

STRATEGIA TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OBSZARU METROPOLITALNEGO DO ROKU 2030

Część III: Model podróży
**Część IV: Strategia Transportu
i Mobilności OM**

Dr hab. inż. Kazimierz Jamroz

Dr inż. Lech Michalski

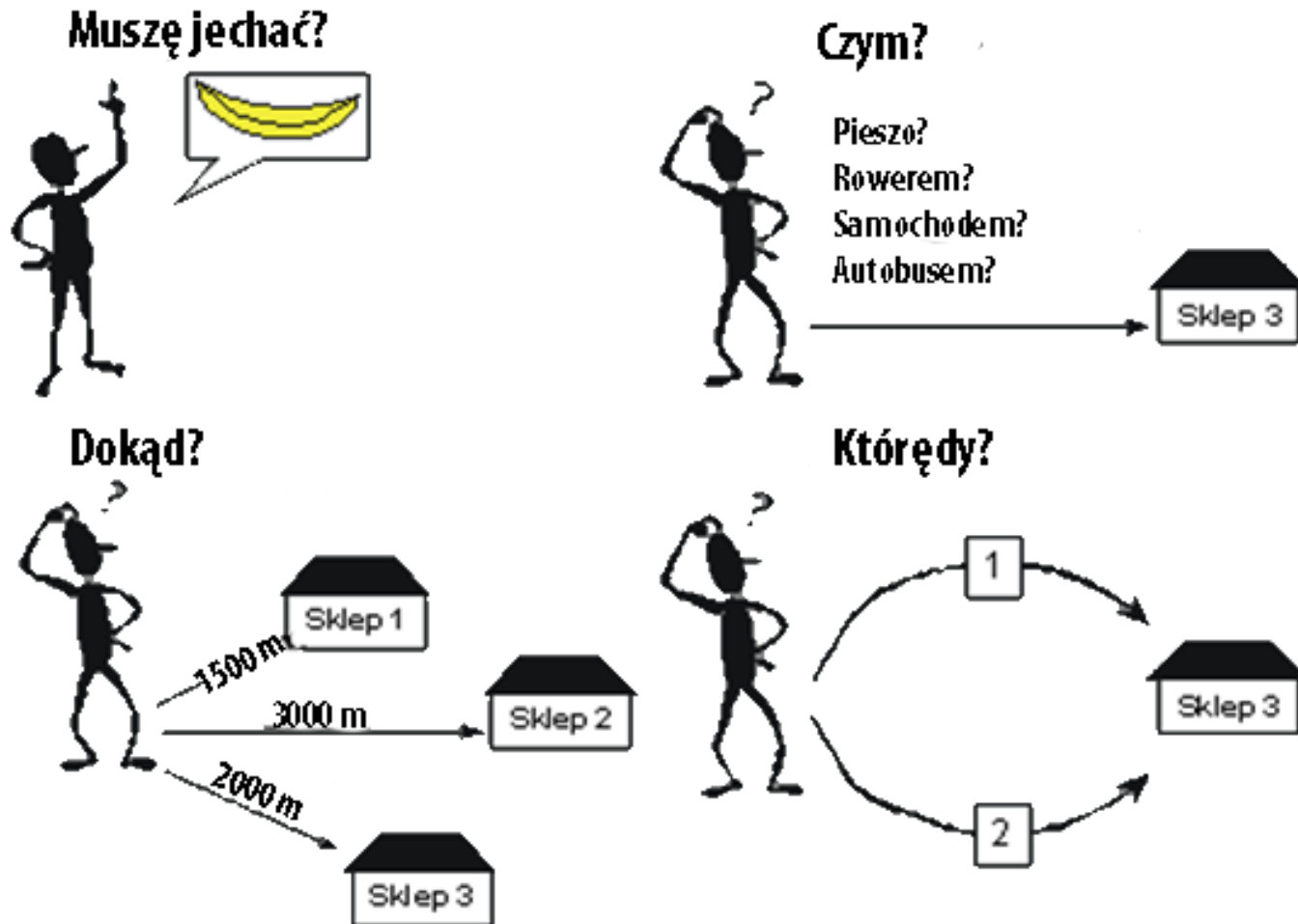
Mgr inż. Krystian Birr

Transportowy Model Podróży

- **Model symulacyjny podróży stanowi istotne narzędzie w kształtowaniu polityki transportowej.**
- **Jest narzędziem pozwalającym na przeprowadzanie symulacji wpływu zmian o charakterze przestrzennym, jak i politycznym na zachowania transportowe mieszkańców, które bezpośrednio wpływają na rozkład i warunki przemieszczania się.**
- **Pozwala na przeprowadzenie szczegółowych analiz dotyczących rozwoju sieci transportowej, w tym etapowania i zasadności poszczególnych inwestycji.**

