSP, w tym badania podróży
 - uświadomienie mieszkańcom wagi badań podróży
 - utworzenie przyjaznego i intuicyjnego narzędzia umożliwiającego przeciętnemu użytkownikowi wypełnienie kwestionariusza bez potrzeby pomocy zewnętrznej
 - zapewnienie łatwych w odbiorze instrukcji oraz wsparcia telefonicznego i internetowego (on-line)
 - włączenie badań podróży do NSP nie wyklucza możliwości prowadzenia innych rodzajów badań (np. uzupełniających, o lokalnym charakterze)