



Konferencja
Naukowo-Techniczna
Miasto i Transport

2025

ZNACZENIE ANALIZ TRANSPORTOWYCH W PLANOWANIU ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIASTA

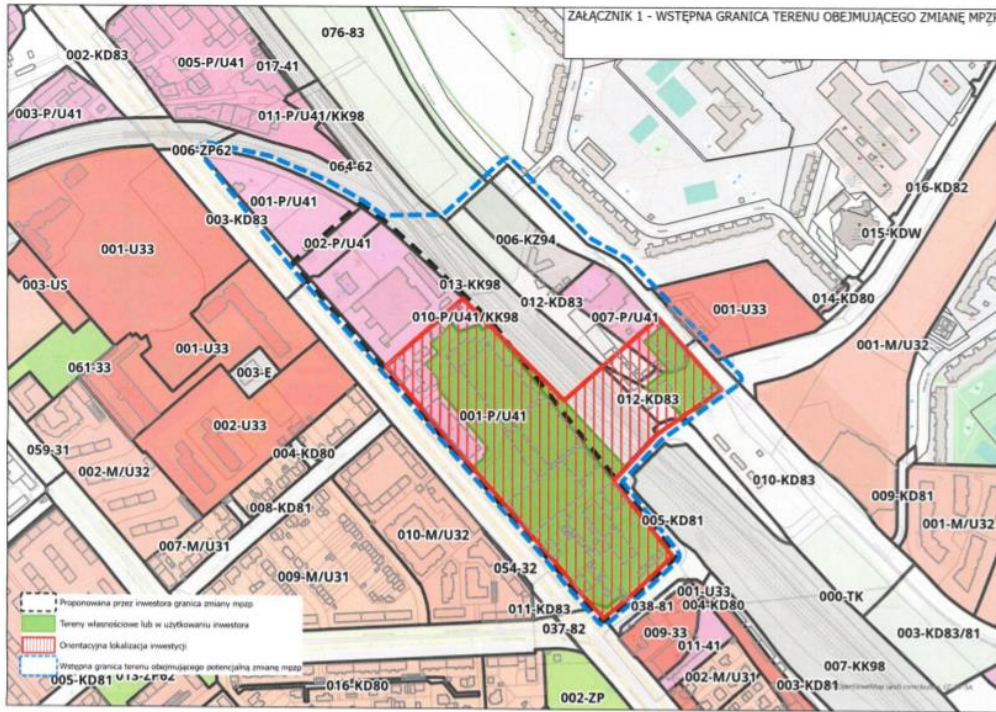
dr inż. Krystian Birr

Warszawa 8-9.05.2025

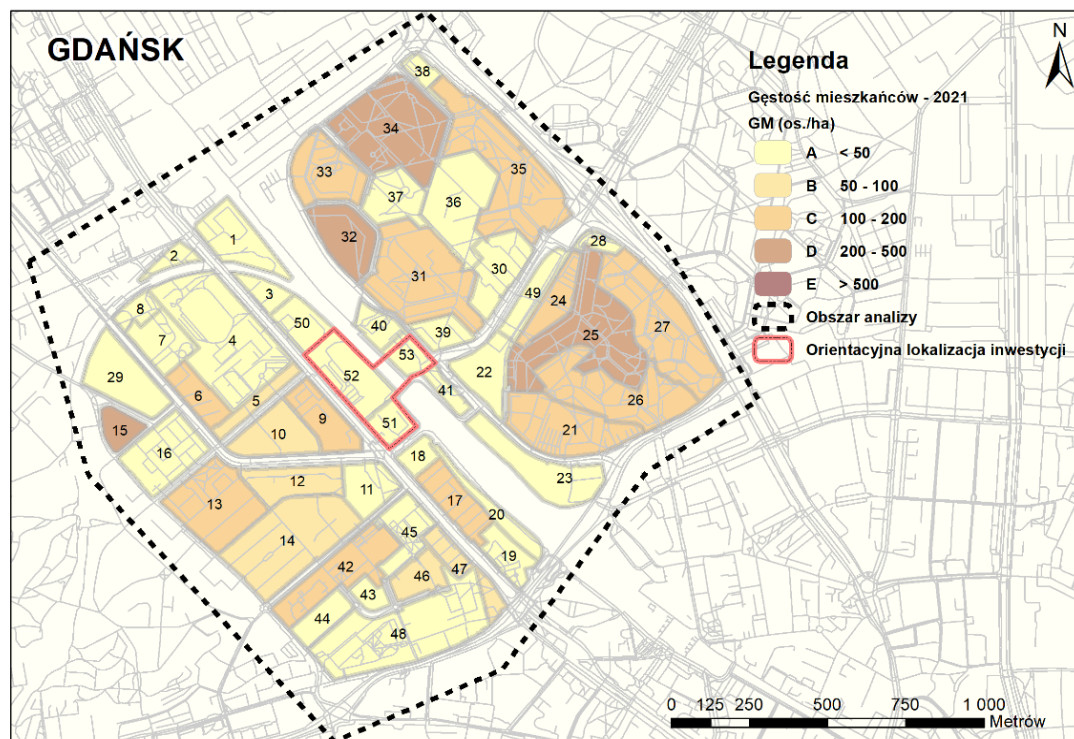
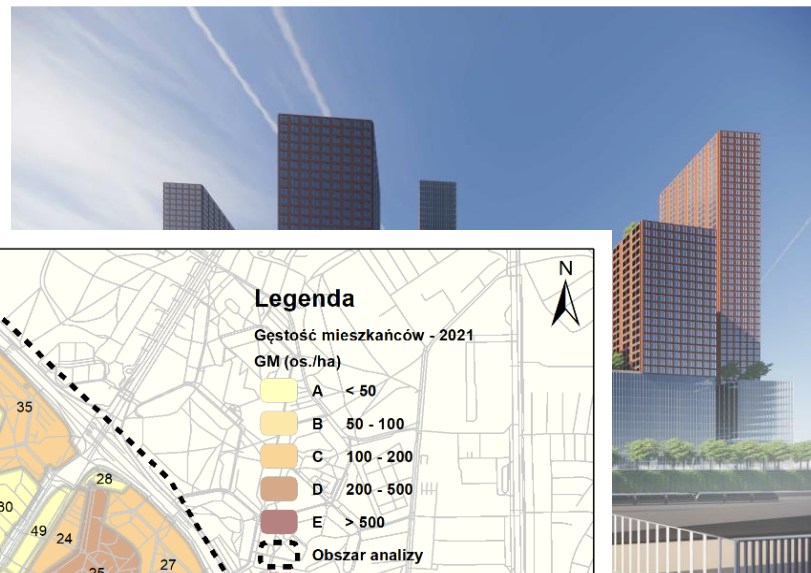
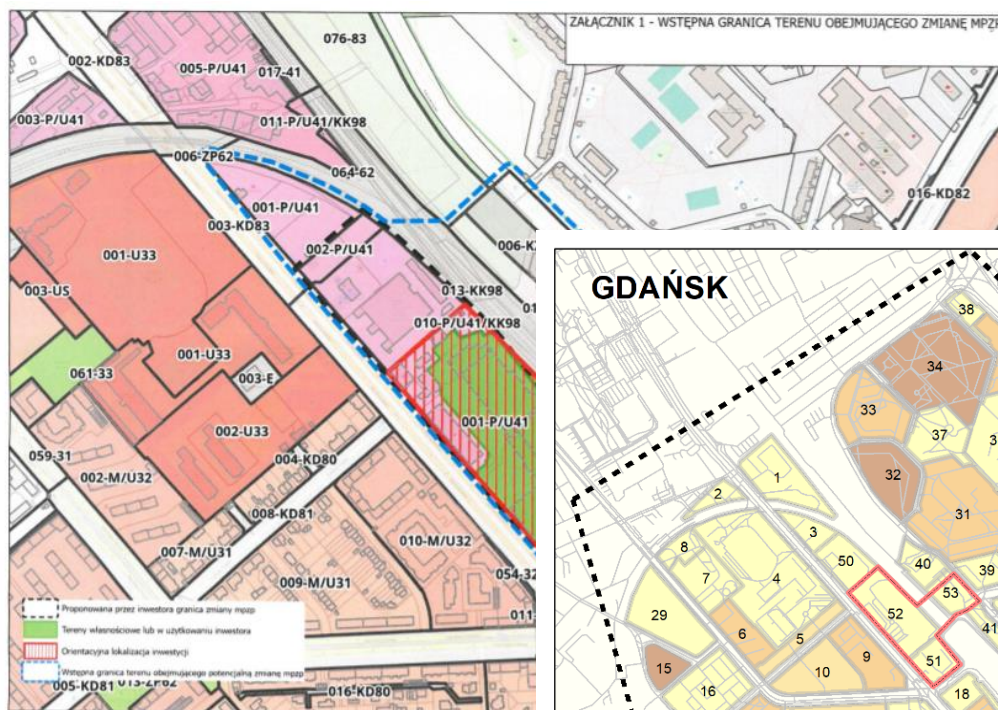
ANALIZY TRANSPORTOWE

