

W uzupełnieniu do opisu modelu transportowego dla stanu istniejącego (patrz sprawozdanie z etapu IB Studium) przy budowie prognostycznych modeli transportowych założono ponadto:

- 1) Ze względu na potrzebę dokładniejszego odwzorowania potrzeb transportowych, w modelach prognostycznych wydzielono aż 34 grupy mieszkańców Obszaru Partnerstwa o jednorodnych zachowaniach transportowych, różniących się:
 - a) charakterem obszaru zamieszkania:
 - Bydgoszcz,
 - Toruń,
 - gminy ościenne Bydgoszczy,
 - gminy ościenne Torunia,
 - małe miasta,
 - obszary wiejskie,
 - b) statusem społecznym:
 - uczniowie szkół podstawowych i gimnazjum (USPiG),
 - uczniowie szkół średnich (USS),
 - studenci studiów stacjonarnych (Stu),
 - osoby pracujące poza własnym gospodarstwem rolnym (P),
 - osoby pracujące we własnym gospodarstwie rolnym (PR),
 - osoby niepracujące (NP).
- 2) Każdy model prognostyczny zbudowany jest z dwóch zintegrowanych podmodeli, z których pierwszy obejmuje cały Obszar Partnerstwa wraz z Bydgoszczą i Toruniem oraz ich gminami ościennymi oraz drugi – tereny zewnętrzne Obszaru Partnerstwa przyporządkowane poszczególnym samochodowym drogom wjazdowym i wyjazdowym z Obszaru Partnerstwa oraz kolejowym trasom wjazdowym i wyjazdowym z Obszaru Partnerstwa.
- 3) W celu zwiększenia dokładności analiz związanych z wyborem środka transportowego przez określoną grupę osób jednorodnych zachowań transportowych, postanowiono rozbudować „modal split”, rozszerzając funkcję logitową atrakcyjności wykorzystania danego środka transportowego o dwa człony: dostępność do środka transportowego i koszty podróży oraz uwzględniając w czasie podróży różne wagi poszczególnych atrybutów czasu podróży (w tym np. czasu oczekiwania na środek transportowy na przystanku).