

Największy dobowy potok pasażerski w ruchu kolejowym występuje na wspólnym odcinku linii kolejowych nr 131 i 201 (Bydgoszcz – Maksymilianowo) i wynosi blisko 8 tys. pasażerów. Natomiast na odrębnych odcinkach tych linii, od Maksymilianowa do północnej granicy Obszaru, wartość potoku pasażerskiego na linii nr 131 wynosi ~5,5 tys., a na linii nr 201 ponad 2,0 tys. Na południowych odcinkach omawianych linii wartości potoków pasażerskich są już zdecydowanie mniejsze i na linii nr 131 wynoszą 2,5 tys. pasażerów, a na linii nr 201 - ~1,5 tys. pasażerów. Stosunkowo znaczne dobowe kolejowe potoki pasażerskie, bo o wartości ~4 tys. pasażerów występują na linii kolejowej nr 18 łączącej Bydgoszcz z Toruniem, natomiast na odcinku tej linii pomiędzy Bydgoszczą a Nakłem już znacznie mniej bo tylko ~1,7 tys. pasażerów. Na linii kolejowej nr 353, od Torunia do północno-wschodniej granicy Obszaru Partnerstwa dobowe natężenie wynosi ~2 tys. pasażerów, a o połowę mniej na linii kolejowej nr 207 łączącej Toruń z Chełmżą. Na pozostałych liniach kolejowych wartości omawianego natężenia są już niewielkie i wahają się w granicach od ~150 do ~700 pasażerów w dobie.

Największe wartości dobowego potoku pasażerskiego w transporcie autobusowym wynoszące blisko 3 tys. pasażerów występują na elemencie sieci drogowej, po którym trasowane są drogi krajowe nr 5 i nr 25 (od południowej obwodnicy Bydgoszczy do Bydgoszczy) oraz 2,2 tys. na drodze nr 91 (południowy jej odcinek pod Toruniem). Potoki o wartości ~1,0 tys. w dobie występują na drogach krajowych nr: 5, 15, 80 oraz 91 (północny odcinek pod Toruniem), a także na drogach wojewódzkich nr 223 i 551. Na pozostałych drogach Obszaru Partnerstwa wartości tego natężenia wahają się w granicach od kilkudziesięciu (np. droga wojewódzka nr 546) do maksymalnie ~900 tys. pasażerów (droga krajowa nr 25 – odcinek od Bydgoszczy do Koronowa).

Na podstawie modelu transportowego można wyznaczyć wiele interesujących charakterystyk dotyczących funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Przykłady takich charakterystyk dla Bydgoszczy i Torunia (komunikacja autobusowa i tramwajowa) oraz Obszaru Partnerstwa (komunikacja autobusowa i kolejowa) zamieszczono w tabl. 4.1. Ponadto należy zaznaczyć, że dysponując modelem transportowym dla danego terenu można dla różnych, zakładanych wariantów: sieci transportu publicznego, układu przestrzennego linii autobusowych, kolejowych i tramwajowych, częstotliwości ich kursowania, zdolności przewozowej itp. przeprowadzać szczegółowe analizy pod względem funkcjonalnym i ekonomicznym, a wyniki tych analiz ułatwiają wybór najlepszego rozwiązania.

Opracowany model transportowy umożliwia również wyznaczenie dobowych natężeń ruchu rowerowego na sieci drogowej Obszaru Partnerstwa, a przykład mapy z natężeniami tego ruchu przedstawiono na rys. 4.6.

Z danych zamieszczonych na tym rysunku wynika, że największe dobowe potoki ruchu rowerowego występują na drogach wlotowych i wylotowych największych miast Obszaru, tj. Bydgoszczy, Torunia, Nakła, Szubina i Chełmży. Nie są to jednak wartości duże, gdyż wynoszą one od kilkudziesięciu do kilkuset (mniej niż 300) rowerzystów w dobie. Omawiane mapy potwierdzają ocenę autorów przedstawioną w Części IA niniejszego opracowania, że sieć rowerowa na Obszarze Partnerstwa posiada jeszcze wiele wad i nie sprzyja realizacji bezpiecznych dłuższych podróży rowerowych. Również brak przy wielu drogach na Obszarze Partnerstwa wydzielonych dróg rowerowych jest niewątpliwie przyczyną małych natężeń ruchu rowerowego.