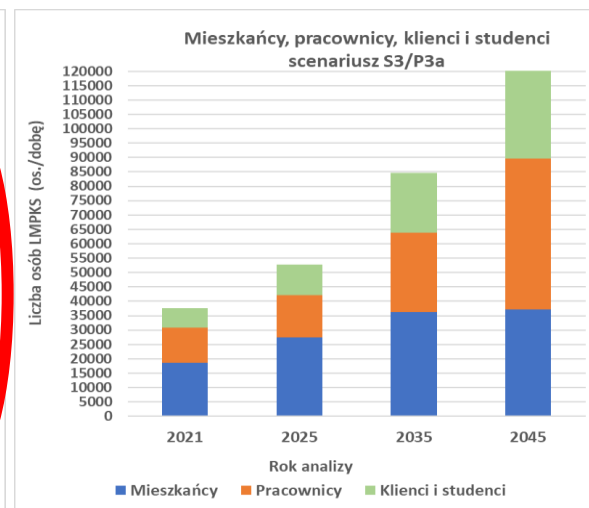
- Planowanie rozwoju systemu transportowego,
- Analizy i prognozy ruchu dla inwestycji transportowych,
- Analizy wpływu inwestycji na funkcjonowanie sieci transportowej,
- Projektowanie skrzyżowań, programów sygnalizacji świetlnej,
- Analizy ruchu pieszego,
- Analizy węzłów integracyjnych,
- ...
- Analizy planistyczne rozwoju zagospodarowania przestrzennego

ZAŁOŻENIA DEWELOPERA

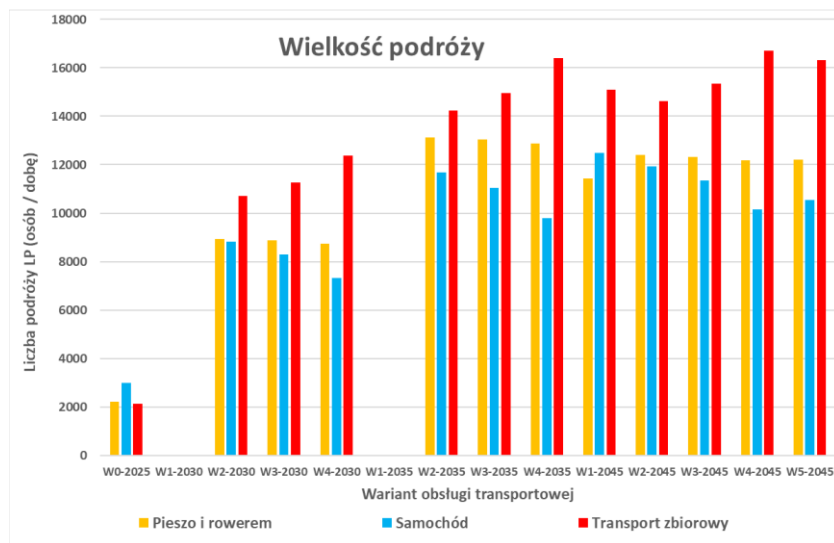


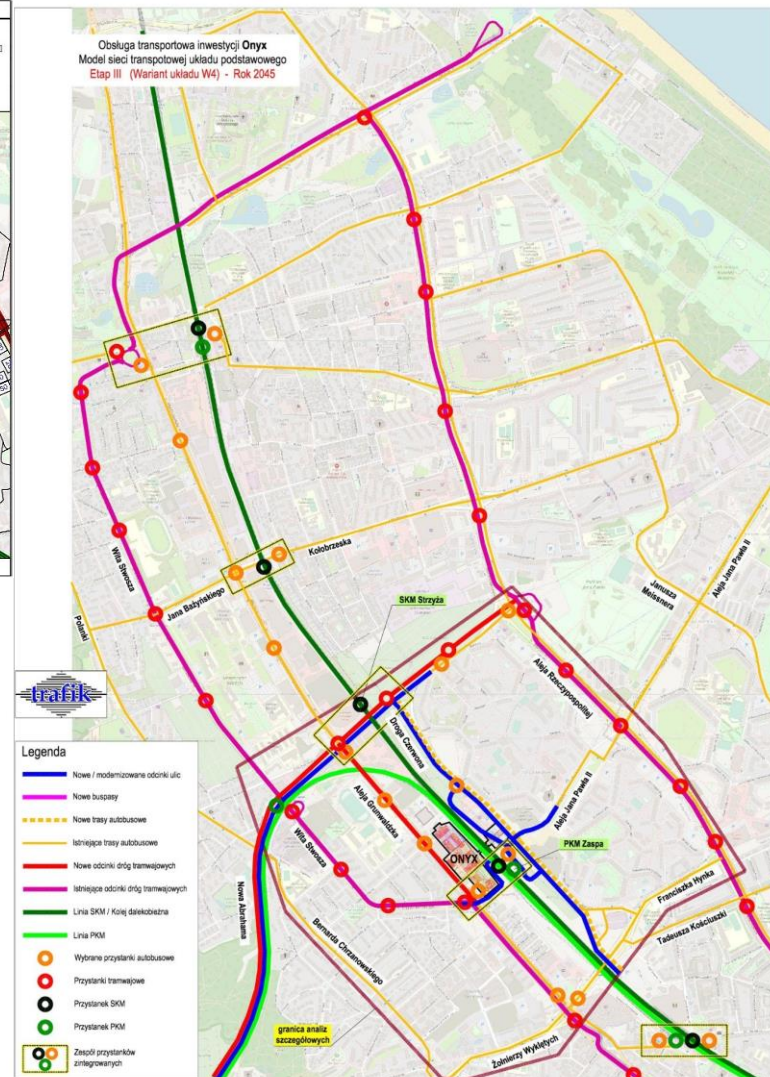
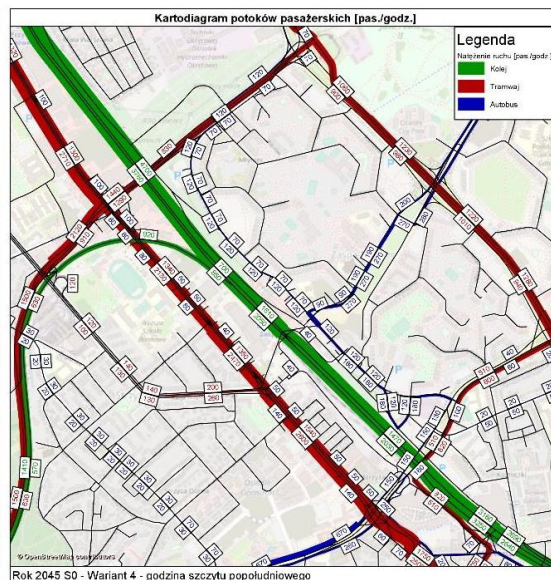
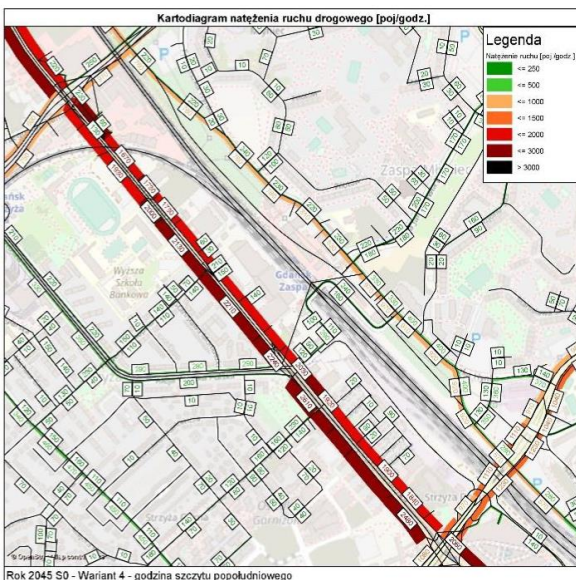
ZAŁOŻENIA DEWELOPERA