Transportowy Model Podróży

odzwierciedlenie zachowań transportowych mieszkańców miasta



ETAPY BUDOWY MODELU

ZEBRANIE DANYCH



BUDOWA SIECI TRANSPORTOWEJ



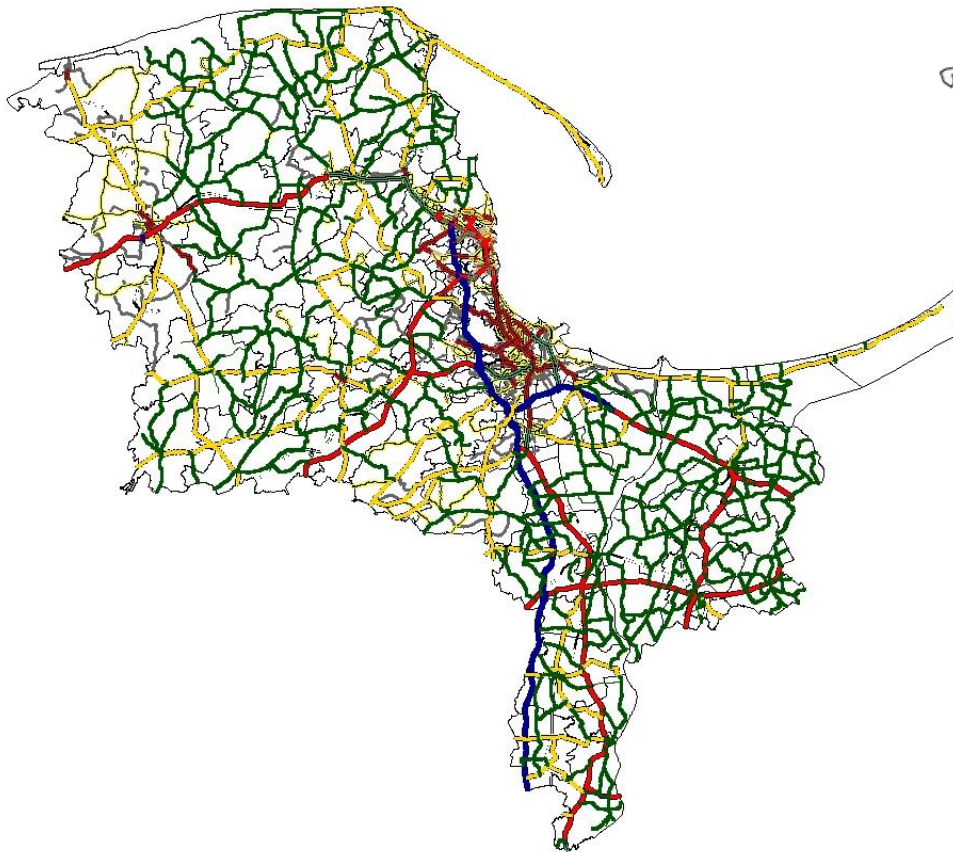
**KODOWANIE ZACHOWAŃ
TRANSPORTOWYCH PODRÓŻNYCH**



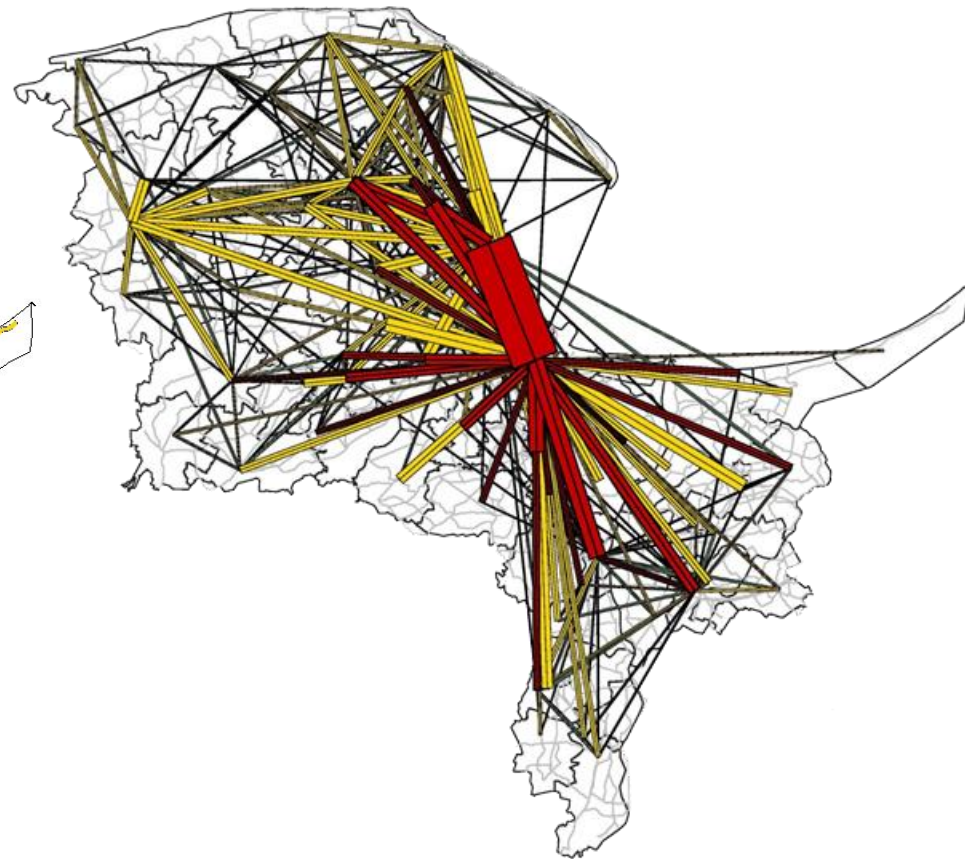
KALIBRACJA MODELU

Transportowy Model Podróży

Sieć



Podróże



**STRATEGIA TRANSPORTU
I MOBILNOŚCI OBSZARU
METROPOLITALNEGO DO ROKU
2030**

Układ

- 1. UWARUNKOWANIA ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU OM DO ROKU 2030**
- 2. ZASADY I KIERUNKI POLITYKI TRANSPORTOWEJ OM DO ROKU 2030**
- 3. MOŻLIWE SCENARIUSZE I WARIANTY ROZWOJU SYSTEMU DO ROKU 2030**
- 4. WIZJA I CELE**
- 5. STRATEGICZNE PROGRAMY WSPÓŁPRACY**
- 6. SYSTEM WDRAŻANIA STRATEGII**

