

## Proponowane podejście do przygotowania uproszczonej prognozy ruchu

- Dane wyjściowe: liczba pasażerów faktycznie wsiadających i wysiadających na danym przystanku kolejowym (do pozyskania od przewoźników, organizatora i/lub w wyniku własnych badań ruchu – w dzień powszedni poza okresem wakacji i ferii zimowych); w przypadku pozyskania danych dotyczących pasażerów w ciągu doby należy przyjąć, że liczba pasażerów rocznie = 300 \* liczba pasażerów w dobie
- W wariantach bezinwestycyjnym i inwestycyjnym: w każdym kolejnym roku analizy liczba pasażerów wzrasta o 0,8 \* wzrost realny PKB *per capita* w danym roku. W tym celu można wykorzystać wskaźnik „Zmiana PKB Polski *per capita* w cenach stałych średniorocznych – prognoza” z tablic kosztów jednostkowych publikowanych przez CUPT. W przypadku projektów o oddziaływaniu lokalnym lub regionalnym, zamiast dynamiki liczby ludności dla Polski ogółem należy zastosować dynamikę dla danego regionu, zgodnie z publikacją „Prognoza ludności na lata 2023-2060”, opracowaną przez GUS w roku 2023.
- Dodatkowa zmiana w wariantach inwestycyjnych – przejęcie ruchu wskutek realizacji projektu:
  - Obecnie czas dojazdu transportem publicznym to A minut, plus dodatkowe B minut poszukiwania miejsca parkingowego i dojazdu do dworca/ przystanku ze znalezionej miejsca
  - Po realizacji projektu ten sam pasażer parkuje na nowym parkingu lub dojeżdża autobusem – oszczędza np. B = 10 minut
  - Procentowe skrócenie czasu podróży wynosi  $B / (A+B) = C\%$
  - To skrócenie skłoni do korzystania z kolei dodatkowych pasażerów; zgodnie z Vademecum Beneficjenta str. 39 będzie to  $0,47 * C\% = D\%$  dodatkowych pasażerów transportu publicznego
- Wtedy należy obliczyć korzyści z realizacji projektu dla tych dodatkowych pasażerów:
  - W wariantach bezinwestycyjnym W0 będą przemieszczać się samochodami, a w wariantach inwestycyjnych WI przesiadają się do komunikacji zbiorowej, co pozwoli na wyliczenie korzyści ekonomicznych dla wszystkich niżej wymienionych sześciu kategorii (oszczędności kosztów czasu pasażerów, oszczędności kosztów eksploatacji pojazdów, oszczędności kosztów wypadków drogowych i ofiar, oszczędności kosztów emisji zanieczyszczeń, oszczędności kosztów zmian klimatu i oszczędności kosztów hałasu)
  - motywacje podróży należy przyjąć zgodnie z podziałem zaproponowanym w NK. Dopuszczalne są uproszczenia np. ze względu na charakter danej linii można przyjąć, że wszyscy pasażerowie korzystający z nowego parkingu podróżują w motywacji „dojazd do pracy” i ponoszą koszty czasu zgodnie z tą motywacją (ich oszczędność to różnica pomiędzy czasem dojazdu samochodem i transportem publicznym w szczycie porannym)

- należy przyjąć dla podróży samochodem średnie zapełnienie w samochodzie zgodnie z wartościami prezentowanymi w NK dla danej motywacji i na tej podstawie wyliczyć liczbę samochodów, która w wariantcie inwestycyjnym nie będzie korzystać z dróg (bo ich pasażerowie przesiądą się na transport publiczny); liczba samochodów pomnożona przez długość trasy drogowej od danego przystanku do zakładanego celu podróży da liczbę pojazdokilometrów, którą można wykorzystać do dalszych wyliczeń
- Dodatkowo dla pasażerów istniejących (tzn. tych, którzy także w wariantcie bezinwestycyjnym poruszaliby się koleją) należy wyliczyć tylko oszczędność czasu – te same B minut na osobę, z uwzględnieniem faktu, że nie wszyscy dojeżdżają samochodem do kolei.
- Na podstawie tak oszacowanych ilości pasażerogodzin i pojazdokm istnieje możliwość oszacowania następujących sześciu kategorii korzyści ekonomicznych: oszczędności kosztów czasu pasażerów, oszczędności kosztów eksploatacji pojazdów, oszczędności kosztów wypadków drogowych i ofiar, oszczędności kosztów emisji zanieczyszczeń, oszczędności kosztów zmian klimatu i oszczędności kosztów hałasu.