

### Ćwiczenie 3A. Wpływ zmian w zagospodarowaniu na zmiany potencjału.

Dla obliczonego potencjału dobowego z **ćwiczenia 2** pokazać jak zmieni się liczba podróży w wyniku zmian w strukturze funkcjonalnej rejonu komunikacyjnego, realnych dla zadanego rejonu komunikacyjnego (należy wybrać dwa scenariusze z poniższej listy):

1. Funkcja usługowa - budowa centrum handlowego o powierzchni handlowej 15 000m<sup>2</sup>,
2. Funkcja usługowa - budowa biurowca o powierzchni biurowej 30 000 m<sup>2</sup>,
3. Funkcja mieszkaniowa - budowa osiedla mieszkaniowego o powierzchni mieszkaniowej 20 000 m<sup>2</sup>, przewidziana liczba mieszkańców 1 000 osób,
4. Funkcja przemysłowa - budowa fabryki o powierzchni produkcyjnej 50 000 m<sup>2</sup>,
5. Funkcja oświaty - budowa nowego kampusu uczelni o powierzchni oświatowej 20 000 m<sup>2</sup>,
6. Przekształcenie funkcji - z przemysłowej (np. były magazyny, tereny kolejowe, fabryki) na funkcję biurową,
7. Przekształcenie funkcji – z przemysłowej (np. były magazyny, tereny kolejowe, fabryki) na funkcję mieszkaniową.

Scenariusze zmian w funkcji zagospodarowania przestrzennego powinny dążyć o zapewnienia wielofunkcyjności obszaru (rejonu komunikacyjnego), aby zapewnić wysoki udział podróży pieszych do miejsc pracy i zamieszkania.

### Ćwiczenie 3B. Rozkład podróży w ciągu doby, godziny szczytu.

W **ćwiczeniu 2** określono dobowe potencjały ruchotwórcze w każdej z motywacji. Do celów planistycznych najbardziej istotny jest okres największej liczby podróży, tzw. godzina szczytu. Funkcjonowanie miejskiego systemu transportowego analizuje się w godzinie szczytu porannego i popołudniowego. Udział poszczególnych godzin w podróżach dobowych, dla każdej z motywacji, określa się na podstawie wyników kompleksowych badań ruchu (KBR). W tab. 6. pokazano przykładowy udział kolejnych godzin w dobie opracowany na podstawie KBR 2013 w Krakowie.

Tab. 6 Rozkład dobowych motywacji w dobie.

godzina		motywacja						
od	do	D-P	P-D	D-N	N-D	D-I	I-D	NZD
0	1	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
1	2	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
2	3	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
3	4	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%
4	5	3.5%	0.0%	0.1%	0.0%	0.3%	0.1%	0.1%
5	6	16.0%	0.2%	0.5%	0.0%	1.0%	0.1%	0.3%
6	7	28.7%	0.3%	12.3%	0.0%	3.9%	0.3%	1.3%
7	8	28.2%	0.2%	26.0%	0.2%	8.6%	1.2%	5.8%
8	9	9.5%	0.2%	22.6%	0.6%	10.1%	2.6%	5.3%
9	10	4.3%	0.3%	22.1%	0.3%	14.0%	3.6%	6.3%
10	11	1.9%	0.4%	8.0%	1.2%	10.9%	6.7%	9.3%
11	12	1.3%	1.2%	2.4%	4.7%	7.6%	8.7%	10.4%
12	13	1.4%	1.9%	1.8%	11.0%	4.9%	9.1%	8.3%
13	14	1.4%	5.8%	1.0%	22.4%	4.9%	7.8%	9.9%
14	15	0.9%	17.6%	0.6%	27.5%	4.6%	7.6%	10.6%
15	16	0.5%	26.8%	0.4%	14.3%	5.8%	7.8%	11.7%
16	17	0.5%	18.8%	1.2%	8.3%	7.5%	9.1%	7.6%
17	18	0.7%	10.7%	0.8%	4.0%	7.1%	8.4%	5.1%
18	19	0.3%	5.7%	0.3%	2.8%	4.3%	8.0%	3.6%
19	20	0.1%	3.8%	0.1%	2.0%	2.6%	8.2%	2.3%
20	21	0.2%	2.4%	0.0%	0.3%	1.1%	5.5%	1.2%
21	22	0.2%	2.3%	0.0%	0.3%	0.4%	3.3%	0.5%
22	23	0.0%	1.2%	0.0%	0.1%	0.1%	1.4%	0.2%
23	24	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.1%

W ćwiczeniu tym należy określić i krótko opisać:

- a) dla każdej motywacji godzinę w której liczba podróży jest największa,
- b) dla zadanego rejonu sumaryczną liczbę podróży rozpoczynanych w każdej godzinie,
- c) liczbę podróży w godzinie szczytu porannego i popołudniowego,
- d) godzinę o największej generacji ruchu,
- e) charakter rejonu:
  - czy występuje jedna wyraźna godzina szczytu, jeśli tak, to jaka (poranna, popołudniowa),
  - o ile mniejszy jest potencjał w godzinie międzyszczytu niż w godzinie szczytowej,
  - jak zmieni się liczba podróży w godzinie szczytu w okresie przerwy w zajęciach szkolnych (gdy zanikną podróże związane z nauką).