

- 3) Model transportowy obejmował będzie 4 podmodele zintegrowane w jeden model Obszaru Partnerstwa, obejmujące obszarowo: Bydgoszcz, Toruń i pozostały Obszar Partnerstwa oraz tereny zewnętrzne Obszaru Partnerstwa. W podmodelach tych zdefiniowano wszystkie elementy konstrukcji modelu transportowego w zakresie opisu infrastruktury transportowej.
- 4) W modelu popyt generowany będzie dynamicznie dla zadanego okresu czasu tj. doby dnia roboczego oraz godziny szczytu porannego dnia roboczego.
- 5) Model oparty będzie o teorie czterostopniowego etapu obliczeniowego złożonego z:
 - Generowania popytu (powstawanie ruchu).
 - Wyboru celu podróży (rozkład przestrzenny ruchu w układzie macierzowym).
 - Wyboru środka do realizacji podróży (podróż piesza, rowerem itd.).
 - Rozkładu ruchu na sieć transportową (wyboru tras przejazdu i obciążenia poszczególnych odcinków sieci transportowych).
- 6) Wszystkie etapy obliczeń realizowane będą każdorazowo w trakcie każdego cyklu obliczeniowego, co umożliwi właściwe odzwierciedlenie charakterystyk podaży (np. liczba kursów w transporcie publicznym) oraz stanu obciążenia sieci ruchem. Dzięki temu wyniki analiz symulacyjnych będą obarczone mniejszymi błędami.
- 7) Potrzeby transportowe w modelu opisane są przez generatory potrzeb transportowych: mieszkańców, przyjezdnych, a także ruch towarowy. Każdy generator potrzeb transportowych scharakteryzowany jest przez następujące elementy:
 - grupy generujące potrzeby transportowe (Persons groups) – np. grupy osób o jednorodnych zachowaniach transportowych;
 - pary motywacji podróży (Activity pairs) – np. D-P (dom - praca);
 - warstwy popytu (Demand strata) – np. D-P_P(motywacja podróży dla grupy osób pracujących).
- 8) Dla każdej grupy osób jednorodnych zachowań transportowych, dla każdej pary motywacji podróży oraz każdego dostępnego środka transportowego generowana jest jedna macierz potrzeb transportowych. Tym samym w zakresie bloku potrzeb transportowych w modelu generowanych jest ponad tysiąc macierzy. W modelach tych zdefiniowano wszystkie zasadnicze elementy konstrukcji modelu transportowego w zakresie opisu infrastruktury transportowej.
- 9) Podstawą do generowania popytu wewnętrznego będą mieszkańcy przypisani do, zdefiniowanych w modelu transportowym, rejonów transportowych.
- 10) Liczba podróży generowanych w danym przedziale czasu (w dobie oraz w godzinie szczytu porannego), a także inne niezbędne parametry modelowe, takie jak przykładowo: średnia długość podróży, prawdopodobieństwo wyboru celu podróży, wyboru środka transportowego itp., określone zostaną na podstawie badań ankietowych mieszkańców danego obszaru (obszarów wiejskich, średnich i małych miast oraz Bydgoszczy i Torunia).
- 11) Atrakcyjności poszczególnych rejonów transportowych, rozumiane jako częstotliwość potencjalnych odwiedzin danego obszaru przez mieszkańców w ciągu doby dnia roboczego lub godziny szczytu porannego w danym celu zdefiniowane zostaną na podstawie dostępnych danych (np. baza Regon, dane statystyczne GUS, dane z urzędów powiatowych i gminnych) oraz badań własnych autorów dotyczących