

- pasywny (regresyjny) – którego cechą charakterystyczną jest możliwość wystąpienia regresu gospodarczego (z różnych powodów) oraz najwolniejszy rozwój inwestycji transportowych w Polsce i w województwie, a także stabilizacja wskaźnika motoryzacji oraz mobilności mieszkańców.

Bazą do opracowania modeli prognostycznych był model transportowy Obszaru Partnerstwa dla stanu istniejącego. Natomiast w przypadku analiz prognostycznych ruchu i podróży zewnętrznych (tranzytowych, absorbowanych i generowanych przez Obszar Partnerstwa) – także wojewódzkie prognostyczne modele transportowe województwa kujawsko-pomorskiego, opracowane w 2013 roku przez autorów dla wyżej wymienionych okresów prognostycznych oraz poszczególnych scenariuszy rozwoju gospodarczego.

Modele prognostyczne, podobnie jak model dla stanu istniejącego, oparte są o teorię czterostopniowego etapu obliczeniowego złożonego z:

- Generowania popytu na podróże (powstawania podróży, powstawania ruchu).
- Wyboru celu podróży (rozkład przestrzenny podróży i ruchu w układzie macierzowym).
- Wyboru środka transportowego do realizacji podróży.
- Rozkładu ruchu na sieci transportowe.

Należy podkreślić, że modeli transportowych budowanych dla okresów prognozy nie można poddać ocenie statystycznej ani ocenie dokładności, ponieważ nieznanym jest rzeczywisty obraz funkcjonowania tych systemów w przyszłości – nie ma żadnych danych, do których można by porównać wyniki obliczeń symulacyjnych wykonanych za pomocą tych modeli. Z tego też względu takiej oceny nie wykonano. O dokładności tych modeli decyduje w głównej mierze dokładność skonstruowanego modelu transportowego dla stanu istniejącego (patrz sprawozdanie z części IB) oraz poprawność dokonanych założeń odnoszących się do zmian głównych elementów tego modelu w perspektywie przyszłych lat.

Należy też podkreślić, że modele transportowe dla poszczególnych okresów prognoz oraz scenariuszy rozwoju gospodarczego budowane są przede wszystkim w celu stworzenia narzędzi do szczegółowych analiz symulacyjnych, umożliwiających poszukiwanie i ustalenie optymalnych kierunków rozwoju systemów transportowych. Stąd przy ich konstruowaniu uwzględnia się zmiany w stosunku do modelu bazowego (dla stanu istniejącego) tylko tych jego elementów, które nie podlegają analizom optymalizacyjnym. Do tych zmian, które nie będą podlegać analizom optymalizacyjnym należą między innymi: zmiany demograficzne, liczba mieszkańców w poszczególnych grupach osób, jednolitych zachowań transportowych, zmiany ich zachowań transportowych, zmiany atrakcyjności transportowych poszczególnych rejonów oraz bazowe inwestycje odnoszące się do sieci transportowych (np. budowa drogi ekspresowej nr 5 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego). Pozostałe elementy związane z rozwojem systemów transportowych Obszaru Partnerstwa będą „wprowadzane” do odpowiednich prognostycznych modeli na etapie analiz optymalizacyjnych, podczas realizacji części IIB Studium.

Zgodnie z zapisami szczegółowego zakresu poszczególnych części Studium, opis założeń zmian w latach zagospodarowania przestrzennego rejonów transportowych Obszaru Partnerstwa oraz zmian ich atrakcyjności transportowych na potrzeby budowy poszczególnych modeli prognostycznych oraz analiz symulacyjnych przedstawione zostaną w sprawozdaniu z części II B Studium.