

natężeń ruchu pojazdów i ich struktury rodzajowej oraz w przekrojach linii kolejowych,

- uzupełniające dobowe pomiary napełnień transportu kolejowego na wszystkich przystankach i stacjach kolejowych,
- uzupełniające pomiary napełnień transportu autobusowego podmiejskiego i regionalnego na wszystkich dworcach autobusowych oraz na ważnych węzłach przesiadkowych i przystankach publicznego transportu zbiorowego w miastach rdzennych oraz w siedzibach gmin.

W analizach zostaną uwzględnione również dostępne wyniki badań cech ruchu drogowego i publicznego transportu zbiorowego wykonane na zlecenie różnych podmiotów w tym Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Urzędów miast Bydgoszczy i Torunia.

W rozdziale 2 oraz 8 przedstawiono charakterystykę dokumentów rangi krajowej, wojewódzkiej, regionalnej i lokalnej, dotyczących uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych rozwoju transportu. Dokumenty te mają najczęściej charakter strategiczno-operacyjny, a treści w nich zawarte dotyczą różnych horyzontów czasowych (z reguły najdłuższe w dokumentach rangi krajowej, a najkrótsze w dokumentach rangi lokalnej). Zostały one uchwalone przez dane organy państwowe lub daną jednostkę samorządu terytorialnego. Większość z tych dokumentów sporządzona i przyjęta do realizacji została jeszcze przed rokiem 2013, a niektóre z nich sięgają nawet roku 2000. Przedstawiają one najczęściej ogólne kierunki działań dla poszczególnych lub wybranych:

- sektorów gospodarki (np. przemysł, budownictwo, rolnictwo, handeje, usługi itp.),
- elementów polityki społecznej (tj. demograficznej, rodzinnej, oświatowej, kulturalnej, ochrony zdrowia, mieszkaniowej, migracyjnej, rynku pracy, socjalnej, ochrony środowiska, czy prewencji i zwalczania zjawisk patologii społecznej).

Zawierają także zbiór pożądaných inwestycji w celu realizacji zaspokajania szeroko rozumianych potrzeb społeczno-gospodarczych mieszkańców danego terenu, a także oczekiwane rezultaty po ich wdrożeniu.

Przedstawione w rozdziale 2 oraz 8 charakterystyki strategicznych dokumentów, ze względu na zakres merytoryczny części I A całego Studium, ograniczają się do zawartej w tych dokumentach oceny różnych systemów transportowych oraz opisu procesów mających wpływ na ich dalszy rozwój. W treści tych rozdziałów umieszczono również informację o podjętych w ramach tych dokumentów na różnym szczeblu administracyjnym i samorządowym planach i działaniach, a także o potrzebie określonych inicjatyw. Nie zawierają one zatem konkretnych planów działań inwestycyjnych, organizacyjnych itp., bowiem zostaną one zaprezentowane w części II A i II B Studium dotyczących zewnętrznych i wewnętrznych uwarunkowań rozwoju transportu dla Obszaru Partnerstwa.

Natomiast szczegółowe dane na temat zagospodarowania przestrzennego obszaru objętego analizą zostaną przedstawione w części I B opracowania. W części I B dokonany zostanie także podział Obszaru Partnerstwa na mikrorejony transportowe wraz z ich charakterystyką opisową. Przedstawione zostaną również szczegółowe wyniki obliczeń symulacyjnych dotyczące funkcjonowania poszczególnych podsystemów transportowych na