

dla których dopuszczony jest ruch samochodowy. Tym samym zapewniona zostanie możliwość prawidłowego odtworzenie diagramów ruchu na skrzyżowaniach.

Do podstawowych atrybutów określających powiązanie rejonów transportowych z siecią transportu drogowego, należą:

- a) Przypisanie rejonu do węzła - przypisania apriori na podstawie wskazania przez użytkownika rejonu transportowego i węzła sieci transportowej z nim powiązanego.
- b) Typ powiązania – w programie jest możliwość przyjęcia 9 typów powiązań oznaczonych cyframi od 0 do 9; jednak w modelu nie zdecydowano się na wyróżnianie różnych typów powiązań rejonów transportowych z siecią transportową.
- c) Systemy transportowe, dla których dane powiązanie obowiązuje oraz czas spędzony w trakcie korzystania przez dane powiązanie w ramach danego systemu transportowego. Czas ten określany jest początkowo w sposób automatyczny na podstawie odległości liczonej w linii powietrznej od środka ciężkości rejonów transportowych do danego węzła oraz prędkości w ramach danego systemu transportowego. Czas ten jednak może być odpowiednio korygowany, co umożliwia uwzględnienie utrudnień w korzystaniu z danego podwiązania w ramach danego systemu transportowego (np. schody przy podróżach pieszych). Jeżeli nie zostanie wybrany żaden system transportowy oznacza to, iż dane powiązanie nie jest miejscem powiązania rejonu transportowego z siecią transportową. Można wydzielić powiązania dotyczące tylko jednego wybranego systemu transportowego (np. indywidualnego lub tylko publicznego itp.). Należy jednak zaznaczyć, iż brak powiązania rejonu transportowego z siecią transportową spowoduje brak możliwości prowadzenia analiz rozkładu ruchu na daną sieć transportową.

Opis sieci i funkcjonowania transportu publicznego

Z punktu widzenia analiz ruchu drogowego (transportu indywidualnego), dane o transporcie publicznym i sposobie jego funkcjonowania decydują o wielkości potrzeb transportowych realizowanych w ramach transportu indywidualnego. Jak wynika z badań ankietowych mieszkańców Obszaru Partnerstwa, transport publiczny (autobusy, kolej), obok innych form przemieszczania się, jest największym konkurentem dla transportu indywidualnego przy realizacji podróży powyżej 2,5 km. Dobrze rozwinięta forma transportu publicznego, prowadzonego niezależnie od transportu indywidualnego sprawiają, iż przy dużym zatłoczeniu układu transportu indywidualnego (a tym samym znacznie wydłużonym czasie podróży w ramach transportu indywidualnego), część podróżnych rezygnuje z podróży własnym pojazdem na rzecz konkurencyjnego transportu publicznego. Analogicznie brak transportu publicznego w danym obszarze analizy przyczynia się do wzrostu transportu indywidualnego, pozbawionego konkurencji ze strony transportu publicznego. Dlatego odpowiednie opisanie funkcjonowania transportu publicznego umożliwia istotne zbliżenie opisu zjawisk transportowych w analizowanym obszarze.

W opisywanym modelu transportowym dla Obszaru Partnerstwa zdefiniowano podstawowe systemy transportowe, za pomocą których można realizować podróże na terenie