PODSTAWOWE DEFINICJE

- **Transport** - przemieszczanie osób i towarów. Główne cele rozwoju transportu miejskiego: usprawnienie mobilności i zwiększenie dostępności, tj. dwóch przeciwstawnych cech, które wymagają optymalizacji
- **Mobilność** - ruchliwość, zdolność do zmiany miejsca, a także łatwość przystosowywania się do zmian, umiejętność pracy w różnych miejscach i sytuacjach, elastyczność;
- **Mobilność** - (zachowania transportowe) możliwość podróżowania lub zdolność przemieszczanie ludzi i towarów do miejsca przeznaczenia.

PODSTAWOWE DEFINICJE

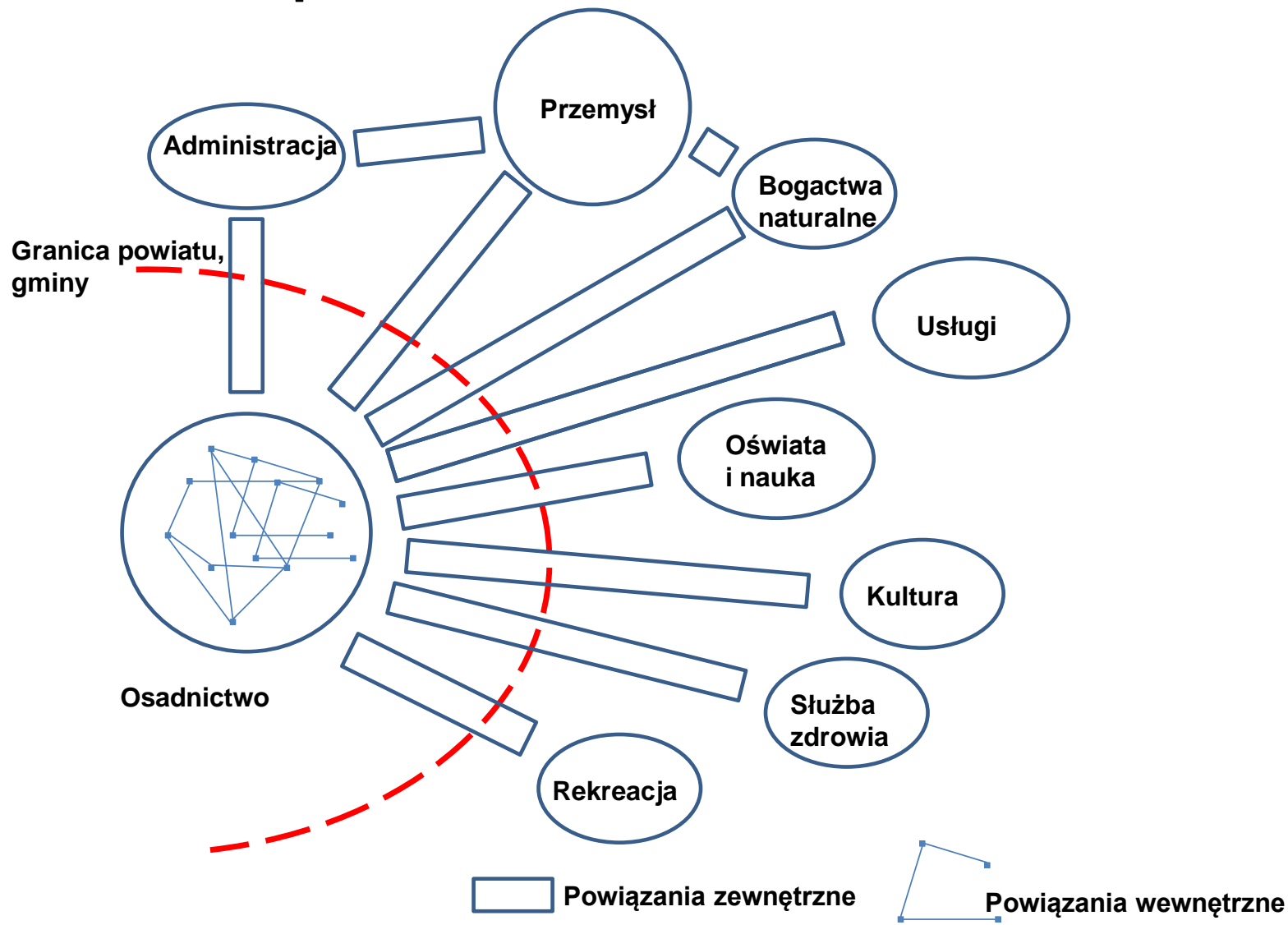
- **Mobilność aktywna** (miejska mobilność zrównoważona) – przemieszczanie się osób w sposób niezmotoryzowany (pieszo, rowerem, na rolkach, na wózku itp.) najczęściej na krótkie odległości.
- **Dostępność** – możliwość dowiezienia środkiem transportu towaru lub osoby bezpośrednio do miejsca przeznaczenia

PODSTAWOWE DEFINICJE

- **System transportu metropolitalnego** - zbiór podsystemów transportu realizującego głównie podróże metropolitalne, podróże zewnętrzne, podróże tranzytowe i niekiedy podróże wewnętrzne – tj. podróże gminne realizowane na obszarze metropolitalnym.
- **Podróże metropolitalne** - podróże wewnętrzne mające źródło i cel na obszarze metropolitalnym tj. podróże międzypowiatowe i międzygminne.

