

1. OGÓLNE ZAŁOŻENIA DO BUDOWY PROGNOSTYCZNYCH MODELI TRANSPORTOWYCH OBSZARU PARTNERSTWA

Podobnie, jak w przypadku modelu transportowego Obszaru Partnerstwa dla stanu istniejącego, tak i modele dla poszczególnych okresów progностycznych opracowano w środowisku niemieckiego programu komputerowego VISUM. Zostały one zdefiniowane w obowiązującym na terenie województwa kujawsko-pomorskiego układzie 2000, w strefie 6, z przypisaną definicją układu jako ETRS_1989Poland_CS2000_Zone_6/GCS_ETRS_1989. Definicja ta zapewnia prawidłową funkcjonalność modelu w zakresie obsługi wszelkich opracowań mapowych, w tym obsługę map Google. We wszystkich modelach progностycznych zdefiniowano także granice Obszaru Partnerstwa, granice gmin, jednostek urbanistycznych na terenie Bydgoszczy i Torunia oraz rejonów transportowych odpowiednio jako obiekty typu POI (Point of Interest – obiekty użytkownika).

Dla potrzeb analiz funkcjonowania systemów transportowych w Obszarze Partnerstwa w perspektywie przyszłych lat oraz stworzenia narzędzia umożliwiającego optymalne kształtowanie rozwoju tych systemów, opracowano 12 progностycznych modeli transportowych, odpowiadających:

- a) dwóm następującym okresom progностycznym:
 - rok 2020,
 - rok 2030,
- b) trzem następującym scenariuszom rozwoju gospodarczego Obszaru Partnerstwa oraz kraju:
 - optymistyczny (rozwojowy),
 - zrównoważony (stabilizacyjny),
 - pasywny (regresyjny),
- c) dwóm przedziałom czasowym funkcjonowania transportu:
 - doby,
 - godziny szczytu porannego (godz. 7⁰⁰–8⁰⁰).

Poszczególne scenariusze rozwoju gospodarczego zdefiniowano w sposób następujący:

- optymistyczny (rozwojowy) – charakteryzujący się znaczącą dynamiką rozwoju gospodarczego oraz wyraźnym wzrostem wskaźnika motoryzacji i mobilności mieszkańców (częstotliwość wykonywanych przez nich podróży); zakłada się w nim także znaczący wzrost roli kolei we wszystkich pasażerskich przewozach ponadregionalnych w kraju oraz umiarkowany spadek liczby długich podróży odbywanych autobusami (zgodnie z założeniami Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju); zakłada się również optymistyczne warianty rozwoju krajowej i wojewódzkiej sieci drogowej i rozbudowy infrastruktury kolejowej o znaczeniu krajowym, związanej głównie z przystosowaniem jej do większych prędkości jazdy pociągów;
- zrównoważony (stabilizacyjny) – charakteryzujący się zachowaniem obecnie występujących trendów w gospodarce, w mobilności mieszkańców oraz w wartościach wskaźnika motoryzacji; zakłada się w nim wolniejsze tempo realizacji inwestycji transportowych w Polsce i w województwie w stosunku do scenariusza optymistycznego;