

20003	Inowrocław							
20004	Włocławek							
20005	Lipno							
20006	Wąbrzeźno							
20007	Grudziądz							
20008	Laskowice Pomorskie							
20009	Świekatowo							

Numery rejonów mogą być dowolnie zmienione, jednak z zachowaniem powyżej opisanych zasad. Większe znaczenie ma położenie, tzw. środków ciężkości poszczególnych rejonów transportowych. Wpływa ono w znacznym stopniu na pierwotne czasy dostępu do poszczególnych sieci transportowych. Na podstawie położenia współrzędnych środków ciężkości poszczególnych rejonów oraz współrzędnych węzłów sieci transportowych (skrzyżowań bądź przystanków) określana jest odległość, a tym samym czas dostępu do sieci transportowych. Środki ciężkości poszczególnych rejonów nie muszą reprezentować ich środków geometrycznych, a ich środki ciężkości rozumiane są jako środek ciężkości ich atrakcyjności transportowej. Dotyczy to szczególnie tych rejonów transportowych, które charakteryzują się małą jednorodnością w zagospodarowaniu (np. obszary zielone z małym fragmentem, na którym zlokalizowano zabudowę mieszkaniową lub zakłady przemysłowe). Dlatego wszelkie zmiany położenia środków ciężkości poszczególnych rejonów należy dokonywać przy zachowaniu szczególnej ostrożności i przy pełnej kontroli zmian w czasach dostępu do poszczególnych systemów transportowych.

Każdy z rejonów transportowych opisany został także przez zmienne użytkownika (UDA – User Defined Attributes). W tabelicy 2.2 zamieszczono wykaz najważniejszych zmiennych użytkownika przyjętych dla Bydgoszczy i Torunia. Lista zdefiniowanych atrybutów może być dowolnie modyfikowana, zależnie od potrzeb użytkowników modelu transportowego. Należy zaznaczyć, iż część atrybutów ma charakter czysto opisowy (bazodanowy), ale istnieją również takie, które stosowane są w procedurach obliczeniowych. Tym samym należy pamiętać, iż modyfikacja atrybutów użytych w obliczeniach wymaga w konsekwencji modyfikacji parametrów obliczeniowych modelu. Zmienne te opisują zarówno liczbę mieszkańców zamieszkujących w ramach danego rejonu transportowego, jak i inne charakterystyki opisujące atrakcyjność transportową danego rejonu transportowego – wartość generowanych i absorbowanych podróży w danym przedziale czasu. Dane te odgrywają jedną z kluczowych ról w procesie obliczeń modelowych. Należy podkreślić, iż większość danych opisujących atrakcyjność poszczególnych rejonów transportowych to pochodne danych z punktów adresowych. W ramach obliczeń dane o ww. obiektach użytkownika przypisywane są dynamicznie rejonom transportowym.

Tabl. 2.2.

Kluczowe zmienne użytkownika – Rejony transportowe (Zones)				
Lp.	AttId	Nazwa	Typ	AttId
1	ACIEZKI	Atrakcyjność ciężki	Liczba rzeczywista	Atrakcyjność dla absorpcji ruchu ciężarowego dla aktualnego okresu analizy.