USTALENIA - ZAŁOŻENIA

Podróże metropolitalne



PODSTAWOWE DEFINICJE

- **Strategia rozwoju transportu** - zbiór programów i działań rozwojowych dla obszaru, na którym funkcjonuje analizowany system transportu.
- **Programy rozwojowe** – zawierają cele, priorytety i kierunki działań, które dobierane są adekwatnie do pojawiających się uwarunkowań. W przyjętej perspektywie czasowej powinny:
 - zapewnić spójność przestrzenną obszaru,
 - przyczynić się do:
 - wzrostu gospodarczego,
 - rozwoju infrastruktury,
 - poprawy funkcjonowania obsługi transportowej,
 - polepszenia usług społecznych, a co się z tym wiąże, wyższej jakości życia mieszkańców całego obszaru.

ZASADY I KIERUNKI POLITYKI TRANSPORTOWEJ OM DO ROKU 2030

UWARUNKOWANIA

- **System transportowy i jego funkcje metropolitalne – sfery współpracy metropolitalnej**
- **Pożądane cechy systemu transportu (sprawność, bezpieczeństwo, integracja, niskoemisyjność, innowacyjność)**
- **Oczekiwane efekty w zakresie usług transportowych (dostępność, mobilność, spójność, konkurencyjność, alternatywność)**
- **Dylematy i niepewności**

ZASADY I KIERUNKI POLITYKI TRANSPORTOWEJ OM DO ROKU 2030

UWARUNKOWANIA

- **System transportowy i jego funkcje metropolitalne – sfery współpracy metropolitalnej**
- **Pożądane cechy systemu transportu (sprawność, bezpieczeństwo, integracja, niskoemisyjność, innowacyjność)**
- **Oczekiwane efekty w zakresie usług transportowych (dostępność, mobilność, spójność, konkurencyjność, alternatywność)**
- **Dylematy i niepewności**

UWARUNKOWANIA ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU OM DO ROKU 2030

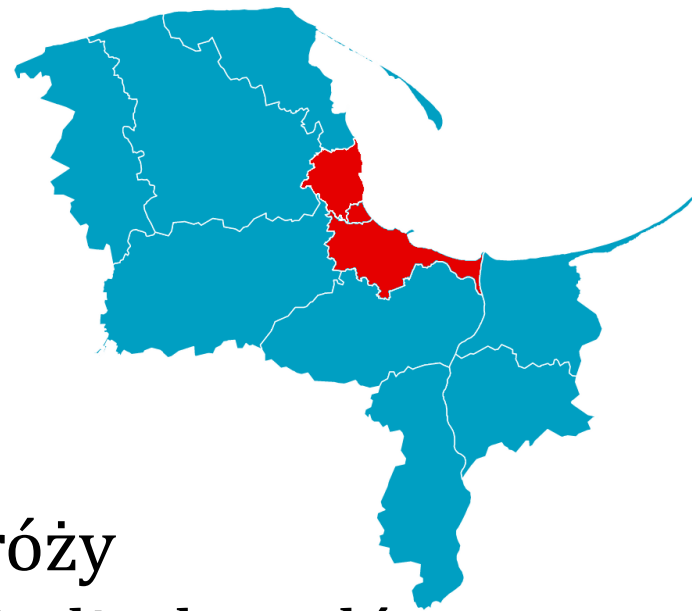
- **Stan systemu**
- **Perspektywy rozwoju infrastruktury transportowej OM do roku 2020**
- **Ogólne determinanty potrzeb transportowych do roku 2030**
- **Oczekiwania społeczne**
- **Formalno-prawne uwarunkowania europejskie i krajowe**
- **Koordinacja z dokumentami ponad lokalnymi o horyzoncie 2030 (Strategia Rozwoju Obszaru Metropolitalnego 2030, ZIT, Plan Zagospodarowania Przestrzennego WP itp.)**

ZASADY I KIERUNKI POLITYKI TRANSPORTOWEJ OM DO ROKU 2030

ZASADY

- Zarządzanie popytem transportowym i mobilnością
- Strefowe zróżnicowanie polityk w OM (trzon, otoczenie bezpośrednie, otoczenie dalsze) w zakresie roli TZ, regulacji dostępu dla TI, polityka parkingowa, opłaty,
- Racjonalizacja procesu inwestycyjnego (zakres przedmiotowy i kolejność realizacji)

