

Określenie całkowitej atrakcyjności transportowej rejonów

Atrakcyjność obszaru opisana jest poprzez atrakcyjności rejonów transportowych. Dane te dotyczą okresu całej doby przeciętnego dnia roboczego oraz godziny szczytu porannego przeciętnego dnia roboczego. Atrakcyjność w modelu do generowania oraz absorbowania podróży i opisują liczby:

- a) miejsc pracy w rejonie GAp, AAp,
- b) klientów sklepów w rejonie GAz, AAz,
- c) klientów centrów handlowych w rejonie GAh, AAh,
- d) uczniów w szkołach podstawowych i gimnazjalnych w rejonie GAsp, GAsp,
- e) uczniów w szkołach średnich w rejonie GAss, GAss,
- f) studentów poszczególnych uczelni w rejonie GAu, AAu,
- g) odwiedzin obiektów użyteczności publicznej w rejonie GAR, AAR,
- h) odwiedzin towarzyskich w rejonie GAO, AAO,

gdzie:

- GAx – atrakcyjność do generowania podróży w motywacji x,
AAx – atrakcyjność do absorbowania podróży w motywacji x.

Wyżej wymienione charakterystyki, tj. liczba miejsc pracy, liczba uczniów w szkołach podstawowych i gimnazjalnych, szkołach średnich, liczba studentów poszczególnych uczelni, liczba klientów sklepów i centrów handlowych, liczba odwiedzin prywatnych oraz innych obiektów użyteczności publicznej, takich jak i szpitale, przychodnie, urzędy, obiekty sportowe itp., stanowią atrakcyjność poszczególnych rejonów transportowych. Łączna atrakcyjność obszaru „R” liczona jest jako suma poszczególnych rodzajów atrakcyjności rejonów transportowych „i”.

Określenie zachowań transportowych mieszkańców

Zachowania transportowe dotyczą:

- mobilności poszczególnych grup osób o jednorodnych zachowaniach transportowych, rozumianej jako liczba podróży realizowanych średnio przez każdego mieszkańca w ciągu doby w ramach danej motywacji podróży;
- parametrów logitowych opisujących preferencje w wyborze środka transportowego do realizacji podróży.

Na etapie określenia zachowań transportowych mieszkańców wyżej wymienionych parametry przypisywane są funkcjom związanym z procesami tworzenia macierzy potrzeb transportowych, tzn. pierwszymi trzema podmodelami czterostopniowego modelu symulacyjnego:

- a) generowania podróży - określane są parametry dotyczące liczby podróży realizowanych przez mieszkańców poszczególnych grup osób o jednorodnych zachowaniach transportowych w ramach danej motywacji podróży, w ciągu doby i godziny szczytu porannego;
- b) rozkładu przestrzennego - określane są parametry niezbędne do obliczeń średnioważonych macierzy odległości i czasu podróży pomiędzy rejonami transportowymi istotne przy wyborze lokalizacji celu podróży;