



Nasz znak: WGKiOŚ-XIII.1431.7.2017.AG

dotyczy:
udostępnienie informacji publicznej

W związku z wnioskiem z dnia 26 stycznia 2017 r. o udostępnienie informacji publicznej w sprawie Kompleksowych Badań Ruchu 2016 (KBR) podaję informacje odpowiednio w kolejności do poruszanych kwestii.

W Raporcie Końcowym z KBR znajdują się tabele o numeracji 88 -103 odpowiadające wymogom Niebieskiej Księgi, która zawiera zalecenia ministerialne dotyczące m.in. kwestii wskaźników ruchowych, jakie należy obliczać w tego rodzaju opracowaniach. W tabelach tych znajduje się **wskaźnik średniego czasu** oraz odległości podróży odrębnie dla komunikacji autobusowej, tramwajowej oraz ogółu komunikacji zbiorowej. Należy jednak zaznaczyć, że do komunikacji zbiorowej poza komunikacją miejską (tzn. autobusami i tramwajami) zalicza się również kolej aglomeracyjną i przejazdy busami. Dlatego nie ma jednego wskaźnika **"średniego czasu przejazdu pojazdami komunikacji miejskiej"** (ewentualną średnią z autobusów i tramwajów należy przyjąć wagowo wg ilości podróży).

Odnosnie **"średniego czasu przejazdu pojazdami komunikacji miejskiej w zależności od kwoty opłaconego biletu"**, to dane te nie były przedmiotem badania w ramach KBR.

Ponadto należy zaznaczyć że wyliczenia **"średniego czasu przejazdu"** komunikacji autobusowej i tramwajowej, oraz ogółu komunikacji zbiorowej oparte zostały o model komunikacyjny, a nie bezpośrednio wyniki KBR 2016 tzn. nie ma bezpośrednio dostępnych „**danych źródłowych**”, a wyliczenia oparte są o tzw. macierze przemieszczeń w powiązaniu z macierzami odległości i czasów przejazdów międzyrejonowych.

Jest to bowiem wskaźnik syntetyczny dla całości miasta obliczany w ramach modelu komunikacyjnego kalibrowanego na podstawie badań i pomiarów, takich jak : badania ankietowe w gospodarstwach domowych, pomiary i ankiety w komunikacji zbiorowej. Wskaźnika tego rodzaju nie oblicza się bezpośrednio - wyłącznie na podstawie bezpośrednich badań, bo każda próba ankietowania np. na wytypowanych przystankach wiąże się z bardzo dużym przekłamaniem związanym z konkretną lokalizacją ankietowania (nie spełnia wymogów próby statystycznej, oraz reprezentatywności). Dlatego też wielkości przejazdów (samochodem i komunikacją zbiorową) określa się na podstawie badań ankietowych, następnie ze względu na lokalne uwarunkowania (np. dostępność i łatwość poruszania komunikacją zbiorową) określa się modelowo, które z przejazdów odbędą się jakim rodzajem transportu, a potem jeszcze kalibruje wielkości potoków ruchu ze względu na wielkości pomiarowe. W ten sposób skalibrowany model pozwala obliczyć wielkości ruchu i jego charakterystyki - takie jak średni czas czy odległość przejazdu. Dlatego też "**średni czasu przejazdu**" ma charakter **prognostyczny**, a nie pomiarowy. W związku z tym tabele w Raporcie Końcowym z KBR zawierają wskaźniki średniego czasu przejazdu dla okresów prognostycznych. Wielkości w rodzaju "**mediany, 1 i 3 kwartylu, 1 i 9 decyłu**" dla czasu przejazdu pojazdami komunikacji zbiorowej nie oblicza się ze względu na lokalne uwarunkowania tego rodzaju przejazdów (nierównomierny rozkład zależny od położenia) – wskaźniki statystyczne tego rodzaju obliczone dla całości miasta nie uwzględniałyby np. ani charakterystyki Prawobrzeża, ani Centrum a ich uśrednienie wprowadzałyby w błąd przy planowaniu komunikacji w każdej z tych lokalizacji. Dlatego też elementem opracowania KBR 2016 był również model komunikacyjny.

W tym miejscu wskazuję również na opublikowane Kompleksowe Badanie Ruchu 2010 zarówno ich przedmiot jak i wyniki:

1. <http://bip.szczecin> w zakładce Postępowania/Zamówienia publiczne/Postępowania archiwalne - w dacie 17 luty 2010 r. - Kompleksowe badania ruchu w Szczecinie,
2. <http://bip.szczecin> w zakładce Studium, plany i raporty/Kompleksowe Badanie Ruchu 2010

Odnosząc się kolejnych poruszanych przez Pana kwestii informuję, że przedmiotowe badanie zostało wykonane dla potrzeb dwóch następujących projektów:

- 1) Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie
- 2) Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie – etap II

Szczegółowy zakres badań znajdzie Pan na stronie <http://bip.szczecin> w zakładce Postępowania/Zamówienia publiczne/Postępowania archiwalne - w dacie 15 kwietnia 2016 r. „Wykonanie kompleksowych badań ruchu, aktualizacje modelu ruchu oraz prognoz ruchu dla miast Szczecin (moduł I) wraz z wykonaniem Studium wykonalności dla projektu Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie oraz projektu Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie – etap II (moduł II).

Odnosnie kosztów informacje te zostały również opublikowane i znajdzie je Pan również na stronie <http://bip.szczecin> w zakładce Sprawy/rejestr umów. Na ww. usługi, tj. na „Opracowanie specyfikacji istotnych warunków zamówienia wraz z opisem przedmiotu zamówienia na wykonanie aktualizacji modelu ruchu dla miasta Szczecin, wraz z prognozami ruchu oraz wsparcie zamawiającego nad realizacją zadania” zawarta została Umowa nr WGKiOŚ 149/2016 (CRU/16/0000710) natomiast na „Wykonanie kompleksowych badań ruchu, aktualizacje modelu ruchu oraz prognoz ruchu dla miast Szczecin (moduł I) wraz z wykonaniem Studium wykonalności dla projektu Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie oraz projektu Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie – etap II (moduł II) – Umowa Nr WGKiOŚ 637/2016 (CRU/16/0002565). Opracowanie zostało odebrane jako wykonane z należytą starannością, zgodnie z zapisami umownymi.

W opublikowanych dokumentach znajdzie Pań zarówno dane dotyczące kosztów, jak i osób biorących udział zarówno w realizacji jak i odbiorze.

DYREKTOR WYDZIAŁU

Paweł Adamczyk

