

## POPULARNONAUKOWE STRESZCZENIE PROJEKTU

**Przedmiotem projektu RECiPA** (*Relativity and Effectiveness of Change in Potential Accessibility*) jest **względność i efektywność zmiany dostępności potencjałowej** obliczona w kontekście kosztu budowy nowoczesnych systemów sieciowych infrastruktury transportowej (sieci autostrad oraz linii kolejowych dużych prędkości). Analiza zostanie przeprowadzona w ujęciu porównawczym, zarówno w formie **teoretycznego wielokryterialnego modelu** krajowej miejskiej sieci osadniczej (policentryzm morfologiczny), jak i w ujęciu **empirycznym**, tj. na podstawie **rzeczywistego przebiegu procesu rozbudowy nowoczesnej infrastruktury transportowej** w wybranych krajach europejskich, różniących się między sobą pod względem zróżnicowania przestrzennego źródeł i celów podróży, etapowania rozwoju elementów liniowych infrastruktury transportu (element policentryzmu funkcjonalnego) oraz kosztem procesu inwestycyjnego.

Dotychczasowe badania zmiany dostępności potencjałowej dotyczyły wpływu poszczególnych jej **wymiarów**, tj. dla grupy wymiarów dostępności w ramach **komponentu użytkowania przestrzeni: atrakcyjności źródeł i celów podróży oraz zasięgu przestrzennego badania**, a także dla grupy wymiarów dostępności w ramach **komponentu transportowego: typu (rodzaju) transportu** (pasażerski lub towarowy), **gałęzi transportu** (np. drogowy, autobusowy, kolejowy, lotniczy, multimodalny), **miary i formy oporu przestrzeni** (długość podróży) lub **ograniczeń i barier**. Badania te prowadzone głównie w ostatnich latach w Instytucie IGiPZ PAN, w większości w ramach projektów kierowanych przez Wnioskodawcę, dotyczyły wpływu wyżej wymienionych wymiarów na zmianę dostępności (głównie w ramach modelu potencjału, tzw. **dostępności potencjałowej**). Do tej pory, zarówno w Polsce, jak i literaturze światowej, nie prowadzono kompleksowych badań wpływu wymiaru należącego do komponentu użytkowania przestrzeni, a mianowicie **rozmieszczenia źródeł i celów podróży**, w tym przede wszystkim zróżnicowania **struktury sieci osadniczej**, w ujęciu: **wielkości i kolejności, jej koncentracji/rozproszenia**, a także **centralizmu/peryferyjności** na efektywność zmiany dostępności potencjałowej w relacji do **kosztu procesu rozbudowy sieci infrastruktury transportowej** (sieć autostrad i linii kolejowych dużych prędkości). Wnioskodawca nie zna tego typu badań porównawczych prowadzonych dla różnych typów struktury osadniczej w długiej perspektywie czasowej.

**Cele projektu** można podzielić na poznawcze, metodyczne oraz aplikacyjne. **Celem głównym** projektu **RECiPA**, mającym charakter **poznawczy**, jest **teoretyczna** (model struktury osadniczej) oraz **empiryczna** (wybrane kraje europejskie) analiza względności zmiany dostępności w zależności od struktury osadniczej, etapowości rozbudowy sieci transportowych, a także długości podróży (formy oporu przestrzeni). Wartość poznawcza będzie przejawiać się m.in. w nałożeniu na siebie w ujęciu systemowym złożonych kwestii metodycznych związanych z wymiarami dostępności potencjałowej (struktura sieci osadniczej, etapowość rozbudowy sieci transportowych oraz forma oporu przestrzeni), do danych empirycznych uzyskanych dla wybranych krajów europejskich (Hiszpanii, Francji, Niemiec, Rumunii oraz Polski).

Celem o charakterze **metodycznym** jest zaproponowanie metodologii badania (a) **efektywności zmiany** dostępności w ujęciu wskaźnika relacji nakład/efekt, tj. koszt budowy/zmiana krajowej dostępności potencjałowej, również w zależności od struktury sieci osadniczej oraz etapowania (fazowania) rozbudowy nowoczesnej sieci transportowej (sieć autostrad i linii kolejowych dużych prędkości); (b) **względności zmiany** ogólnego krajowego poziomu oraz zróżnicowania regionalnego dostępności potencjałowej – zmiany rozumianej przede wszystkim w kontekście długości podróży (forma oporu przestrzeni) w zależności od struktury sieci osadniczej oraz etapowania (fazowania) rozbudowy nowoczesnej sieci transportowej.

Celem o charakterze **metodyczno-aplikacyjnym** będzie przygotowanie różnych możliwości analizy zjawiska wpływu sieci osadniczej i etapowości rozbudowy infrastruktury na zmianę poziomu krajowego i zróżnicowania regionalnego dostępności potencjałowej na przykładzie wybranych krajów europejskich znajdujących się na różnym poziomie zaawansowania procesu inwestycyjnego, przy czym w transporcie drogowym (sieć autostrad) zakłada się wybór Hiszpanii, Francji, Niemiec, Rumunii i Polski, a w transporcie kolejowym (linie kolejowe dużej prędkości) – Hiszpanii i Francji.

Ponadto zostaną przedstawione możliwości dalszego rozwinięcia metodyki analizy w postaci przede wszystkim badania zmian dostępności z uwzględnieniem odpowiednio długich szeregów czasowych (**monitoring** zmian dostępności potencjałowej) oraz **rekomendacji prowadzenia polityki transportowej** pod kątem jej efektywności (relacja nakład/efekt) w zależności od wielkości i położenia danego kraju (również ujęcie międzynarodowe), struktury sieci osadniczej, prowadzonej polityki transportowej oraz polityki spójności (w sensie zmniejszania regionalnych nierówności w dostępności drogowej i kolejowej).