	Powierzchnia całkowita PC (m ²)				Powierzchnia użytkowa PU (m ²)			
Funkcja	Etap 1	Etap 2	Etap 3	Razem	Etap 1	Etap 2	Etap 3	Razem
Mieszkaniowa	40000	100000	12000	152000	30000	75000	9000	114000
Biurowa	38000	116000	85000	239000	32000	99000	72000	203000
Usługowa	10000	27000	0	37000	9000	24000	0	33000
Suma	88000	243000	97000	428000	71000	198000	81000	350000



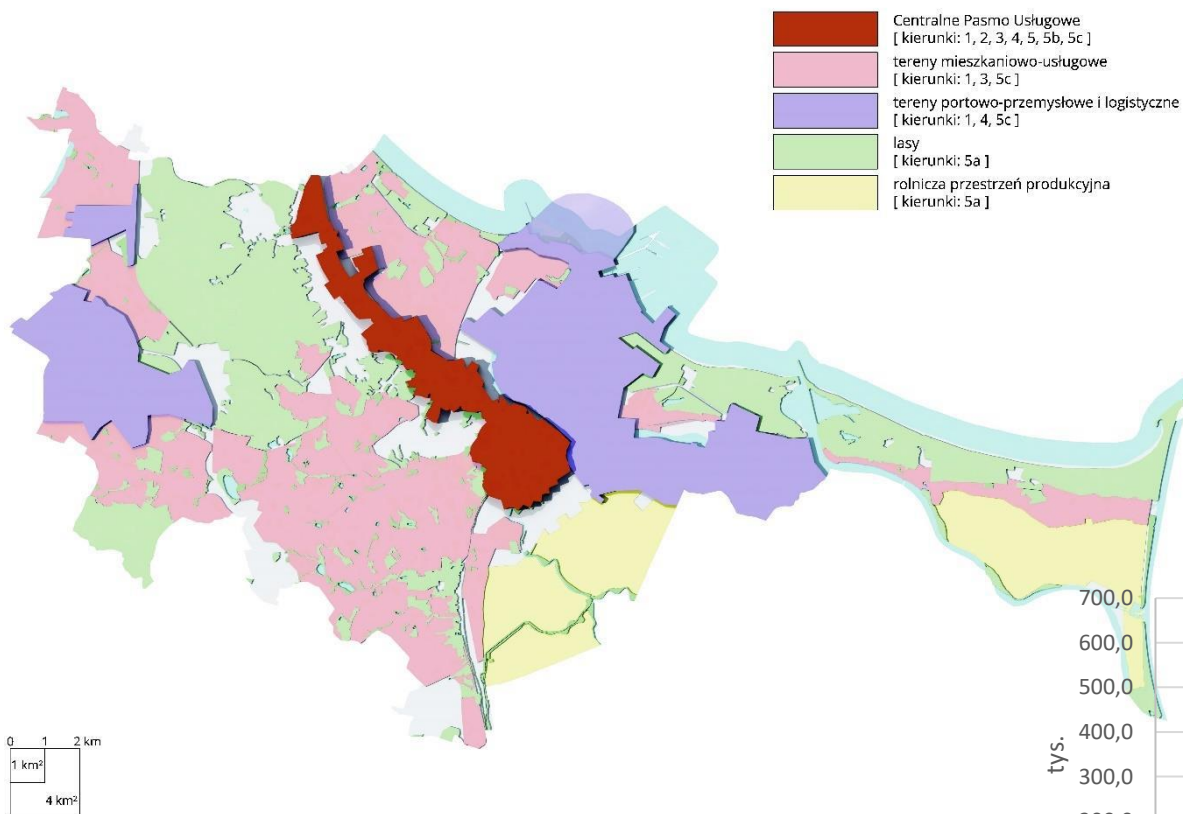


ANALIZA WPŁYWU INWESTYCJI

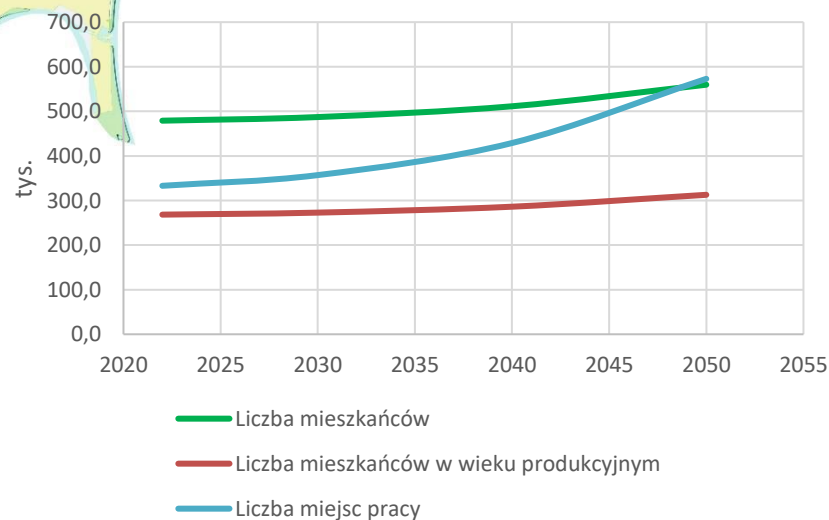
Analizą objęto:

- Diagnozę stanu istniejącego,
- Prognozy wielkości generowanego ruchu, zależne od skali i funkcji obiektu,
- Koncepcje układu transportowego i obiektów infrastruktury,
- Etapowanie rozwoju transportu powiązane z etapowaniem inwestycji,
- Obciążenie sieci transportowej,
- Podział modalny podróży
- Warianty obsługi parkingowej,
- Obsługa ruchu pieszego i rowerowego,
-

ZAŁOŻENIA ROZWOJU MIASTA



Założenia rozwoju Miasta Gdańska



STUDIUM PASMA ALEI GRUNWALDZKIEJ

1.2. Dlaczego podjęto prace nad Studium PAG

Aktualne dynamiczne procesy gospodarcze, współczesne koncepcje kształtowania miast zorientowanych na transport publiczny (TOD), miasta zwartego (Compact City), miasta 15- minutowego jak również doświadczenia pandemii skłaniają ku potrzebie weryfikacji wizji rozwoju Gdańska w szczególności jego rdzenia usługowego jakim jest CPU, w tym PAG. CPU dotychczas wskazywane było jako miejsce lokalizacji przede wszystkim funkcji usługowych i w takim kierunku realizowane były dotychczasowe przekształcenia i nowe inwestycje. Kształtujący się w ostatnich latach wizerunek PAG jako centrum biznesowo-usługowego wynika z realizacji szeregu inwestycji współtworzących największe centrum biurowe na Pomorzu, w tym najwyższym budynkiem w Trójmieście.

Szereg indywidualnych wniosków i inicjatyw proponowanych przez prywatnych inwestorów oraz potencjał terenów dotychczas wykorzystywanych ekstensywnie skłania do podjęcia szerszej dyskusji na temat wizji nie tylko zabudowy, ale także wizji funkcjonalnej, społecznej, kulturowej i transportowej PAG.

