

Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020).

- Umiejętne wykorzystywanie przez władze krajowe środków UE na rozwój infrastruktury drogowej czego wyrazem jest znaczny wzrost długości dróg szybkiego ruchu (autostrady i drogi ekspresowe) oraz poprawa jakości dróg krajowych.
- Przez obszar województwa trasowane są paneuropejskie korytarze transportowe, zarówno drogowe, jak i kolejowe, stanowiąc ważne węzły na sieci transportowej kraju i Europy. Przez obszar ten przebiegają także trasy międzynarodowych dróg wodnych E-40 i E-70, a całość dróg wodnych w Bydgoszczy stanowi unikatowy w skali europejskiej Węzeł Wodny (łączna długość linii brzegowej wszystkich cieków Bydgoskiego Węzła Wodnego wynosi 100 km).
- Zwiększający się w Polsce, sukcesywnie od 2004r., udział osób w wieku 30-34 lat posiadających wykształcenie wyższe (w 2013 r. odsetek ten przekroczył już próg 40%).
- Niewielki odsetek młodzieży w grupie wiekowej 18-24 lat w Polsce niekontynuującej nauki (ok. 6%) w stosunku do analogicznego odsetka w UE (ok. 12%).
- W okresie 2000-2013 regularny pasażerski transport lotniczy w Polsce, jako jedyny z sektorów transportu pasażerskiego, zanotował wzrost liczby pasażerów oraz wykonywanej pracy przewozowej (w roku 2013 była ona większa o ponad 58% w stosunku do roku 2010 i aż o blisko 105% w porównaniu z rokiem 2000).
- Wzrost liczby środków komunikacji autobusowej i bardzo dynamiczny wzrost środków komunikacji tramwajowej w Polsce, przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych (wzrosty te w okresie 2009-2013 wynoszą odpowiednio 26,2% i 172,0%).
- Utworzenie przez władze krajowe ustawowych warunków do stosunkowo dużej konkurencji w ramach publicznego transportu zbiorowego na obszarach zurbanizowanych czynnikiem zmuszającym przewoźników komunalnych do racjonalizacji swojej działalności.
- Wzrastający udział ruchu rowerowego w Polsce i województwie w stosunku do wszystkich gałęzi transportu i odbieranie roweru jako atrakcyjnej alternatywy wobec podróży mechanicznymi środkami transportu indywidualnego oraz środkami transportu zbiorowego. Dowodem jest coraz częstsze wdrażanie w dużych polskich miastach (również w województwie kujawsko-pomorskim) podsystemu roweru miejskiego.

województwa.

- Ograniczone możliwości finansowania ze środków budżetu państwa na budowę i przebudowę elementów infrastruktury transportowej punktowej i liniowej oraz ich utrzymania, czego efektem jest niewystarczające tempo rozwoju i modernizacji sieci drogowej, kolejowej, lotniczej i wodnej w kraju zapewniających sprawny, funkcjonalny i ekonomiczny transport.
- Niedostatecznie rozwinięta krajowa infrastruktura transportowa mająca bezpośrednie przełożenie na funkcjonalne powiązania pomiędzy regionami a dużymi miastami, co ogranicza ich rozwój społeczno-gospodarczy.
- Duże zapóźnienia w rozwoju infrastruktury poszczególnych gałęzi transportu oraz jej dostosowania do obecnych i przyszłych potrzeb społeczno-gospodarczych kraju i województwa.
- Bardzo powolne tempo dostosowywania się publicznych podmiotów gospodarczych transportu kolejowego i lotniczego (krajowych i regionalnych) do zmieniających się globalnie potrzeb ekonomicznych (występowanie problemów w zarządzaniu, zwiększające się koszty eksploatacji oraz braki w restrukturyzacji przedsiębiorstw, stosunkowo niska jakość oferowanych usług, słaba konkurencyjność oraz niskie nakłady inwestycyjne).
- Trwający od wielu lat na polskim rynku transportowym spadek udziału publicznego transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego transportu samochodowego i niepodejmowanie skutecznych działań przeciw tej niekorzystnej tendencji.
- Spadek liczby pasażerów i pracy przewozowej w krajowym w transporcie pasażerskim, który w ostatnich 14 latach wyniósł ~45%, a pracy przewozowej ~17%. Spowodowane jest to ciągłym wzrostem liczby samochodów osobowych (w roku 2013 liczba samochodów osobowych była większa w porównaniu z rokiem 2000 aż o 94,06%).
- Niska jakość infrastruktury kolejowej. Na zdecydowanej większości odcinków torowych w Polsce prędkość kursowania pociągów waha się na poziomie 40-120 km/h (w roku 2010 tylko na około 14,5% liniach kolejowych ruch pociągów prowadzony mógł być z prędkością większą lub równą 120 km/h).
- Spadkowy trend długości sieci kolejowej w kraju (np. spadek długości eksploatowanych linii kolejowych ogółem w roku 2013, w stosunku do roku 2000, wynosi 14,33%).
- Brak w kraju i województwie znaczącej poprawy elementów infrastruktury kolejowej