

SPIS RYCIN

Ryc. 1.1. Klasyfikacja miast (2022)	11
Ryc. 1.2. Wyniki delimitacji miast średnich „tracących funkcje”	11
Ryc. 2.1. Sieć linii kolejowych w 2019 i 2040 r.	11
Ryc. 2.2. Sieć linii kolejowych w 2040 r. według ruchu (dalekobieżny, regionalny, lokalny).	11
Ryc. 2.3. Sieć kolejowa w ruchu dalekobieżnym w 2040 r. z podziałem na tzw. „szprychy” (1-12).	11
Ryc. 2.4. Sieć kolejowa wykorzystana w analizach wraz z prędkościami w przekroju 2019 i 2040 r.	11
Ryc. 2.5. Pseudopodkład sieci kolejowej wykorzystany w analizach izochronowych.	11
Ryc. 2.6. Przyjęte prędkości ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich	11
Ryc. 2.7. Ekwidystanty od stacji kolejowych w ruchu dalekobieżnym w 2019 i 2040 r.	11
Ryc. 2.8. Podział przestrzeni na poligony Voronoi z centroidem stacji dalekobieżnych w 2019 i 2040 r.	11
Ryc. 2.9. Rozmieszczenie ludności w siatce grid 30’’ (0,6x0,9 km)	11
Ryc. 2.10. Lokalizacje usług, branych pod uwagę w analizach.	11
Ryc. 3.1. Izochrony dojazdu samochodem indywidualnym do stacji dalekobieżnych w 2019 i 2040 r. (według stanu sieci drogowej na 2021 r.)	11
Ryc. 3.2. Liczba ludności w izochronach od stacji dalekobieżnych w 2019 i 2040 r. (według rozmieszczenia ludności w 2021 r.).	11
Ryc. 4.1. Dostępność czasowo-przestrzenna z i do Warszawy w 2019 i 2040 r. (wariant pełnej macierzy, macierz pełna dla ponad 1000 indywidualnych połączeń).	11
Ryc. 4.2. Dostępność czasowo-przestrzenna z i do Warszawy w 2019 i 2040 r. (wariant ograniczonej macierzy, macierz ograniczona wg najbliższych 6 sąsiadów)	11
Ryc. 4.3. Dostępność czasowo-przestrzenna z i do miast wojewódzkich w 2019 i 2040 r. (wariant ograniczonej macierzy, macierz ograniczona wg najbliższych 6 sąsiadów)	11

Ryc. 4.4. Dostępność czasowo-przestrzenna z i do miast powiatowych grodzkich w 2019 i 2040 r. (wariant ograniczonej macierzy, macierz ograniczona wg najbliższych 6 sąsiadów)	11
Ryc. 5.1. Zmiany czasu przejazdu między różnymi ośrodkami wskutek inwestycji kolejowych (2019-2040)	11
Ryc. 5.2. Zmiany zasięgu izochrony jednogodzinnej od miast wojewódzkich wskutek inwestycji kolejowych (w latach 2019-2040).	11
Ryc. 6.1. Szacunek oszczędności czasowo-pieniężnych w Polsce według województw w przeliczeniu na 1 mieszkańca	11
Ryc. 6.2. Roczne oszczędności czasowo-pieniężne skrócenia czasu podróży wskutek rozbudowy sieci kolejowej do Warszawy (2019-2040, dwie podróże „tam i z powrotem”)	11
Ryc. 6.3. Roczne oszczędności czasowo-pieniężne skrócenia czasu podróży wskutek rozbudowy sieci kolejowej do najbliższego miasta wojewódzkiego (2019-2040, 12 podróży „tam i z powrotem”)	11
Ryc. 6.4. Roczne oszczędności czasowo-pieniężne skrócenia czasu podróży wskutek rozbudowy sieci kolejowej do najbliższego miasta na prawach powiatu (2019-2040, 24 podróże „tam i z powrotem”)	11
Ryc. 6.5. Roczne oszczędności czasowo-pieniężne skrócenia czasu podróży wskutek rozbudowy sieci kolejowej do dowolnego jednego miasta na prawach powiatu lub wojewódzkiego (2019-2040, 24 podróże „tam i z powrotem”)	11
Ryc. 6.6. Roczne oszczędności czasowo-pieniężne skrócenia czasu podróży do typów miast wskutek rozbudowy sieci drogowej (2004-2021, według powiatów, liczba podróży „tam i z powrotem” jak na ryc. 4.1-4.5, obliczenia obejmują obszary wewnątrz gmin z siedzibami typów miast).	11
Ryc. 6.7. Roczne oszczędności czasowo-pieniężne skrócenia czasu podróży wskutek rozbudowy sieci drogowej do ośrodków różnego typu w latach 2004-2021 według gmin w przeliczeniu na 1 mieszkańca	11
Ryc. 7.1. Dostępność czasowo-przestrzenna terytorium Polski w 2019 i 2040 r. w przypadku uczelni wyższych	11
Ryc. 7.2. Dostępność czasowo-przestrzenna terytorium Polski w 2019 i 2040 r. w przypadku uczelni publicznych	11
Ryc. 7.3. Dostępność czasowo-przestrzenna terytorium Polski w 2019 i 2040 r. w przypadku uniwersytetów powszechnych	11
Ryc. 7.4. Dostępność czasowo-przestrzenna terytorium Polski w 2019 i 2040 r. w przypadku Państwowych Wyższych Szkół Zawodowych	11
Ryc. 7.5. Dostępność czasowo-przestrzenna terytorium Polski 2019 i 2040 r. w przypadku głównych 8 ośrodków akademickich	11
Ryc. 7.6. Dostępność czasowo-przestrzenna terytorium Polski w 2019 i 2040 r. w przypadku szpitali II poziomu referencyjnego.	11
Ryc. 7.7. Dostępność czasowo-przestrzenna terytorium Polski w 2019 i 2040 r. w przypadku szpitali III poziomu referencyjnego	11
Ryc. 7.8. Dostępność czasowo-przestrzenna terytorium Polski w 2019 i 2040 r. w przypadku uzdrowisk.	11

Ryc. 7.9. Dostępność czasowo-przestrzenna terytorium Polski w 2019 i 2040 r. w przypadku filharmonii	11
Ryc. 7.10. Dostępność czasowo-przestrzenna terytorium Polski w 2019 i 2040 r. w przypadku oper	11
Ryc. 7.11. Dostępność czasowo-przestrzenna terytorium Polski w 2019 i 2040 r. w przypadku muzeum państwowego	11
Ryc. 7.12. Dostępność czasowo-przestrzenna terytorium Polski w 2019 i 2040 r. w przypadku muzeum narodowego	11
Ryc. 7.13. Dostępność czasowo-przestrzenna terytorium Polski w 2019 i 2040 r. w przypadku 10 najchętniej odwiedzanych muzeów	11
Ryc. 7.14. Dostępność czasowo-przestrzenna terytorium Polski w 2019 i 2040 r. w przypadku teatrów dramatycznych.	11
Ryc. 7.15. Dostępność czasowo-przestrzenna terytorium Polski w 2019 i 2040 r. w przypadku dużych ośrodków turystyki pobytowej	11
Ryc. 7.16. Dostępność czasowo-przestrzenna terytorium Polski w 2019 i 2040 r. w przypadku dużych akwaparków	11
Ryc. 7.17. Dostępność czasowo-przestrzenna terytorium Polski w 2019 i 2040 r. w przypadku ośrodków „wielkiej piątki”	11
Ryc. 7.18. Skrócenie czasów podróży z miast średnich do ośrodków „wielkiej piątki”	11