GDAŃSKIE WARSZTATY
PROJEKTOWE

STUDIUM PASMA ALEI GRUNWALDZKIEJ

SEMINARIUM INAUGURACYJNE
27 KWIETNIA 2022, godz. 12.00

Program spotkania:

- 1 WSTĘP – znaczenie Pasma Alei Grunwaldzkiej dla Gdańska i Trójmiasta 15'
Piotr Grzelak Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska
- 2 WPROWADZENIE – wymiar urbanistyczny i architektoniczny Pasma Alei Grunwaldzkiej 30'
Piotr Lorens Architekt Miasta Gdańska
- 3 DIAGNOZA – identyfikacja interesariuszy, analizy przepływów 30'
Edyta Damszel-Turek Dyrektor Biura Rozwoju Gdańska
- 4 DYSKUSJA MODEROWANA – Radni miasta i grono interesariuszy 60'
Przemek Kluź Moderator
- 5 PODSUMOWANIE DYSKUSJI – przedstawienie planu pracy nad Studium 10'
Piotr Lorens Architekt Miasta Gdańska
- 6 ZAMKNIĘCIE CZĘŚCI OFICJALNEJ – poczęstunek i rozmowy kulturalne 30'

Organizatorzy: BIURO ARCHITEKTA MIASTA (gdansk.pl/bam) | BIURO ROZWOJU GDAŃSKA (brg.gda.pl)

STUDIUM PASMA ALEI GRUNWALDZKIEJ



STUDIUM PASMA ALEI GRUNWALDZKIEJ



Przez zmiany wzdłuż Grunwaldzkiej możemy wiele stracić

Tomasz Larczyński

26 grudnia 2023, godz. 12:00 **H** Historia

► Słuchaj

Opinie (292)



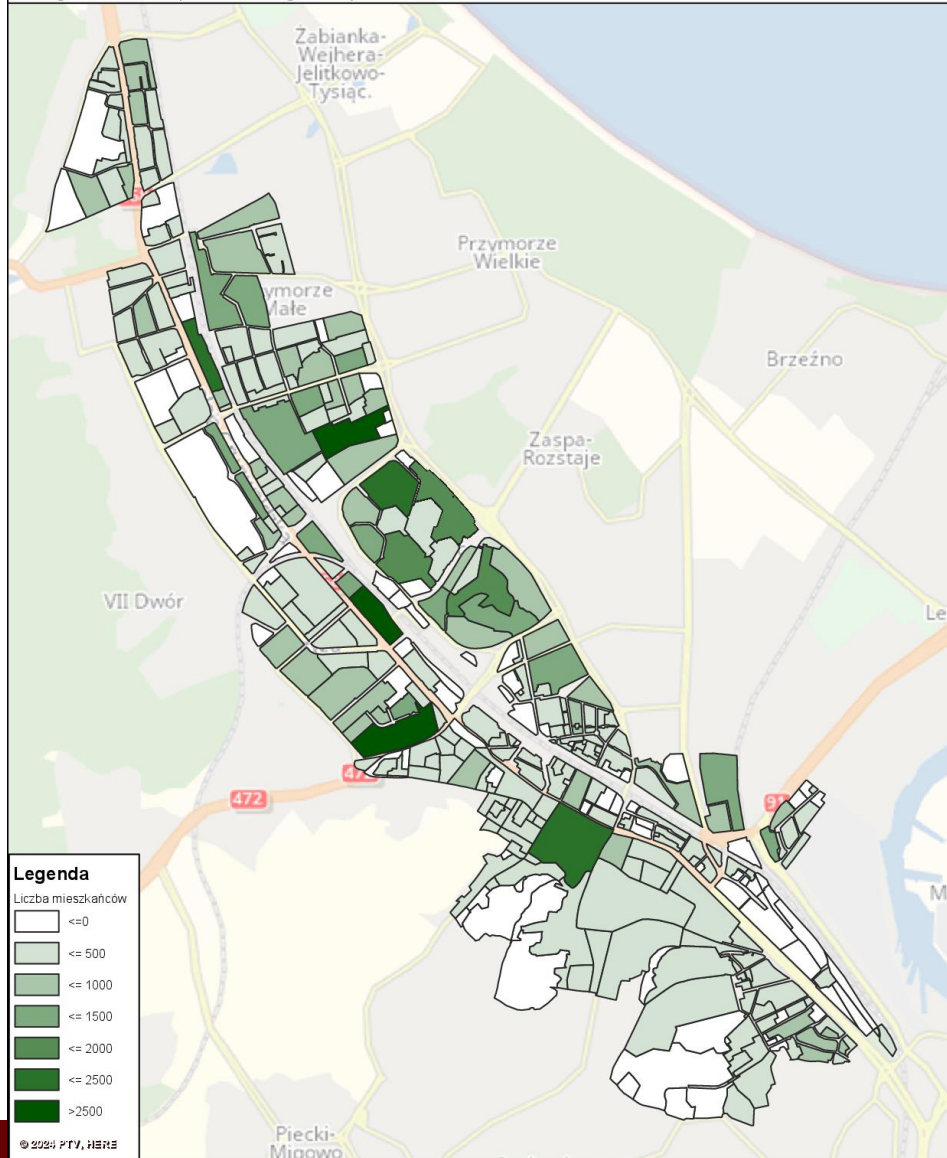
Zapisy Studium Pasma Alei Grunwaldzkiej mogą trwale zmienić charakter okolic centrum Wrzeszcza, na odcinku od Galerii Bałtyckiej do skrzyżowania z Jaśkową Doliną.

fot. Małgorzata Zimnoch/Trojmiasto.pl

Ogłoszone niedawno Studium Pasma Alei Grunwaldzkiej przeszło bez echa, na jakie zasługuje. Bo jest to coś znacznie ważniejszego niż kolejna z dziesiątek strategii produkowanych przez miasto. Od tego dokumentu zależy kształt Trójmiasta przez wiele dekad i warto porozmawiać o nim na różnych warunkach.

