

- obiektów użyteczności publicznej. Dane o ww. atrakcyjności przypisane zostaną do zdefiniowanych w modelu transportowym rejonów transportowych.
- 12) Dodanie nowego obiektu w danym rejonie realizowane może być poprzez określenie nowej liczby mieszkańców oraz zmianę jego atrakcyjności i opisu jego atrakcyjności; w tym przykładowo liczby miejsc pracy, klientów zakładu usługowego itp. (opisanie potencjalnej liczby odwiedzin danego obiektu w ciągu doby dnia roboczego). Przypisanie mieszkańców do danego obiektu skutkować będzie generacją i absorpcją nowych podróży. Nadanie atrakcyjności dla danego obiektu nie powoduje generacji nowych podróży w danym obszarze, ale zmienia przestrzenny ich rozkład. Przykładowo powstanie nowego sklepu nie wpłynie na powstanie nowych podróży a jedynie na fakt, iż część mieszkańców jako cel podróży wybierze nowy obiekt, zamiast jednego z dotychczasowych.
 - 13) Na potrzeby analiz modelowych analizowany obszar podzielony zostanie na mniejsze obszary reprezentujące jednorodne części Obszaru Partnerstwa – tzw. rejonu transportowe. Podstawą definicji każdego obszaru będą umowne granice poszczególnych rejonów transportowych, przy czym rejonu te utworzone są w ramach poszczególnych gmin i powiatów lub dużych i średnich miast.
 - 14) W trakcie analiz modelowych, zarówno liczba mieszkańców, jak i atrakcyjności poszczególnych rejonów transportowych będą aktualizowane każdorazowo po ich zmianie na podstawie opisu atrakcyjności poszczególnych obiektów zgromadzonych wewnątrz rejonów transportowych.
 - 15) Na granicy Obszaru Partnerstwa zdefiniowane zostaną tzw. zewnętrzne rejonu transportowe reprezentujące wloty i wyloty korytarzy transportowych z Obszaru Partnerstwa, zarówno drogowych, jak i kolejowych.
 - 16) Ruch tranzytowy przez Obszar Partnerstwa określony zostanie na bazie wojewódzkiego modelu transportowego i nałożony jako stały (niezależny od zmian w atrakcyjności obszaru).
 - 17) Atrakcyjności zewnętrznych rejonów transportowych określone zostaną na podstawie analiz przy wykorzystaniu wojewódzkiego modelu transportowego. Wyznaczać je będą liczby podróży wjeżdżających i wyjeżdżających z Obszaru Partnerstwa w danym okresie analizy (w dobie lub godzinie szczytu porannego) w podziale na grupy osób o jednorodnych zachowaniach transportowych. Liczba podróży określona winna być w taki sposób, by wraz z potokami tranzytowymi odzwierciedlać potoki pasażerskie oraz natężenia ruchu drogowego obserwowane na poszczególnych wlotach do analizowanego obszaru w ciągu doby dnia roboczego oraz godziny szczytu porannego.
 - 18) Podróżni wjeżdżający w analizowany obszar w ruchu absorbowanym danym środkiem transportu (jako pasażer samochodu, transportu publicznego lub kierowca samochodu osobowego) realizować będą podróże w takiej samej strukturze motywacji co mieszkańcy Obszaru Partnerstwa. Wybór lokalizacji celu podróży zależny będzie od atrakcyjności analizowanego obszaru oraz dostępności układu transportowego.
 - 19) Zakłada się iż podróże realizowane przez przyjezdnych do Obszaru Partnerstwa samochodem osobowym (jako kierowca lub pasażer) realizowane są tylko tym środkiem transportu. Podróż realizowane środkami transportu publicznego (z