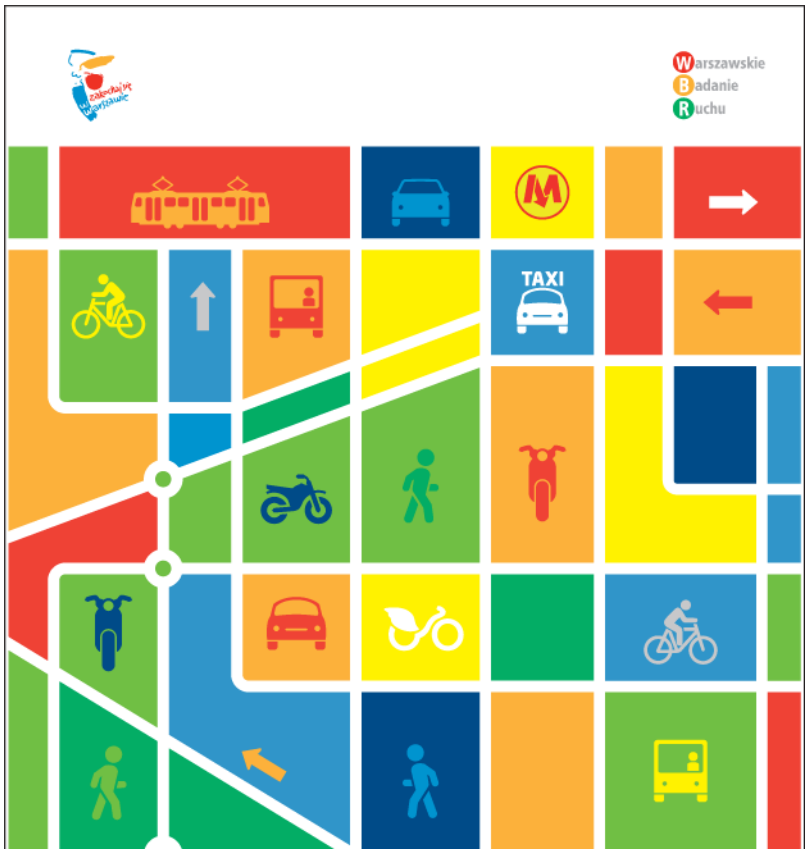
WBR 2015: jak podróżują Warszawiacy?

Utworzono: wtorek, 05, lipiec 2016 11:32



Warszawskie Badanie Ruchu zostało wykonane przez konsorcjum Politechniki Warszawskiej i Krakowskiej oraz firmy PBS z Sopotu. Było to największe i najbardziej kompleksowe badanie podróży w Polsce. Składało się z wywiadów w gospodarstwach domowych, ale również pomiarów natężenia ruchu, potoków pasażerskich, prędkości pojazdów, struktury rodzajowej, zawierało także szczegółową analizę ruchu ciężarowego i rowerowego. Łącznie zrealizowano 17 tys. wywiadów z mieszkańcami Warszawy, które zbierano od 9 kwietnia do końca czerwca 2015 roku.

- Mieliśmy pecha, bo w momencie kiedy rozpoczęliśmy badania spłonął Most Łazienkowski – powiedział dr hab. inż. Andrzej Szarata, prof. PK podczas konferencji MODELLING 2016. – Ale z drugiej strony było to dla nas wyzwanie. Przeprowadziliśmy trochę szersze analizy, żeby sprawdzić jak zachowują się mieszkańcy po bardzo istotnej zmianie: zamknięciu jednego mostu. Dla zamawiającego była to z kolei okazja, żeby sprawdzić jak nasz model działa.

Kluczową sprawą, zdaniem badaczy, była kampania informacyjna. W krajach Europy zachodniej poziom responsywności sięga 70 proc. W Warszawie, mimo szeroko zakrojonej akcji informacyjnej, udało się zebrać informację zwrotną od 1/3 badanych, nie tylko dlatego, że odmawiali.

- Części po prostu nie było w domu albo nie mieli czasu na rozmowę – tłumaczył prof. Szarata. – Jest to prawdziwe wyzwanie, dlatego, że te osoby, których nie ma w domu, są akurat najbardziej mobilne, na których nam najbardziej zależy w badaniach ruchu.

Phoca PDF

Bardzo precyzyjnie pytano ludzi o podróże piesze, rowerowe, samochodowe i komunikacją miejską. Oszacowano, że w ciągu doby w Warszawie odbywa się około 3,3 mln podróży, co daje mniej więcej 2 podróże na mieszkańca.

