

SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> • Dostępność funduszy UE (nowa perspektywa finansowa) oraz środków z budżetu państwa na rozbudowę i przebudowę w kraju poszczególnych gałęzi transportu (drogi, kolej, lotnictwo, żegluga śródlądowa). • Możliwość uzyskania dodatkowych środków z UE na budowę nowoczesnej infrastruktury transportowej dzięki trasowaniu przez województwo kujawsko-pomorskie korytarza Bałtycko – Adriatyckiego, stanowiącego w bazowej sieci transportowej UE trzon systemu transportowego w ramach jednolitego europejskiego rynku. • Coraz częstsze wykorzystywanie w kraju i województwie doświadczeń metropolii w Europie Zachodniej w zakresie doświadczeń we wdrażaniu strategii zrównoważonego rozwoju transportu, polegających, między innymi, na prowadzeniu racjonalnej polityki kształtowania zmian zachowań transportowych prowadzących w konsekwencji do zmniejszenia potrzeb transportowych. • Poprawa niezawodności systemu transportowego poprzez realizację kierunków działań zawartych w krajowych dokumentach strategicznych. • Obserwowany wzrost zapotrzebowania na transport oraz mobilności mieszkańców, zwłaszcza terenów zurbanizowanych, wynikający z ciągłego rozwoju społeczno-gospodarczego kraju pobudzającego również rozwój systemu transportowego w kraju i w województwie. • Budowanie synergii czterech kanałów infrastrukturalnych, tj. transportu drogowego, kolejowego, lotniczego i sprawnie funkcjonujących elementów infrastruktury teleinformatycznej czynnikiem pobudzającym rozwój społeczno-gospodarczy kraju i województwa. • Trwający rozwój krajowej infrastruktury transportowej o nowe jej elementy, w ramach sieci TEN-T, umożliwiający wzrost powiązań funkcjonalnych w relacjach międzynarodowych i krajowych zwłaszcza pod względem społecznym i gospodarczym. • Podjęcie w kraju działań inwestycyjnych związanych z rozwojem transportu multimodalnego. 	<ul style="list-style-type: none"> • Organizacja publicznego transportu zbiorowego w województwie nie zapewnia pożądanej spójności terytorialnej, w szczególności dla mieszkańców małych miejscowości i obszarów wiejskich. • Brak wystarczających środków finansowych na szczeblu centralnym i wojewódzkim na inwestycje i działania w transporcie zawarte w strategicznych dokumentach krajowych i regionalnych. • Odsuwanie w czasie realizacji planowanych na szczeblu krajowym i regionalnym zamierzeń inwestycyjnych w infrastrukturę transportową lub odstąpienie od ich realizacji. • „Podwójna peryferyjność” istotnym zagrożeniem rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz jego systemu transportowego wynikająca ze słabej jakości infrastruktury transportowej, jak i jej małej gęstości. Peryferyjność ta z jednej strony stanowi relację zewnętrzną z sąsiednimi krajami, charakteryzującą się istotnymi brakami w spójności i dostępności transportowej, co stanowi poważny problem w osiągnięciu szybkiego wzrostu gospodarczego państwa, wyrównującego poziom życia obywateli Polski w stosunku do mieszkańców rozwiniętych krajów UE. Z drugiej zaś strony jest to peryferyjność niektórych obszarów kraju (w tym województwa kujawsko-pomorskiego) w stosunku do dużych metropolii (np. Warszawa, Wrocław, Poznań). • Uprzywilejowanie przez państwo rozwoju niektórych województw czynnikiem pogłębiającym istniejące, niekorzystne różnice w infrastrukturze transportowej pomiędzy województwem kujawsko-pomorskim a innymi województwami. • Brak w kraju i regionie szybkiego oraz skutecznego sposobu wprowadzania mechanizmów oraz środków zapobiegających, utrzymującej się od wielu lat, tendencji spadku liczby pasażerów w publicznym transporcie zbiorowym. • Zmniejszenie atrakcyjności transportu publicznego spowodowanego wysokimi cenami biletów wynikającymi ze wzrostu kosztów eksploatacyjnych środków transportowych (głównie cen paliw, energii elektrycznej) i infrastruktury transportowej. • Zbyt duża konkurencja ościennych Portów Lotniczych w Poznaniu i w Gdańsku mogąca przyczynić się do marginalizacji Bydgoskiego Portu Lotniczego. • Zaniedbania inwestycyjne w śródlądowym