

Ponieważ liczba atrakcyjności dla generacji i absorpcji podróży poszczególnych rejonów transportowych będzie sumą atrakcyjności punktów adresowych zgromadzonych w ich granicach, możliwe jest dowolne definiowanie liczby i granicy rejonów transportowych. Ważne jest jednak, by rejonu te reprezentowały w miarę jednorodnie od strony zagospodarowania obszary miasta.

Na etapie budowy modelu dokonano podziału Obszaru Partnerstwa na ww. rejonu transportowe, przy czym ich numeracja była dowolna, a przebieg granic może być dowolnie modyfikowany, pod warunkiem zachowania ich topologii. Zachowanie topologii granic oznacza, że granice nie powinny się nachodzić, a wierzchołki granic powinny być wzajemnie powiązane. Zaleca się również, by granice poszczególnych rejonów transportowych nie przecinały obiektów modelu – Budynki (POI).

Przyjmując do analiz liczbę i granice rejonów transportowych kierowano się zarówno powyższymi przesłankami, jak i następującymi dalszymi zasadami:

- rejon powinien charakteryzować się w miarę jednorodnym zagospodarowaniem przestrzennym,
- powierzchnia rejonu transportowego powinna być odwrotnie proporcjonalna do gęstości zabudowy,
- granice rejonów transportowych powinny pokrywać się z innymi naturalnymi i sztucznymi granicami terenowymi, np. groble, linie kolejowe, rzeki,
- liczba rejonów nie może być większa od 1 500, ze względu na możliwości wykorzystanego programu komputerowego VISUM do budowy modelu transportowego.

Należy także wyraźnie podkreślić, że wykonanie podziału danego obszaru na rejonu transportowe nie jest zagadnieniem prostym i łatwym, albowiem konieczne jest poszukiwanie rozwiązania optymalnego. Polega ono na kompromisowym wyborze liczby rejonów transportowych, biorąc pod uwagę pewną sprzeczność pomiędzy dążeniem do uproszczenia procesu gromadzenia i przetwarzania danych oraz analiz danych, w tym także uzyskania odpowiednio dużej liczebności prób zmiennych opisujących rejonu transportowe, co uzyskuje się przy mniejszej liczbie rejonów, a dążeniem do uzyskania maksymalnie wiernego odzwierciedlenia ruchu, co z kolei uzyskuje się przy dużej liczbie rejonów. Niezmiernie ważne, zwłaszcza w miastach o dużej liczbie mieszkańców, ze względu na dużą liczbę danych, jest szybkie pozyskiwanie informacji o rejonach transportowych, a dotyczących przekroju demograficznego i socjalnego, miejsc pracy i nauki, innych obiektów o znacznym potencjale ruchotwórczym, infrastruktury technicznej i transportowej itd. Najważniejszą zasadą dokonania podziału danego obszaru musi być jednorodność rejonów pod względem zagospodarowania przestrzennego oraz zgodność z przyjętym dla celów planistycznych podziałem miasta na jednostki bilansowe, tzw. jednostki urbanistyczne. Zarówno w przypadku Torunia, jak i Bydgoszczy wykorzystano podział na takie jednostki zawarte w Studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego tych miast. W Toruniu obszar miasta został podzielony na 20 jednostek urbanistycznych - rys. 2.2, a w Bydgoszczy na 51 takich jednostek - rys. 2.3.