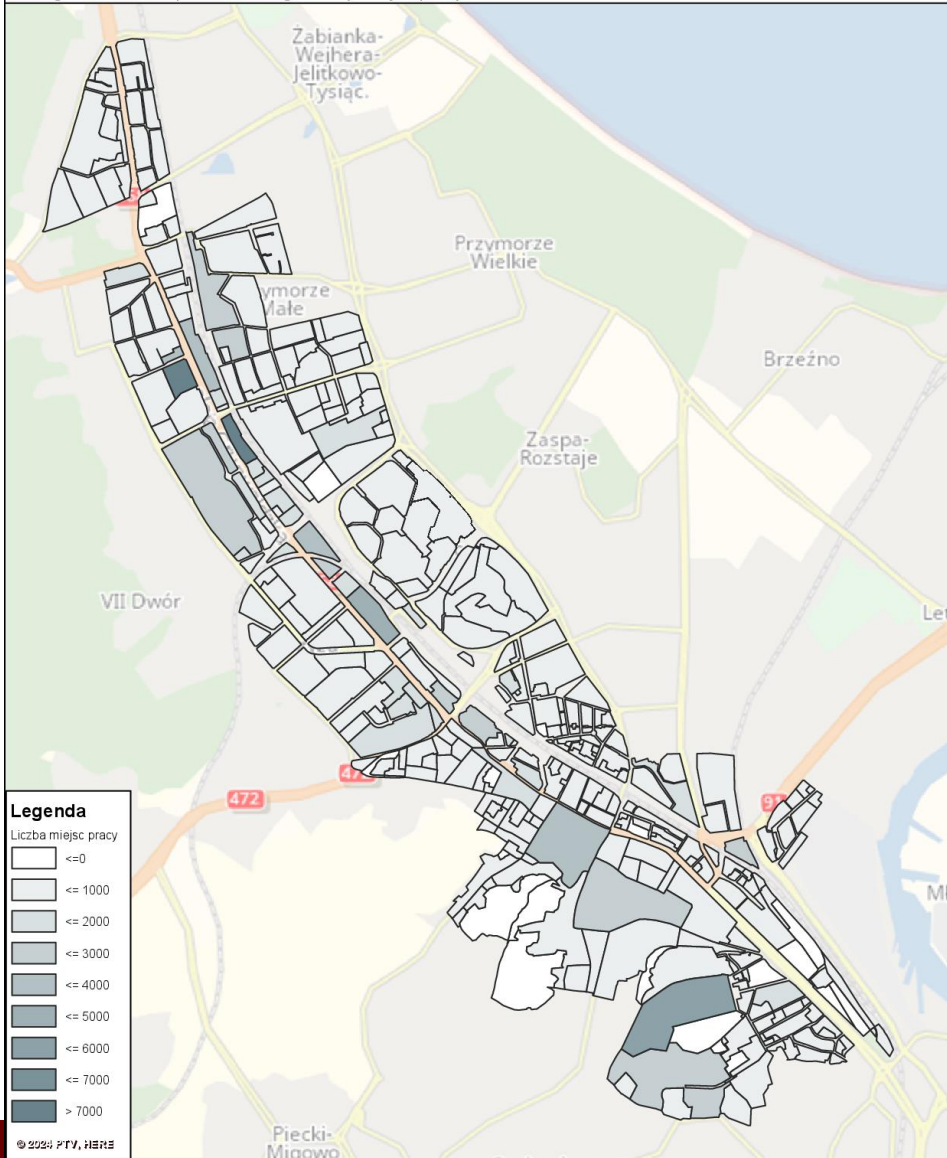
STUDIUM PASMA ALEI GRUNWALDZKIEJ

Kartogram rozkładu przestrzennego liczby mieszkańców



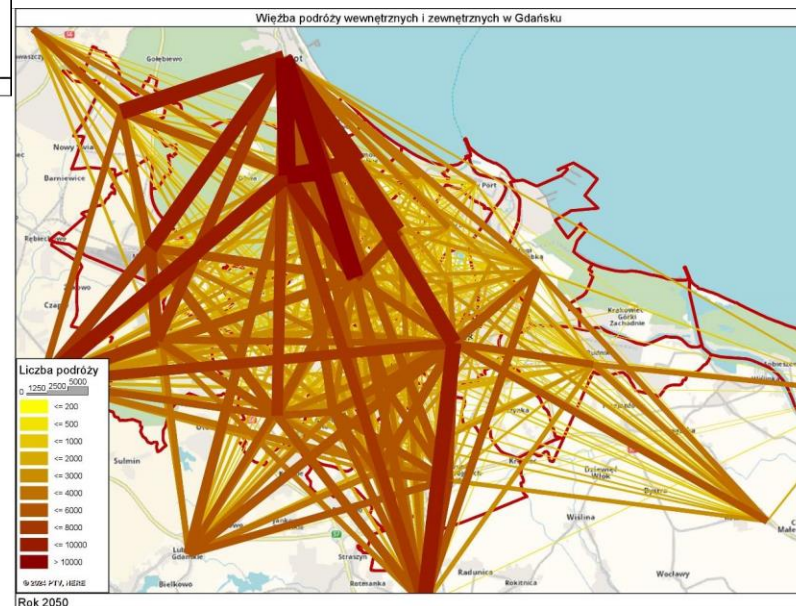
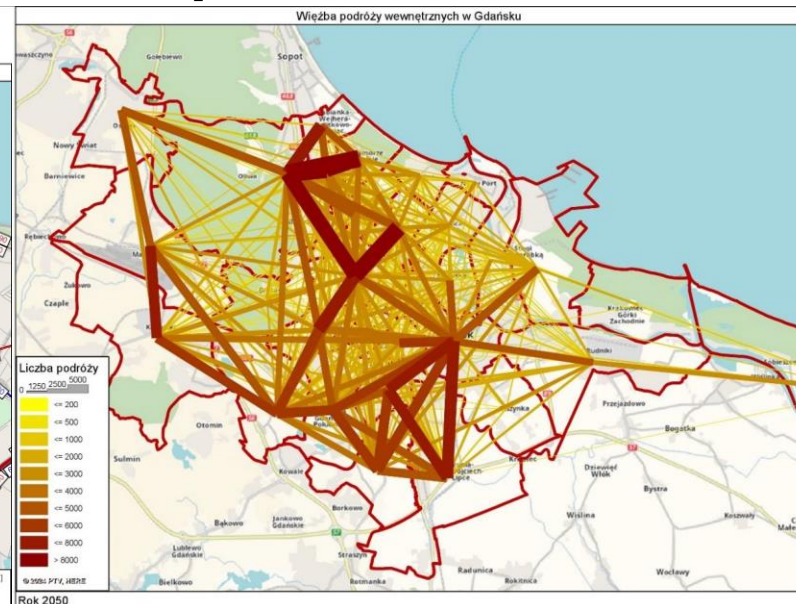
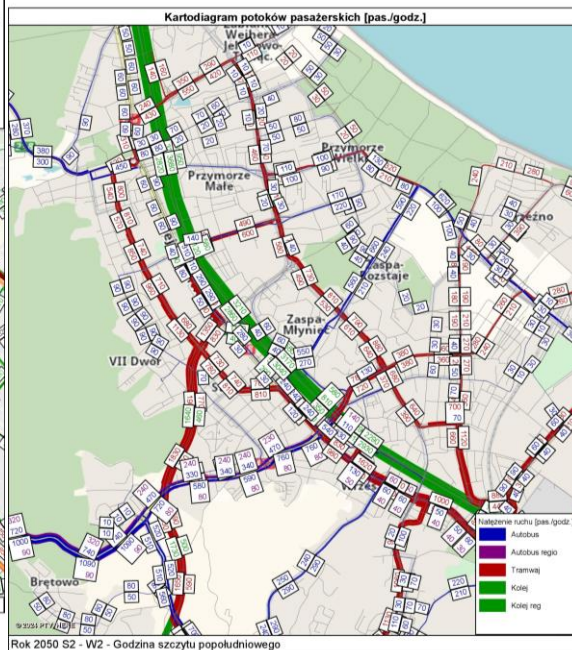
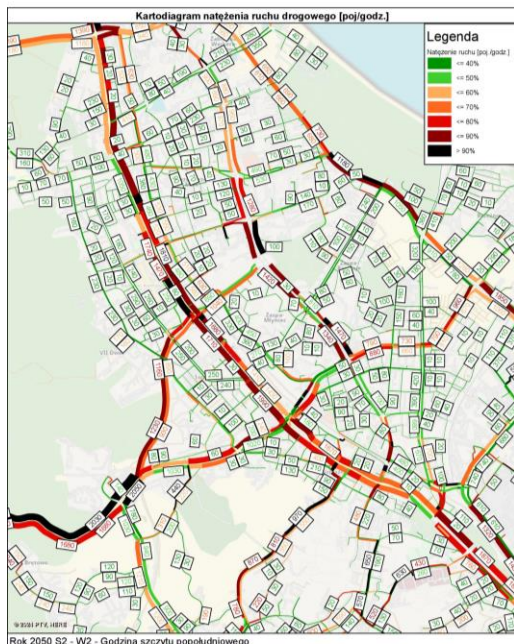
Prognoza - rok 2050 - stan wypełnienia struktur

Kartogram rozkładu przestrzennego liczby miejsc pracy



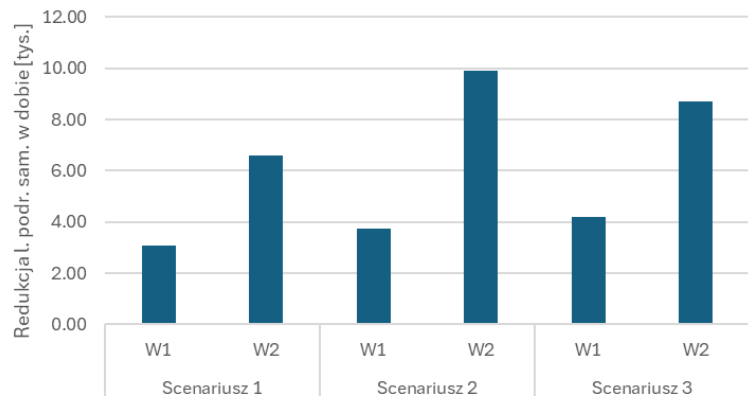
Prognoza - rok 2050 - stan wypełnienia struktur

