

Nazwa wskaźnika	9.4 Wskaźnik Międzygałęziowej dostępności transportowej (WMDT)
Cel Zrównoważonego Rozwoju	Cel 9. Przemysł, Innowacyjność, Infrastruktura
Zadanie	-
Definicja	Wskaźnik stanowi syntetyczną miarę jakościową wzajemnej potencjalnej dostępności czasowej najważniejszych krajowych ośrodków osadniczych oraz węzłów transportowych (wewnętrznych i granicznych) uwzględniającą wszystkie podstawowe rodzaje transportu (w proporcji do ich udziału w pracy przewozowej) oraz ważoną poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego.
Jednostka prezentacji	-
Dostępne wymiary	ogółem
Wyjaśnienia metodologiczne	<p>Wskaźnik WMDT jest miarą dostępności potencjałowej w układzie multimodalnym przy uwzględnieniu znaczenia/atrakcyjności jednostek przestrzennych, a także czasów podróży między jednostkami różnymi gałęziami transportu (tj. transportem drogowym, transportem kolejowym, lotniczymi i wodnym-śródlądowym).</p> <p>Istnieją dwie wersje wskaźnika – pierwsza (WMDT I) – wykorzystywana w badaniach w 2008 i 2010 r., druga (WMDT II) – funkcjonująca od 2013 r. w pełni dostosowana do potrzeb stałego monitoringu zjawiska w ujęciu dynamicznym (pełne możliwości badania zmian dostępności od momentu akcesji Polski do Unii Europejskiej). Stworzenie wskaźnika WMDT II było związane z potrzebami ewaluacji inwestycji transportowych finansowanych w latach 2014-2020, a także umożliwienia pełnego monitoringu postępów realizacji dokumentów strategicznych. Od 2013 r. wskaźnik WMDT jest wyliczany według zweryfikowanej metodologii (wskaźnik WMDT II). W obu przypadkach (WMDT I i WMDT II) wskaźnik bazuje na tzw. modelu potencjału, co w języku polskim zostało określone jako tzw. dostępność potencjałowa (potential accessibility).</p> <p>W pierwszej wersji wskaźnika (wskaźnik WMDT I wykorzystany w 2008 i 2010 r.) do opisanego mas celów podróży (założono, że celami podróży są siedziby powiatów lub grup powiatów w układach metropolitalnych) wykorzystano 12 zmiennych społeczno-gospodarczych:</p> <ul style="list-style-type: none"> – liczba ludności, – liczba zameldowań i wymeldowań na pobyt stały, – liczba mieszkańców z wykształceniem wyższym, – liczba pracujących w usługach, – liczba pracujących w przemyśle i budownictwie, – liczba pracujących w przemyśle i budownictwie w zakładach powyżej 9 osób, – liczba gospodarstw rolnych produkujących na rynek, – liczba podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących 250 i więcej, – produkcja sprzedana przemysłu, – korzystający z noclegów ogółem, – liczba studentów oraz ranga administracyjna. <p>Zmienne te zważono przypisując ekspercko wagi w zależności od ich roli w generowaniu pracy przewozowej w transporcie pasażerskim i towarowym. System ważenia według udziału w pracy przewozowej funkcjonuje również we wskaźniku WMDT II i zakłada on 50% udział każdego z typów transportu.</p> <p>Metoda dostępności potencjałowej nie definiuje, czym ma być tzw. masa stanowiąca cel podróży. Wybór tzw. masy zależy głównie od motywacji podróży. Dla podróżujących w celu dokonania cotygodniowych zakupów uwzględnioną masą powinny być centra handlowe, dla podróżujących do pracy – miejsca pracy, dla podróżujących do szpitali – np. liczba łóżek szpitalnych. Przy konstrukcji wskaźnika WMDT I przyjęto natomiast subiektywnie, że wyżej wymienione 12 zmiennych ważone w różnych proporcjach stanowi o atrakcyjności danego celu podróży (powiatu lub grupy powiatów). W drugiej wersji wskaźnika (tj. używanego od 2013 r. WMDT II) uproszczono te kwestie zakładając, że w systemie stałego monitoringu dwie zmienne są kluczowe, tj. liczba ludności oraz PKB. Tylko te dwie zmienne są istotne z punktu widzenia źródeł danych stale zasilających wskaźnik w jego części dotyczącej tzw. mas, lub też atrakcyjności celu podróży.</p> <p>Wskaźnik syntetyczny WMDT I charakteryzował atrakcyjność poszczególnych powiatów jako celów</p>

	<p>podróży i uwzględniał jednocześnie cztery gałęzie transportu, tj. transport drogowy, kolejowy, wodny-śródlądowy i lotniczy. Tak skonstruowany wskaźnik określał stan dostępności transportowej powiatu. W wersji WMDT II obowiązującej od 2013 r. miejsce powiatu zajęła gmina jako podstawowa jednostka, dla której jest mierzona wartość wskaźnika, ale przy syntezie gałęzi wykorzystano te same gałęzie transportu co WMDT I. Wskaźnik WMDT nie ma jednostek (jest to cecha dostępności potencjałowej). Można jedynie powiedzieć, że jednostki o wyższej wartości wskaźnika (który w modelu WMDT I mógł przyjąć wartość od 0 do 1, a w modelu WMDT II stosowanym od 2013 r. może przyjmować różne wartości dodatnie) charakteryzuje wyższa dostępność.</p> <p>Szczegółowy opis zweryfikowanej metodologii szacowania Wskaźnika Międzygałęziowej Dostępności Transportowej zawarto w raporcie pt. <i>Zweryfikowana metodologia szacowania Wskaźnika Międzygałęziowej Dostępności Transportowej</i> (raport jest dostępny na stronie MIR https://www.ewaluacja.gov.pl/).</p>
Źródło danych	Polska Akademia Nauk / Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju
Częstotliwość i dostępność danych	Dane nieregularne w zależności od przeprowadzonego badania.
Uwagi	-