

przekroczeniem granicy analizowanego obszaru) wykonywane mogą być również środkami transportu publicznego funkcjonującego w ramach obszaru analizy jako podróż łączona. Tym samym przykładowo podróżny przyjeżdżając do Obszaru Partnerstwa koleją może wybrać dowolną stację kolejową by przesiąść się na inny środek transportu publicznego w Obszarze Partnerstwa.

- 20) Atrakcyjność rejonów zewnętrznych dla ruchu generowanego, określona zostanie w postaci konkretnej liczby osób w grupach osób jednorodnych zachowań transportowych, przy czym liczba osób wyjeżdżających z danego rejonu transportowego na Obszarze Partnerstwa będzie proporcjonalna do liczby mieszkańców poszczególnych grup osób jednorodnych zachowań transportowych na terenie danego rejonu transportowego.
- 21) Ruch towarowy (ciężki i dostawczy) zostanie określony na podstawie oddzielnych badań, jako liczba generowanych i absorbowanych podróży pojazdów tej grupy z/do zakładów pracy i obiektów użyteczności publicznej. Analogicznie, jak w przypadku opisu atrakcyjności poszczególnych obszarów, atrakcyjność do generacji/absorbacji ruchu towarowego przypisana zostanie do poszczególnych rejonów transportowych.
- 22) W modelu zakodowany zostanie cały podstawowy układ transportowy obejmujący zarówno odcinki dróg, wydzielone ciągi piesze (głównie dojścia do przystanków i dworców), jak i dostępny transport publiczny kolejowy i drogowy (autobusy) oraz ciągi rowerowe. Geometria układu transportowego zostanie opisana w taki sposób, aby najbardziej wiarygodnie odzwierciedlić rzeczywistość.
- 23) W modelu zakodowana zostanie cała podstawowa sieć drogowa Obszaru Partnerstwa obejmująca drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne, uwzględniając autostrady, drogi ekspresowe, główne ruchu przyspieszonego, główne, zbiorcze i lokalne.
- 24) Podstawowe charakterystyki odcinków międzywęzłowych (liczba pasów ruchu i ich szerokości, ograniczenia prędkości, rodzaj i stan nawierzchni itd.) będą przypisane przez model transportowy do odpowiedniego typu odcinka, w ramach którego zdefiniowana jest również przepustowość wzorcowa oraz prędkości w ruchu swobodnym poszczególnych grup pojazdów (osobowe, dostawcze i ciężarowe).
- 25) Skrzyżowania układu podstawowego Obszaru Partnerstwa, w tym skrzyżowania z sygnalizacją świetlną, opisane zostaną w sposób umożliwiający dynamiczne obliczanie przez model rzeczywistych strat czasu na podstawie uproszczonych metod obliczania przepustowości opracowanych przez autorów.
- 26) Trasy przebiegu poszczególnych linii transportu publicznego wytyczone będą po odcinkach w ramach dostępnych systemów transportowych, przy czym odległości i czasy przejazdu pomiędzy poszczególnymi przystankami zostaną określone na podstawie rozkładów jazdy dla poszczególnych przedziałów godzinowych.
- 27) Układ linii transportu publicznego składać się będzie ze wszystkich linii użyteczności publicznej kolejowych i autobusowych tylko o zasięgu wykraczającym poza jedną gminę.
- 28) Przystanki zdefiniowane zostaną jako grupa przystanków – przystanek obsługuje oba kierunki przejazdu. Odpowiednio zdefiniowane odcinki dla podróży pieszych umożliwią odwzorowanie rzeczywistych zachowań podróżnych (np. przejścia pomiędzy przystankami w trakcie przesiadki).