PROGNOZA, ANALIZA, OCENA

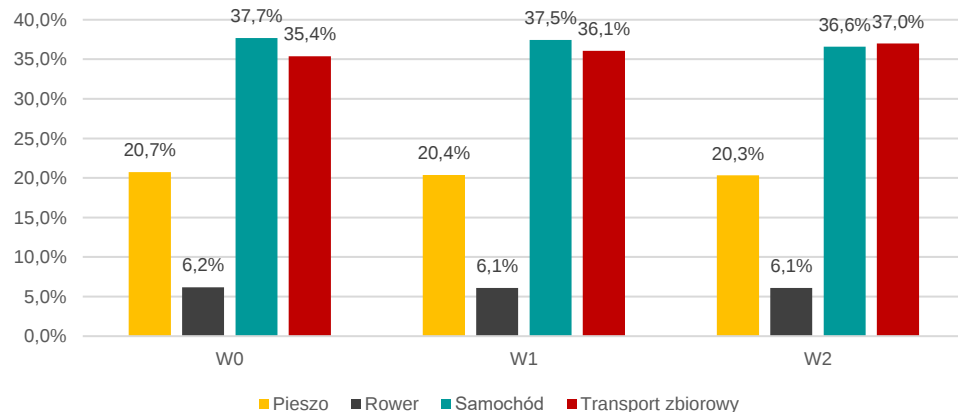


PROGNOZA, ANALIZA, OCENA

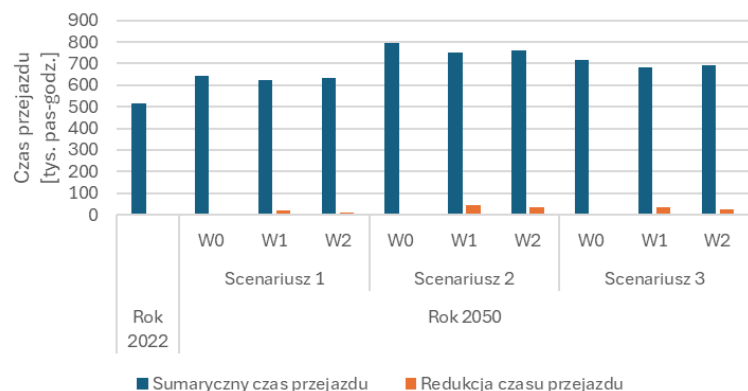
Przebieg ruchu samochodowego



Podział zadań przewozowych w obszarze PAG
Scenariusz 2

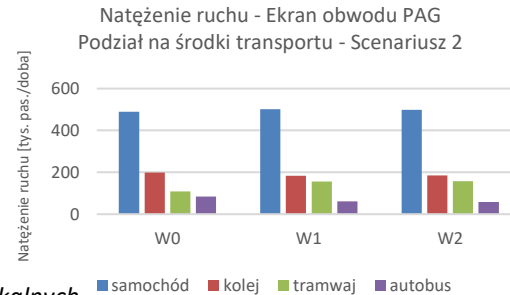
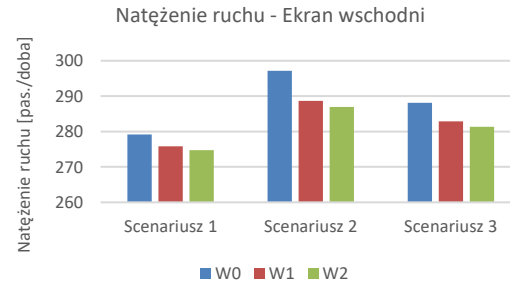
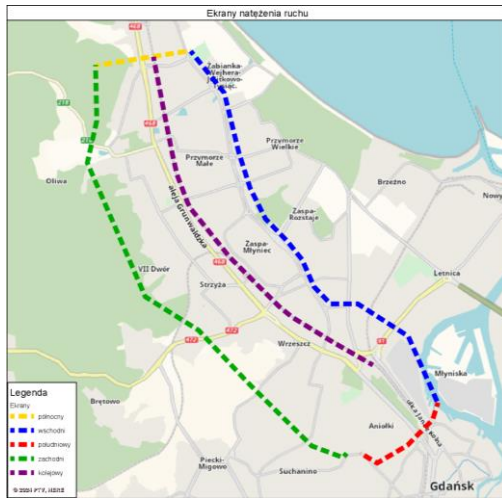


Czas przejazdu



Przekrój drogi	Natężenie ruchu					
	Scenariusz 2 - Wariant 2					
	Rano			Popoł.		
	Przekrój [poj./godz.]	Kierunek domin. [poj./godz.]	PSR	Przekrój [poj./godz.]	Kierunek domin. [poj./godz.]	PSR
ul. Spacerowa	3350	2200	F	3250	1800	E
ul. Nowa Abrahama	2150	1250	B	2350	1350	C
ul. Kotobrzeska (odc. Grunwaldzka - D.Czerwona)	950	650	D	1150	700	E
al. Żołnierzy Wyklętych	5000	3100	F	5100	2950	F
ul. Jaśkowa Dolina	1550	1150	F	1650	1050	F
ul. Nowa Politechniczna	0	0	-	0	0	-
ul. Sobieskiego	1000	800	F	900	700	E
al. Zwycięstwa	4350	2800	F	4150	2250	D
ul. Marynarki Polskiej / Jana z Kolna	2200	1500	D	2000	1450	C
ul. Marynarki Polskiej	2300	1750	D	1950	1300	C
al. Hallera	1400	950	B	1300	650	A
ul. Nowa Kościuszki	1650	800	D	1700	900	D
al. Jana Pawła II	800	400	A	750	450	A
al. Grunwaldzka (odc. Droga Zielona – Kotobrzeska)	3000	2150	F	3500	2300	F
al. Grunwaldzka (odc. Kotobrzeska – al. Żołnierzy Wyklętych)	3600	1950	E	3700	2200	F
al. Grunwaldzka (al. Żołnierzy Wyklętych – al. Zwycięstwa)	3600	1850	D	3500	1750	D

PROGNOZA, ANALIZA, OCENA



EKRAN WSCHODNI									
Wariant	Scenariusz 1								
	W0			W1			W2		
Okres	Rano	Popoł.	Doba	Rano	Popoł.	Doba	Rano	Popoł.	Doba
Natężenie ruchu samochodowego [poj.]	12200	12500	158200	12250	12200	157100	12250	12200	156950
Natężenie ruchu pasażerskiego - kolej [pas.]	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Natężenie ruchu pasażerskiego - tramwaj [pas.]	2600	3200	36750	2900	3450	40400	2900	3450	40500
Natężenie ruchu pasażerskiego - autobus [pas.]	2000	2250	27300	1600	1800	21800	1500	1750	20750
Suma [pas]	21200	22450	279200	21150	21850	275850	21050	21800	274700

Wariant	Scenariusz 2								
	W0			W1			W2		
Okres	Rano	Popoł.	Doba	Rano	Popoł.	Doba	Rano	Popoł.	Doba
Natężenie ruchu samochodowego [poj.]	12900	13250	167700	12750	12700	163050	12700	12650	162450
Natężenie ruchu pasażerskiego - kolej [pas.]	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Natężenie ruchu pasażerskiego - tramwaj [pas.]	2800	3350	39200	3150	3650	43150	3100	3650	43100
Natężenie ruchu pasażerskiego - autobus [pas.]	2200	2500	29900	1700	2050	23750	1700	1900	22900
Suma [pas]	22550	23850	297150	22200	22950	288650	22050	22750	286950

Wariant	Scenariusz 3								
	W0			W1			W2		
Okres	Rano	Popoł.	Doba	Rano	Popoł.	Doba	Rano	Popoł.	Doba
Natężenie ruchu samochodowego [poj.]	12550	12850	162850	12550	12500	160650	12500	12450	160150
Natężenie ruchu pasażerskiego - kolej [pas.]	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Natężenie ruchu pasażerskiego - tramwaj [pas.]	2700	3300	38000	3000	3550	41850	3000	3550	41800
Natężenie ruchu pasażerskiego - autobus [pas.]	2100	2400	28650	1600	1950	22500	1550	1850	21750
Suma [pas]	21850	23200	288150	21650	22500	282850	21550	22350	281350

Tabl. 6.15. Zapotrzebowanie na ofertę przewozową na wybranych odcinkach sieci transportu szynowego.