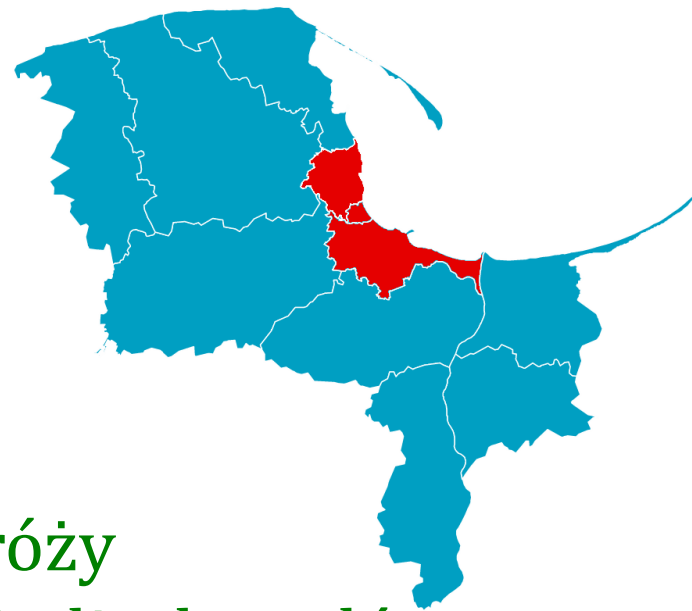
TRZON OBSZARU METROPOLITALNEGO



Co jest trzonem OM?

- 1. Strefa I** – centralny obszar podróży
charakteryzujący się bardzo dużą liczbą celów
podróży (Gdynia Chylonia – Gdańsk Śródmieście)
- 2. Trójmiasto**
(Gdańsk – Sopot – Gdynia)
- 3. Trójmiasto +**
(Wejherowo – Pruszcz Gdański)

TRZON OBSZARU METROPOLITALNEGO



Co jest trzonem OM?

- 1. Strefa I** – centralny obszar podróży
charakteryzujący się bardzo dużą liczbą celów
podróży (Gdynia Chylonia – Gdańsk Śródmieście)
- 2. Trójmiasto**
(Gdańsk – Sopot – Gdynia)
- 3. Trójmiasto +**
(Wejherowo – Pruszcz Gdański)

STREFY OBSZARU METROPOLITALNEGO

Podział OM na strefy ze względu na liczbę i gęstość celów podróży turystycznych

Kategoria	Liczba/gęstość celów podróży
Strefa T1	Bardzo duża
Strefa T2	Duża
Strefa T3	Średnia
Strefa T4	Mała

STREFY OBSZARU METROPOLITALNEGO

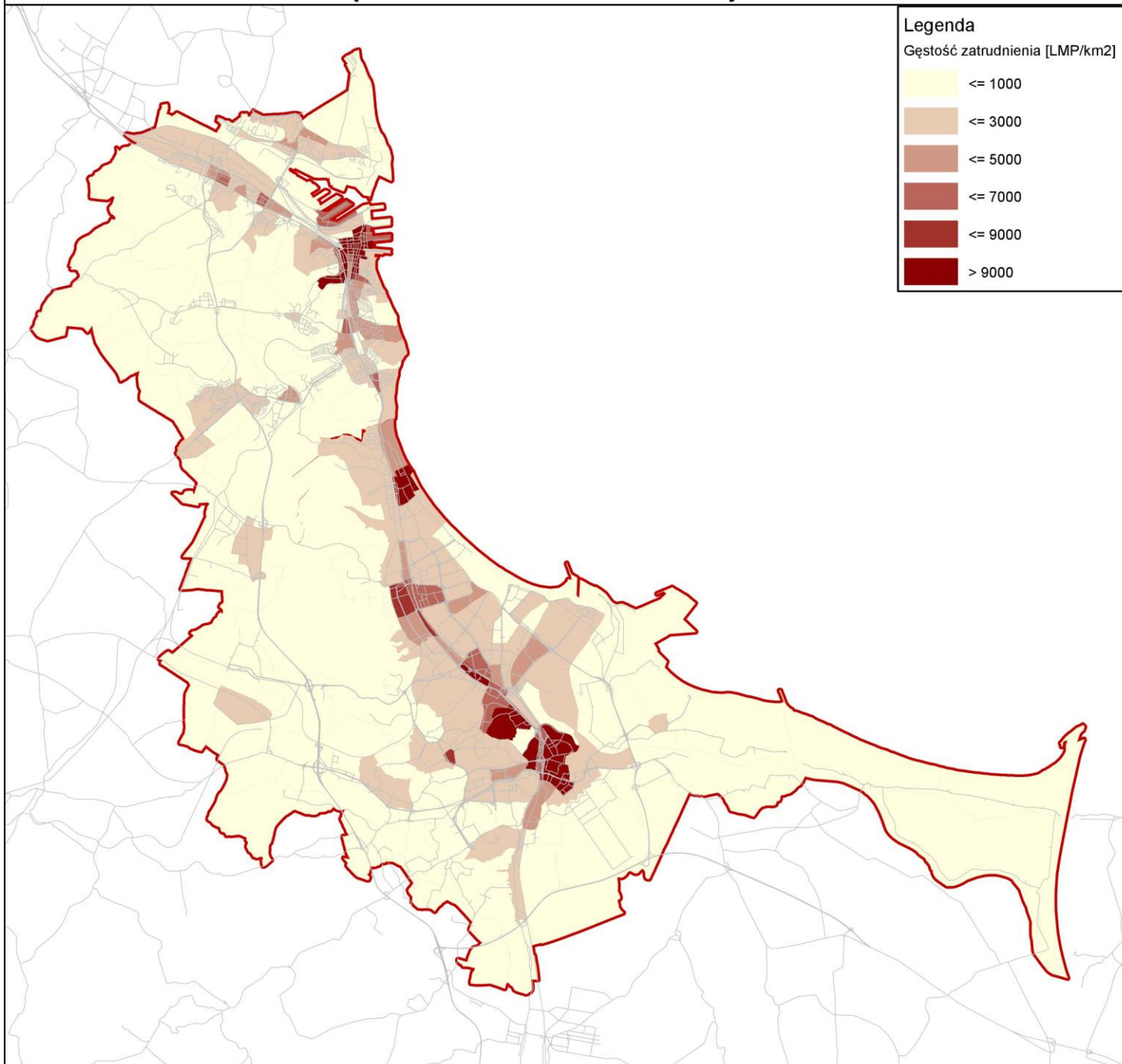
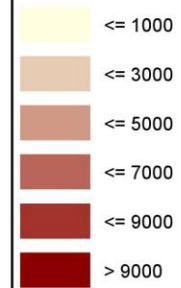
Podział OM na strefy ze względu na liczbę i gęstość celów podróży codziennych

