

Dla przykładu, na drogach krajowych dochodzących do Bydgoszczy dobowe natężenia ruchu samochodowego wynoszą około:

- 36 tys. – droga krajowa nr 80,
- 31 tys. – wspólny odcinek dróg krajowych nr 5 oraz nr 25,
- 21 tys. – droga krajowa nr 10 (zachodni odcinek),
- 18 tys. – droga krajowa nr 5 (północny odcinek),
- 14 tys. – droga krajowa nr 25 (północny odcinek).

Również na drogach doprowadzających ruch do Torunia dobowe natężenia ruchu są znaczne i wahają się od ~18,0 tys. pojazdów (droga krajowa nr 10) do ~23,0 tys. pojazdów (droga krajowa nr 80).

Mocno obciążonym ruchem samochodowym jest także odcinek drogi wojewódzkiej nr 223 (od drogi krajowej nr 5 do Bydgoszczy), na której natężenie ruchu wynosi ponad 22 tys. pojazdów w dobie. Na pozostałych drogach wojewódzkich natężenia ruchu są już zdecydowanie mniejsze i nie przekraczają z reguły 10 tys. pojazdów w dobie.

Mapę dobowych potoków ruchu samochodowego z uwzględnieniem jego struktury rodzajowej, tj. indywidualnego ruchu samochodowego (I), ruchu dostawczego (D) oraz ruchu ciężarowego (C) przedstawiono na rys. 4.2. Z analizy danych zamieszczonych na tej mapie wynika, że w potokach dominujący jest indywidualny ruch samochodowy, bowiem względny udział pojazdów ciężarowych w potoku waha się w granicach od kilku procent (np. ~2% droga wojewódzka nr 551, ~3,5% droga wojewódzka nr 551, czy ~9,0% na drogach krajowych nr 5 i 25) do 20% (np. droga krajowa nr 10).

Syntetyczną miarą oceny warunków ruchu na międzywęzłowych odcinkach dróg jest, tzw. współczynnik obciążenia ruchem, będący ilorazem natężenia ruchu na odcinku do jego przepustowości (w przyjętych jednostkach czasu) pomnożonego przez 100%. Warunki ruchu na tych elementach sieci, na których jego wartość nie przekracza 100% ogólnie można uznać za dopuszczalne, i są tym lepsze im niższą wartością omawiany współczynnik się charakteryzuje.

Mapę współczynników obciążenia ruchem dziennym (12-godzinnym) zamiejskiej sieci drogowej Obszaru Partnerstwa przedstawiono na rys. 4.3. Z analizy danych zamieszczonych na tej mapie wynika, że warunki ruchu na tej sieci drogowej w porze dziennej można uznać za zadowalające. Wartości omawianego współczynnika osiągają największe wartości dla dróg doprowadzających ruch do Bydgoszczy oraz Torunia i wahają się w granicach od ~40% do ~70%. Na pozostałych odcinkach międzywęzłowych sieci drogowej Obszaru Partnerstwa maksymalne wartości tego współczynnika są już zdecydowanie mniejsze i wahają się w granicach od kilku procent do ~40%.

Mapy dobowych wartości potoków pasażerskich na Obszarze Partnerstwa w publicznym transporcie kolejowym przedstawiono na rys. 4.4, a autobusowym na rys. 4.5.