- To naszym zdaniem jest wartość wiarygodna, ponieważ nie odbiega znacząco od uzyskanych w poprzednich badaniach – poinformował prof. Szarata. – Jest ona jednak nieznacznie niższa, a w prognozach zakładamy, że mobilność w kolejnych latach będzie wzrastała. W Warszawie mimo wszystko spada. W innych miastach jest podobnie. A to wywołuje pytanie o sens dużych inwestycji infrastrukturalnych. W stolicy transport zbiorowy jest wyraźnie częściej wykorzystywany – aż 47 proc. wszystkich podróży realizowanych jest komunikacją miejską. Samochodem porusza się 31 proc., rowerem około 3 proc. (nie są wliczane przejażdżki rekreacyjne). Pozostałe 19 proc. należy do pieszych.

Jeśli liczone są tylko podróże niepiesze to 57% realizowanych jest transportem zbiorowym, a samochodem 38 proc.

95 proc. podróży w Warszawie odbywa się wewnątrz miasta. Tylko około 4,5 proc. wyjeżdża poza stolicę.

Poranny szczyt komunikacyjny rozpoczyna się w Warszawie około godziny 6.00 i trwa do 9.00. Tylko w tym czasie rozpoczyna się około 930 tysięcy podróży, co stanowi prawie 28% wszystkich podróży w ciągu dnia. Popołudniowy szczyt jest dłuższy – rozpoczyna się około godziny 14.00 i trwa do 19.00, z największym natężeniem w godzinach 15.00-18.00. W całym szczycie popołudniowym rozpoczyna się niespełna 40% podróży. Wyznaczono też średni czas trwania podróży: dominują te trwające nie więcej niż 30 minut (61,1% wszystkich podróży), natomiast średni, deklarowany przez badanych czas trwania podróży, wynosi 33 minuty. Najkrócej trwają podróże piesze – średni czas wynosi 14 minut. Do najdłuższych zaliczają się przejazdy transportem zbiorowym – średni czas wynosi w tym przypadku 41 minut. Podróże samochodem trwają średnio 33 minuty, a rowerem – 25 minut. W podróżach miedzy pracą a domem największy jest udział przejazdów trwających powyżej 45 minut.

- Ciekawostką jest, że tak naprawdę powinniśmy budować oddzielne modele transportowe dla Warszawy prawobrzeżnej i lewobrzeżnej – powiedział Andrzej Szarata. – Jest mnóstwo różnic: w ruchliwości i w przejazdach na drugą stronę Wisły. Wisła w ogóle jest bardzo silną barierą.

Spośród wszystkich podróży mieszkańców Warszawy, 23,2% wiąże się z przekroczeniem Wisły. W całości po lewej stronie realizowanych jest prawie 60% podróży, a w całości po prawej 17,2% . Tak więc podróże z przekroczeniem Wisły znacznie częściej wykonują mieszkańcy dzielnic położonych po prawej stronie rzeki. Przez mosty na Wiśle odbywa się codziennie około 775 tysięcy podróży.

Wykazano, że mieszkańcy lewej strony Wisły na ogół w podróżach do pracy nie mają potrzeby przekraczania rzeki, natomiast ponad 60% pracujących mieszkańców

Phoca PDF

prawobrzeżnych dzielnic w podróży do pracy musi dostać się na lewą stronę Wisły.

W toku prac nad modelem transportowym podzielono badany obszar na prawie tysiąc rejonów komunikacyjnych – 800 w samej Warszawie, 95 wokół Warszawy, 93 wyloty drogowe i 8 kolejowych. Korzystano z bardzo wielu baz danych, przez co informacje wykorzystywane do budowy modelu były bardzo precyzyjne. Wprowadzono m.in. parametr atrakcyjności poszczególnych środków transportu. Okazało się m.in., że autobus i metro, nawet jeśli mają ten sam czas przejazdu, są zupełnie inaczej postrzegane przez pasażerów.

Sam model popytu składał się z 5 oddzielnych modeli dla mieszkańców Warszawy, aglomeracji spoza Warszawy, podróże zewnętrzne, przewóz ładunków i ruchu rowerowego.

Do tego wszystkiego powstały prognozy ruchu na rok 2020, 2030 i 2050, również w strukturze modelu interaktywnego. Uwzględniono w nich plany zadań inwestycyjnych Warszawy na poszczególne lata.

- Budowa tak skomplikowanego modelu jest niezwykle złożonym procesem badawczym – podsumował prof. Andrzej Szarata. – Występuje sporo trudności w pozyskaniu danych, wiele danych jest niespójnych, jest też sporo danych wejściowych. Model jest aglomeracyjny, więc jest bardzo przydatny do tego, żeby analizować np. rozwój kolei podmiejskiej, czy wpływ inwestycji podmiejskich na warunki ruchu w mieście.

Więcej informacji na temat WBR 2015:
http://transport.um.warszawa.pl/warszawskie-badanie-ruchu-2015/wyniki-wbr-2015

Ilona Hałucha

(na podstawie informacji z V Ogólnopolskiej Konferencji Naukowo - Technicznej pt. "Modelowanie podróży i prognozowanie ruchu" MODELLING 2016, która w dniach 16-17 czerwca odbyła się w Krakowie)

Phoca PDF