Kategoria	Liczba/gęstość celów podróży
Strefa C1	Bardzo duża
Strefa C2	Duża
Strefa C3	Średnia
Strefa C4	Mała

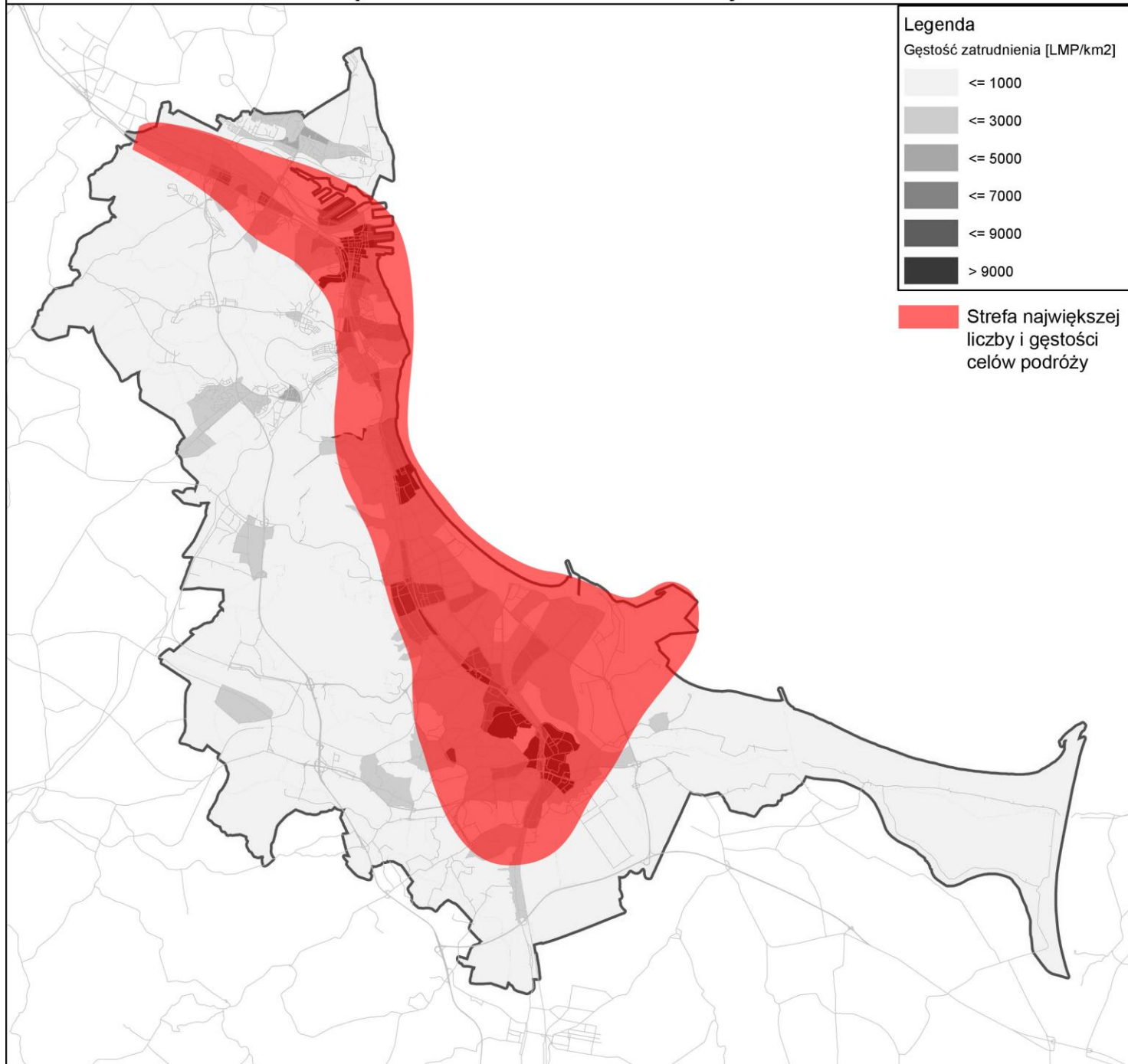
Gęstość zatrudnienia na obszarze Trójmiasta

Legenda

Gęstość zatrudnienia [LMP/km²]