Odcinek	Liczba kursów w godz. szczytu		Średnie natężenie			
	Obecna	Zalecana	Rok 2022		Rok 2050	
	Rok 2022	Rok 2050	Rano	Popoł.	Rano	Popoł.
SKM (odc. Wrzeszcz - Oliwa)	6	12	280	347	254	304
PKM (odc. Wrzeszcz - Kiełpinek)	4	8	150	188	175	250
Grunwaldzka (odc. BGW - Opera)	27	18	93	74	64	58
Nowa Abrahama (odc. Brętowo - Strzyża)	-	24	-	-	96	79
GPW (odc. Grunwaldzka - Jaśkowa Dolina)	-	18	-	-	108	64
Kołobrzeska (odc. Grunwaldzka - Chtopska)	-	12	-	-	71	79
Kłonowa (odc. Grunwaldzka - Legionów)	-	12	-	-	75	67

Tabl. 6.6. Obciążenie ruchem drogowym dróg lokalnych.

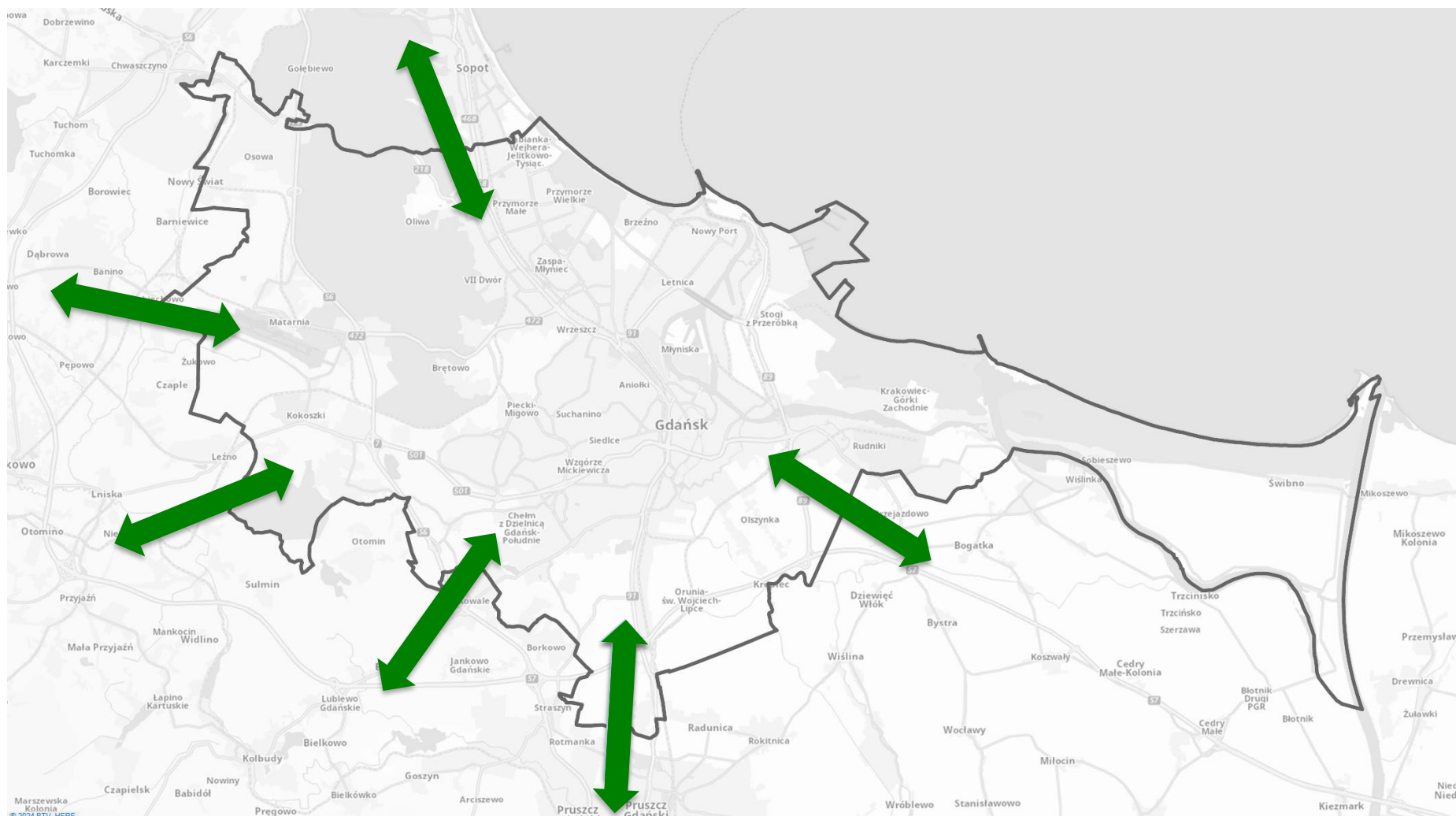
Wariant	2050 - Scenariusz 1								
	W0			W1			W2		
Okres	Rano	Popoł.	Doba	Rano	Popoł.	Doba	Rano	Popoł.	Doba
Praca eksploatacyjna na drogach lokalnych [poj.-km]	9.76	9.10	121.28	8.18	7.81	102.69	8.45	8.10	106.33
Udział ruchu na drogach lokalnych w PAG [%]	11.6	10.4	10.1	10.0	9.2	8.6	10.5	9.6	8.9
Poziom redukcji pracy ekspl. na drogach L względem W0 [%]	-	-	-	-16.2	-14.2	-15.3	-13.4	-11.0	-12.3
Poziom wzrostu pracy ekspl. na drogach L względem W1 [%]	19.35	16.56	18.10	-	-	-	3.34	3.79	3.54

Wariant	2050 - Scenariusz 2								
	W0			W1			W2		
Okres	Rano	Popoł.	Doba	Rano	Popoł.	Doba	Rano	Popoł.	Doba
Praca eksploatacyjna na drogach lokalnych [poj.-km]	13.10	12.41	163.94	10.64	10.42	135.17	10.99	10.80	139.80
Udział ruchu na drogach lokalnych w PAG [%]	12.8	11.8	13.7	10.6	10.1	11.3	11.1	10.6	11.7
Poziom redukcji pracy ekspl. na drogach L względem W0 [%]	-	-	-	-18.8	-16.0	-17.5	-16.1	-13.0	-14.7
Poziom wzrostu pracy ekspl. na drogach L względem W1 [%]	23.13	19.08	21.29	-	-	-	3.32	3.56	3.43

