

$$P[i-j]_g = p(g)_{i,j} \cdot P_{(g),i} , \quad (1.6)$$

gdzie:

$P_{(g),i}$  – liczba generowanych podróży przez grupę osób  $g$  z rejonu transportowego  $i$ ,

$p(g)_{i,j}$  – prawdopodobieństwo wyboru przez grupę osób  $g$  celu podróży rejonu  $j$  z rejonu  $i$ :

$$p(g)_{i,j} = \frac{A(g)_j \cdot R(g)_{i,j}}{\sum_{k=1}^n A(g)_k \cdot R(g)_{i,k}} , \quad (1.7)$$

$A(g)_j$  – atrakcyjność danego rejonu  $j$  jako celu podróży dla grupy osób  $g$  – atrakcyjność pod względem określonych motywacji podróży dla grup osób  $g$ ,

$A(g)_k$  – j.w., lecz dla rejonu  $k$ ,

$R(g)_{i,j}, R(g)_{i,k}$  – funkcja oporu podróży dla grupy osób  $g$  z rejonu  $i$ , odpowiednio do rejonu  $j$  oraz  $k$ :

$$R(g)_{i,j} = e^{-0,5(\alpha_x \cdot X_{ij} + \alpha_T \cdot T_{ij})} , \quad (1.8)$$

$e$  – podstawa logarytmu naturalnego,

$\alpha_x$  – współczynnik oporu długości podróży,

$\alpha_T$  – współczynnik oporu czasu podróży,

$n$  – liczba rejonów transportowych,

$X_{ij}$  – długość podróży z rejonu transportowego  $i$  do  $j$  – określa się ją jako średnią ważoną długości podróży odbywaną różnymi środkami transportowymi z  $i$  do  $j$ ; jako wagę przyjmuje się częstość wykorzystywania przez grupę osób  $g$  danej długości podróży do połączenia  $i-j$ ,

$T_{ij}$  – czas podróży z rejonu transportowego  $i$  do  $j$  – określa się analogicznie jak w przypadku długości podróży.

Należy podkreślić, że przy ustalaniu funkcji oporu podróży założono, że zarówno czas jak i długość podróży mają jednakowy wpływ na opór podróżowania przez poszczególne grupy osób jednorodnych zachowań transportowych.

Wartość współczynników oporu długości podróży oraz czasu podróży są uzależnione od rodzaju grupy osób jednorodnych zachowań transportowych oraz od motywacji podróży. Wartości tych współczynników ustalono w modelu na podstawie wyników badań ankietowych mieszkańców Obszaru Partnerstwa przeprowadzonych przez autorów (patrz opracowanie z części I A).

### Wybór środka do realizacji podróży (Modal Split)

Wybór środka jest trzecim stopniem czterostopniowego modelu transportowego. Ten właśnie element modelu decyduje o liczbie podróży realizowanych różnymi formami transportu, w tym transportem indywidualnym i publicznym.

Wybór środka transportowego do realizacji podróży określany jest zwykle mianem *modal split* – rozkładu modalnego. Wynika on zarówno z dostępności środka transportowego