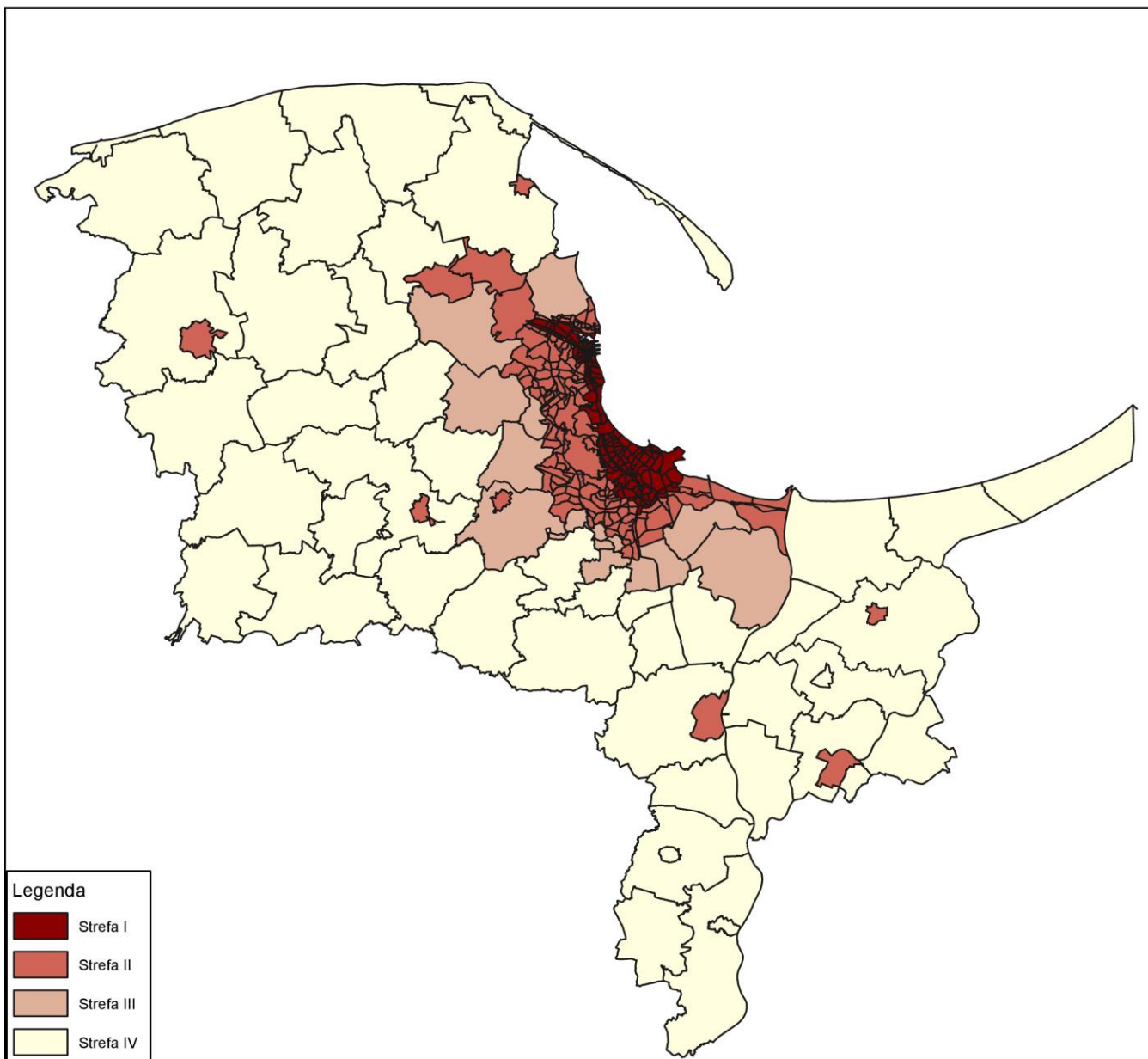


Gęstość zatrudnienia na obszarze Trójmiasta



STREFY OBSZARU METROPOLITANEGO

ze względu na liczbę i gęstość celów podróży codziennych
w typowym dniu tygodnia



STREFY OBSZARU METROPOLITALNEGO

Podział OM na strefy ze względu na problemy i zapotrzebowanie na transport:

Strefa	Problemy transportowe
Trzon	Bardzo duże
Otoczenie bliższe	Duże
Otoczenie dalsze	Średnie
Peryferia	Małe

WIZJA

WIZJA (WG STRATEGII 2030)

OM jako międzynarodowy węzeł transportowy Europy Bałtyckiej wspomagający konkurencyjność OM w sieci metropolii europejskich

CELE

CELE STRATEGICZNE

Cel 1: Poprawa jakości obsługi transportowej w powiązaniach zewnętrznych wspomagającej rozwój OM jako węzła międzynarodowego

Cel 2: Poprawa jakości obsługi transportowej w powiązaniach wewnętrznych (międzygminnych) wspomagającej rozwój OM jako obszaru funkcjonalnego

STRATEGICZNE PROGRAMY WSPÓŁPRACY

Cel 1: OM jako węzeł międzynarodowy

Program 1.1 Poprawa międzynarodowej i między metropolitalnej dostępności transportowej OM

Program 1.2 Poprawa technicznych parametrów infrastruktury TEN-T i jej powiązań z portami morskimi

Program 1.3 Rozwój portów morskich i lotniczych jako węzłów intermodalnych

c.d.