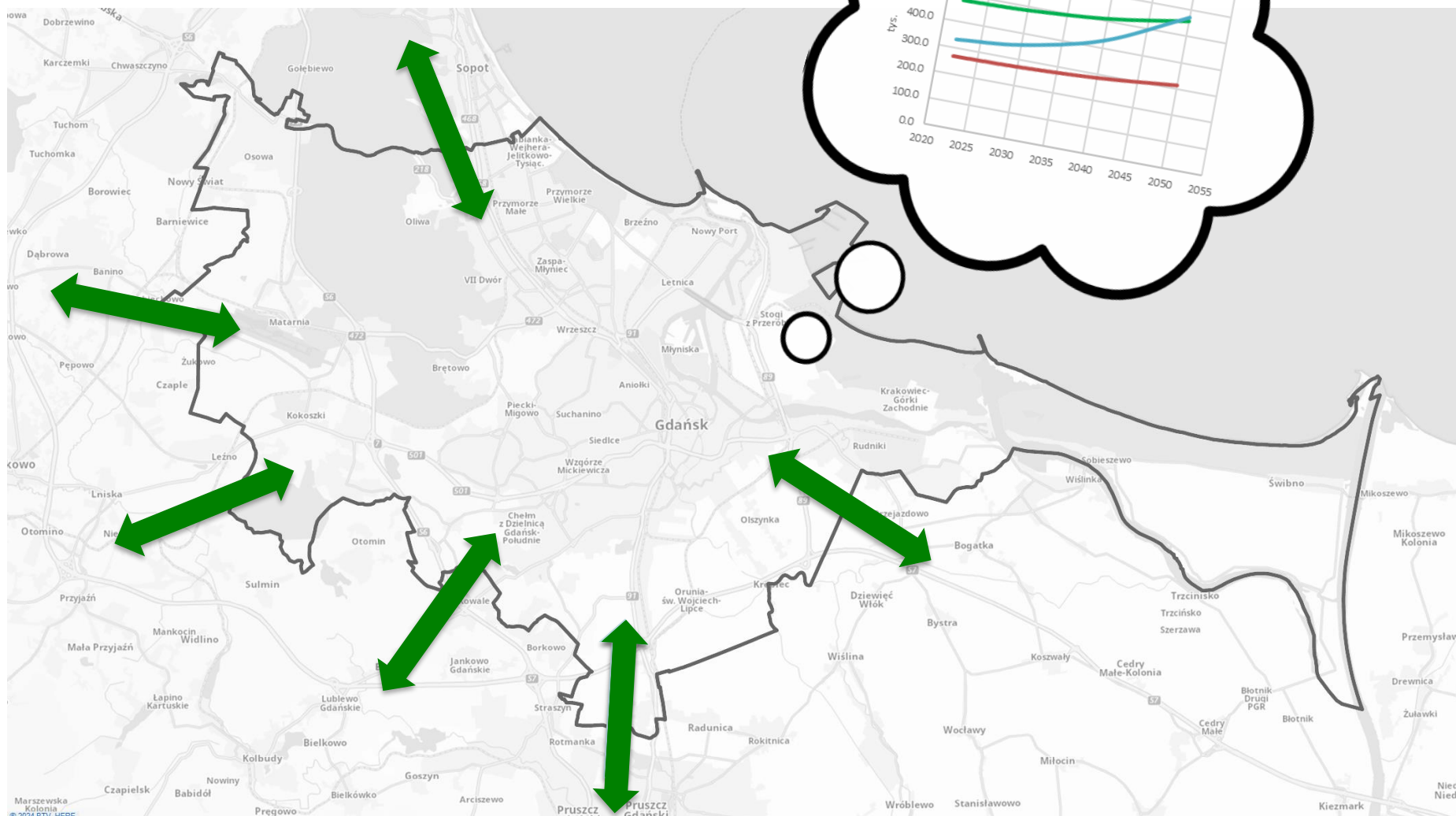
Wariant	2050 - Scenariusz 3								
	W0			W1			W2		
Okres	Rano	Popoł.	Doba	Rano	Popoł.	Doba	Rano	Popoł.	Doba
Praca eksploatacyjna na drogach lokalnych [poj.-km]	11.39	10.56	141.19	9.44	9.11	119.11	9.69	9.40	122.56
Udział ruchu na drogach lokalnych w PAG [%]	12.2	10.9	11.8	10.3	9.6	9.9	10.7	10.1	10.2
Poziom redukcji pracy ekspl. na drogach L względem W0 [%]	-	-	-	-17.2	-13.7	-15.6	-15.0	-10.9	-13.2
Poziom wzrostu pracy ekspl. na drogach L względem W1 [%]	20.76	15.83	18.53	-	-	-	2.68	3.17	2.90

Przystanek kolejowy	Wymiana pasażerska na przystankach kolejowych							
	W0		W1		W2			
	Rano	Popoł.	Rano	Popoł.	Rano	Popoł.	Rano	Popoł.
	[pas./godz.]	[pas./doba]	[pas./godz.]	[pas./doba]	[pas./godz.]	[pas./doba]	[pas./godz.]	[pas./doba]
Przymorze SKM	1290	1900	1160	1700	1420	1870	1420	1870
Przymorze PKP	0	0	0	0	430	500	430	500
Oliwa SKM	1070	1230	1020	1180	960	1100	960	1100
Oliwa PKP	390	450	360	410	0	0	0	0
Strzyża SKM	0	0	0	0	350	390	350	390
Zaspa SKM	1070	1200	810	920	1020	1060	1020	1060
Zaspa PKM	0	0	0	0	500	490	500	490
Wrzeszcz SKM	1460	1720	1890	2040	1350	1540	1350	1540
Wrzeszcz PKP	1430	1740	1490	1910	960	1100	960	1100
Politechnika SKM	910	900	730	720	710	710	710	710

ISTOTNOŚĆ OBSŁUGI RUCHU ZEWNĘTRZNEGO



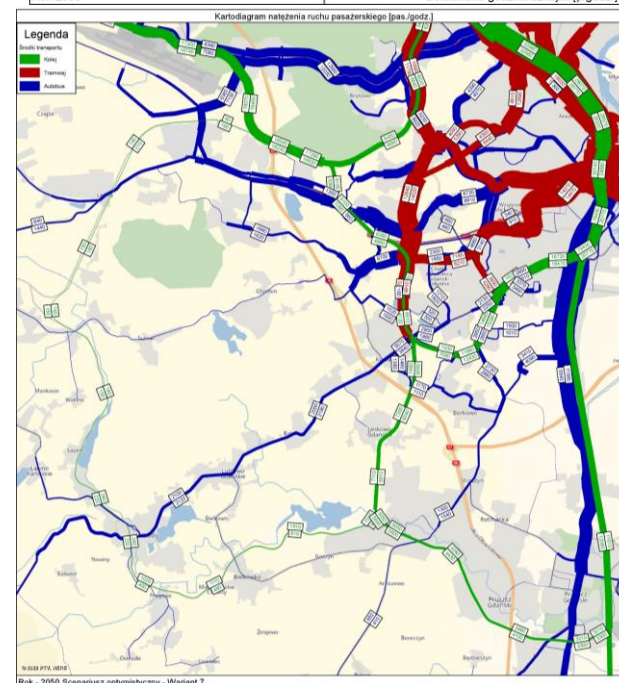
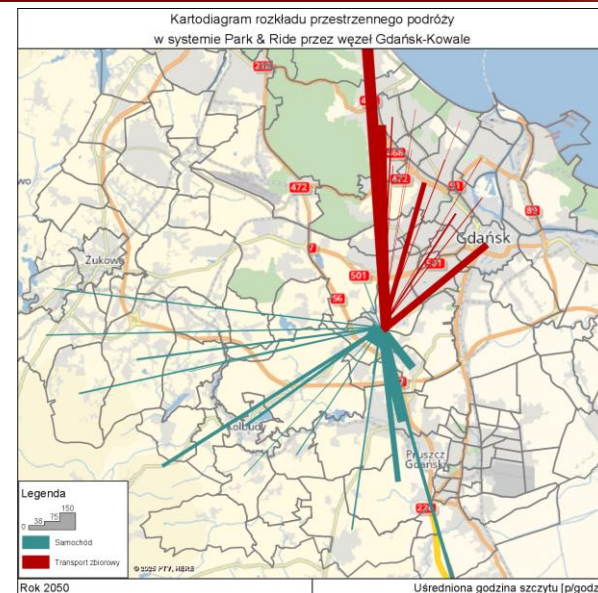
ISTOTNOŚĆ OBSŁUGI RUCHU W MIASTACH PRZYLEGŁYCH



Pomorska Kolej Metropolitalna Etap II:

Rozwój infrastruktury transportowej w południowej części
 Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot,
 w powiązaniu z regionalną siecią kolejową Województwa Pomorskiego

PROPONOWANY PRZEBIEG PO PRESELEKCJI KORYTARZY
 W RAMACH STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWEGO



PODSUMOWANIE

Kompleksowe, odpowiedzialne planowanie rozwoju miast wymaga zaangażowania **ekspertów** wielu branż, w tym również m.in. **urbanistów i inżynierów transportu**.

Analizy transportowe mogą być jednym z kluczowych elementów procesu planowania miasta, umożliwiające weryfikację zróżnicowanych wizji i założeń dotyczących **rozwaju sieci transportowej**, ale również **zagospodarowania przestrzennego**.

Modele podróży są w stanie dostarczyć kompleksowe dane niezbędne do **oceny funkcjonowania systemu transportowego** oraz **możliwości obsługi transportowej zaplanowanych obiektów lub obszarów** o wysokim potencjale ruchotwórczym wpływając przy tym na **rzeczywiste działania i strategie rozwoju miasta**.



Konferencja
Naukowo-Techniczna
Miasto i Transport

2025

Dziękuję za uwagę

dr inż. Krystian Birr

