

• Inne (I) – sprawy urzędowe, odwiedziny w ośrodkach zdrowia itp oraz związane z tymi motywacjami ogniwa podróży:

- dom – praca,
- praca – dom,
- dom – szkoła,
- szkoła – dom,
- dom – uczelnia,
- uczelnia – dom,
- dom – zakupy detaliczne,
- zakupy detaliczne – dom,
- dom – zakupy w centrum handlowym,
- centrum handlowe – dom,
- dom – rekreacja,
- rekreacja – dom,
- dom – inne,
- inne – dom,
- niezwiązane z domem (praca – praca).

Mając na uwadze fakt, iż cele podróży i sposób realizacji podróży przez mieszkańców danego obszaru zależny jest zarówno od wieku, statusu społecznego i zawodowego, jak i środka transportowego jakim dana grupa mieszkańców dysponuje, wydzielono następujące grupy osób o jednorodnych zachowaniach transportowych, niezależnie dla pięciu rodzajów obszarów zamieszkania (Bydgoszcz, Toruń, średnie i małe miasta, obszary wiejskie oraz obszary zewnętrzne w stosunku do obszaru analizy):

- a) Uczniowie szkół podstawowych i gimnazjów (USPG),
- b) Uczniowie szkół średnich (USS),
- c) Studenci studiów stacjonarnych (Stu),
- d) Osoby pracujące poza własnym gospodarstwem rolnym (P),
- e) Osoby pracujące we własnym gospodarstwie rolnym (PR),
- f) Osoby niepracujące (NP)

Ze względu na fakt, iż dzieci poniżej 9 roku życia zwykle nie realizują samodzielnych podróży, grupa „Uczniowie szkół podstawowych i gimnazjów” dotyczy jedynie tych, którzy ukończyli 9 rok życia.

Mając tak zdefiniowany popyt i podaż w transporcie przyjęto następujące podstawowe założenia dotyczące funkcjonowania modelu:

- 1) Zadaniem nadrzędnym modelu będzie wyznaczenie natężeń ruchu samochodowego, oraz potoków pasażerskich w środkach transportu indywidualnego oraz transportu publicznego (autobusach, kolei) na sieci drogowej analizowanego obszaru dla okresu doby typowego dnia roboczego oraz godziny szczytu porannego dnia roboczego. Za godzinę szczytu przyjęto 7<sup>00</sup>–8<sup>00</sup>.
- 2) Model transportowy będzie makromodelem, czyli będzie odwzorowywał typowe zjawiska transportowe w układzie globalnym, bez szczegółowych analiz zjawisk zachodzących lokalnie (takich jak np. zmiana pasa ruchu, włączanie się do ruchu), co jest przedmiotem mikrosymulacji.