Cel 2: Rozwój OM jako obszaru funkcjonalnego

Program 2.1 Poprawa jakości powiązań w trzonie OM

Program 2.2 Poprawa jakości powiązań trzonu ze strefą zewnętrzną

Program 2.3 Usprawnienia organizacji i zarządzanie systemem transportowym

Program 2.4 Poprawa bezpieczeństwa w transporcie

Program 2.5 Rozwój niskoemisyjnych środków transportu

ZASADY POLITYKI TRANSPORTOWEJ DLA STREF OM

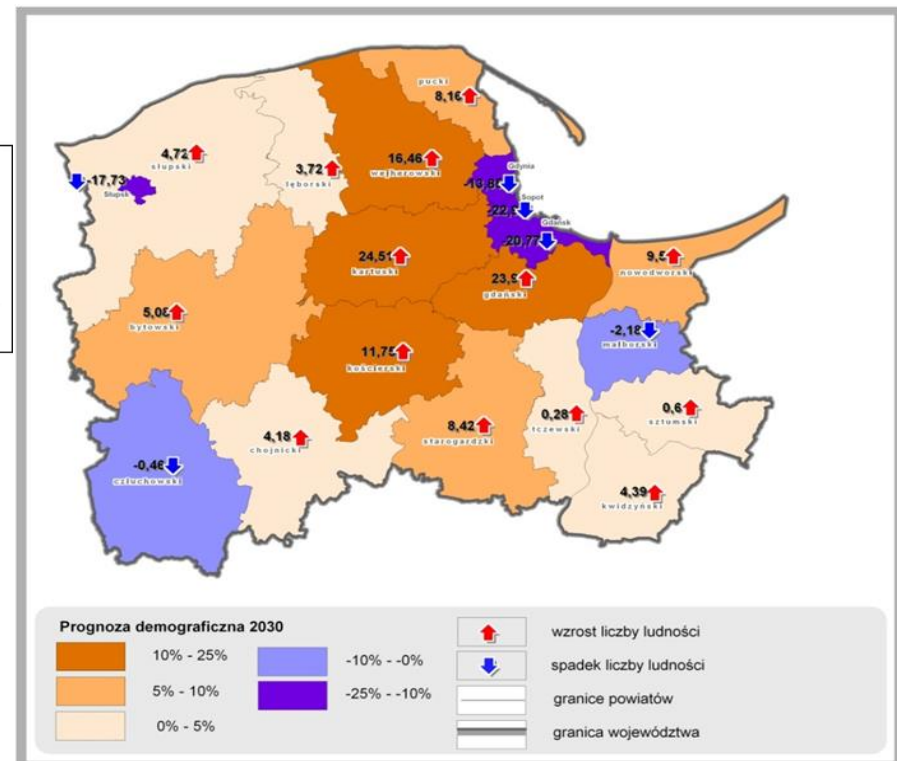
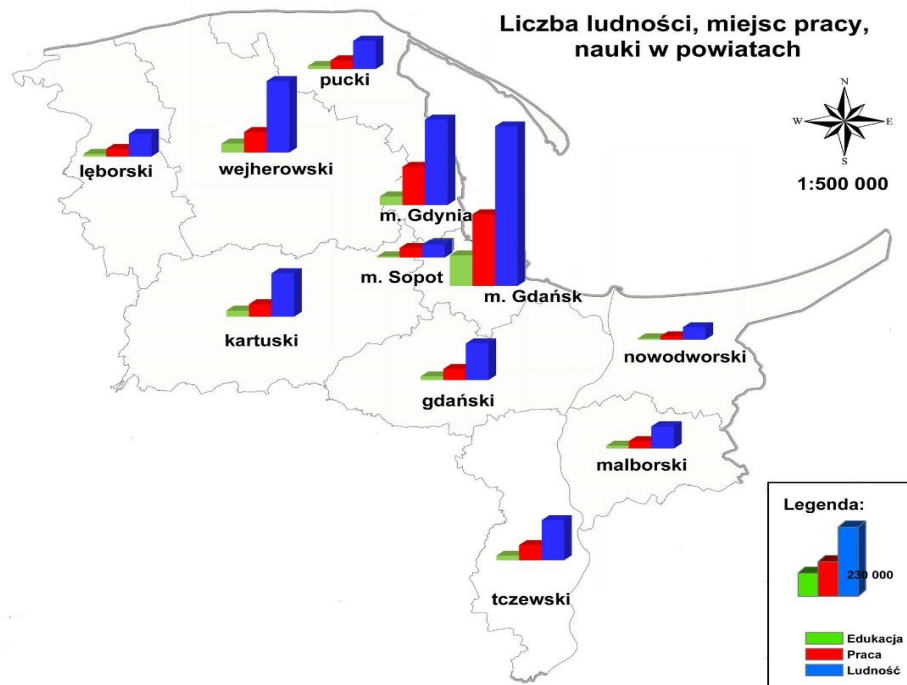
Dla każdej ze stref przygotowywane jest:

- Określenie znaczenia w OM**
- Identyfikacja problemów i deficytów**
- Określenie celów funkcjonowania transportu**
- Utworzenie planów zarządzania mobilnością (np. plany mobilności) i programów rozwoju transportu**

SCENARIUSZE I WARIANTY ROZWOJU SYSTEMU DO ROKU 2030

- **Zintegrowane scenariusze rozwoju transportu**
 - **scenariusze społeczno-ekonomiczne (ludność, PKB),**
 - **scenariusze popytu i podaży**
- **Prognozy przewozów osób i towarów**
- **Wybór scenariuszy i wariantów preferowanych**

SCENARIUSZE I WARIANTY ROZWOJU SYSTEMU DO ROKU 2030



SYSTEM WDRAŻANIA STRATEGII

- **Wybór wskaźników**
- **Monitorowanie działań strategicznych**
- **Zasady komunikacji społecznej**
- **Rekomendacje i zalecenia**