

map akustycznych, czy różnego rodzaju baz ewidencyjnych. Dostępność do nich jest coraz powszechniejsza, a bazy danych z roku na rok są coraz dokładniejsze i coraz bardziej kompletne. Zasoby zgromadzone w bazach są o tyle cenne, iż większość danych dotyczących zagospodarowania przestrzennego przypisanych jest właśnie do konkretnych adresów: np. miejsca zamieszkania, szkół, uczelni, miejsc pracy itd. W modelu transportowym mogą być one opisane, jako tzw. POI – punkty użytkownika (ang. Point of Interest). Każdemu z takich punktów może być przypisana określona charakterystyka, taka jak na przykład liczba mieszkańców w określonym wieku albo liczba miejsc pracy w administracji, szkolnictwie, usługach, handlu itd. Takie podejście w opisach atrakcyjności rejonów transportowych ma wiele zalet. Umożliwia bowiem wykorzystanie wielu zasobów GIS i portali SIP (Systemów Informacji o Przestrzeni) w analizach transportowych. Dodatkowo daje sporą swobodę w kształtowaniu i zmianach granic rejonów transportowych. Zastosowanie analiz przestrzennych funkcjami buforowymi umożliwia także szybką agregację danych opisujących atrakcyjności poszczególnych obiektów (POI), a zarazem przypisanie ich do opisu charakterystyki w zakresie generowania i absorbowania podróży. Tym samym dane te można łatwiej przetworzyć, a modele transportowe mogą uwzględniać większą liczbę rejonów transportowych, co zapewnia istotnie dokładniejsze przybliżenie rzeczywistych atrakcyjności analizowanych obszarów. Co więcej, daje także możliwość bardziej precyzyjnego określania zmian w zagospodarowaniu przestrzennym w analizach modelowych w rozważanych okresach prognostycznych. Budowa nowego obiektu (szkoły, supermarketu, boiska sportowego, bloku mieszkalnego itd.) to wprowadzenie do modelu transportowego nowego obiektu POI opisanego adresem tego obiektu i atrybutami jego atrakcyjności. Ponadto - co ważne - nie jest istotne definiowanie rejonu transportowego, w którym znajduje się ten obiekt, ponieważ zostanie on automatycznie określony przez odpowiednie funkcje buforowe GIS na podstawie przypisanego adresu.

Łączną atrakcyjność rejonu transportowego pod względem danej motywacji podróży stanowi oczywiście suma atrakcyjności tego samego rodzaju wszystkich obiektów znajdujących się w tym rejonie transportowym. Szczególnie istotne jest wyznaczenie dokładnej lokalizacji (adres i nr posesji) na Obszarze Partnerstwa obiektów generujących i absorbujących ruch, ustalenie charakteru prowadzonej w nich działalności oraz określenie liczby osób je odwiedzających w poszczególnych godzinach doby przeciętnego dnia roboczego.

Wyznaczenie atrakcyjności poszczególnych rejonów transportowych Obszaru Partnerstwa, zgodnie z założeniami budowy modelu transportowego, wymagało pozyskania wielu danych o mieszkańcach i zagospodarowaniu przestrzennym. Dane te muszą jednak charakteryzować poszczególne elementy zagospodarowania przestrzennego pod względem ich atrakcyjności do generowania i absorbowania podróży o danej motywacji i dotyczą liczby:

- mieszkańców (tzw. dane demograficzne),
- miejsc pracy,
- studentów poszczególnych uczelni oraz słuchaczy szkół pomaturalnych,
- uczniów w szkołach średnich,
- uczniów w szkołach podstawowych i gimnazjalnych,
- osób mieszkających w akademikach, bursach internatach itp.,
- klientów wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, marketów, supermarketów itp.,
- klientów korzystających z obiektów handlowo-usługowych, bazarów, targowisk, rynków, placówek usługowych, sklepów itp.,