

W modelu transportowym dla każdej z linii przypisuje się informacje dotyczące przewoźnika oraz standardowego środka przewozowego.

Do kluczowych parametrów opisujących poszczególne linie transportowe należą średnie częstotliwości kursowania środków przewozowych poszczególnych linii w określonym interwale czasowym. Należy podkreślić, iż liczba odjazdów (kursów) oraz liczba wozokm (praca przewozowa) zależna jest od zdefiniowanego rozkładu jazdy, a średnia prędkość - od czasów przyjazdu i odjazdu środków przewozowych wzdłuż trasy danej linii. Zakłada się bowiem, iż nadrzędnym zadaniem funkcjonowania poszczególnych linii jest zachowanie rozkładu jazdy oraz punktualności.

Marszrutyzacja linii opisuje trasę przejazdu środków transportowych w ramach funkcjonowania danej linii. Zwykle opisuje się trasy w kierunku „tam i powrót”. Opis trasy to ciąg kolejnych węzłów sieci transportowej przynależnej do danego systemu transportowego oraz następujących po sobie przystanków. Dla każdego z przystanków określić można:

- a) możliwość zatrzymywania się danego środka transportu,
- b) czas postoju,
- c) dopuszczenie wsiadania pasażerów,
- d) dopuszczenie wysiadania pasażerów,
- e) czas przejazdu pomiędzy kolejnymi przystankami.

Możliwy jest więc pełen opis struktury obsługi przystanków transportu publicznego przez poszczególne linie transportu publicznego.

Jednym z kluczowych parametrów decydujących o atrakcyjności transportu publicznego jest jego dyspozycyjność, rozumiana jako liczba kursów realizowanych przez środki przewozowe transportu publicznego. Parametr ten opisywany jest przez rozkłady jazdy, które definiowane są dla każdej marszrutyzacji oddzielnie. Tym samym możliwe jest określenie zarówno liczby kursów realizowanych przez daną linię transportu publicznego, jak i wzajemne powiązania pomiędzy sobą liniami transportu publicznego – synchronizacja rozkładów jazdy.

1.3. BLOKI OBLICZENIOWE MODELU TRANSPORTOWEGO

Bloki obliczeniowe modelu stanowią jego zasadniczą część. Wszystkie bowiem obliczenia w modelu realizowane są w oparciu o konstrukcję modelu. Blok obliczeniowy modelu transportowego opracowano jako interaktywny, czterostopniowy model ruchu, w którym macierze potrzeb transportowych generowane są w ramach czterech podmodeli obliczeniowych.

Na uwagę zasługuje fakt, iż opisana konstrukcja modelu oraz sposób prowadzenia obliczeń daje możliwość uzupełnienia modelu o każdy dowolny inny system transportowy po wprowadzeniu niezbędnych parametrów podziału modalnego i rozkładu ruchu na sieci transportowe.

Schemat poszczególnych bloków obliczeniowych w modelu transportowym dla Obszaru Partnerstwa przedstawiono na rys. 1.3. Całość bloku zapisana jest w programie VISUM w ramach Procedur i Funkcji Obliczania.