

zintegrowanej oferty transportowej w B-TOF może stanowić bardzo niski poziom współpracy operatorów z zarządcami transportu publicznego.

Z omawianego dokumentu, z rozdziału poświęconemu diagnozie sytuacji społeczno-gospodarczej oraz uwarunkowań rozwoju przestrzennego analizy SWOT (Silnych i Słabych stron oraz Szans i Zagrożeń wobec infrastruktury i transportu na terenie B-TOF), wynikają następujące stwierdzenia:

- 1) Sieć szlaków transportowych: Bydgosko-Toruński Obszar Funkcjonalny odznacza się dość dobrze rozwiniętą siecią drogową i kolejową; zwłaszcza w ostatnich latach zostały na nich przeprowadzone prace modernizacyjne znacznie poprawiające ich stan techniczny (w szczególności infrastruktury kolejowej, umożliwiając podniesienie limitu dopuszczalnej prędkości pociągów); ponadto przez obszar ten przebiegają dwa międzynarodowe szlaki wodne E40 i E70 oraz występuje unikatowy w skali Europy Bydgoski Węzeł Wodny; słabą jednak stroną ważniejszych szlaków transportowych jest niewątpliwie ograniczona płynność ruchu, brak szybkiego połączenia drogowego w relacji Bydgoszcz–Toruń oraz niedostatecznie rozwinięte obwodnice miast stołecznych.
- 2) Komunikacja publiczna: na terenie obszaru funkcjonalnego występują połączenia kolejowe i autobusowe z najważniejszymi ośrodkami znaczenia krajowego; dość dobrze jest rozwinięta sieć połączeń miejskich zapewniająca zadowalające średnie prędkości komunikacyjne publicznego transportu zbiorowego w ramach komunikacji miejskiej zarówno w Bydgoszczy, jak i Toruniu; dobrze rozwinięta sieć połączeń kolejowych zapewnia stosunkowo atrakcyjne czasy przejazdu w podróży dalekobieżnych (do najważniejszych miast w Polsce); atutem obszaru funkcjonalnego Bydgoszczy i Torunia jest również występowanie portu lotniczego zapewniającego połączenia ze stolicą kraju oraz kilka połączeń w ruchu międzynarodowym; odnotowuje się niestety dość niski poziom zaufania mieszkańców do oferty publicznego transportu zbiorowego, na co główny wpływ ma przestarzały tabor, niewielka liczba nowoczesnych rozwiązań z zakresu ITS, dość uboga oferta połączeń podmiejskich oraz praktycznie brak występowania węzłów integrujących różne gałęzie transportu (z odpowiednimi parkingami), czy też różne linie komunikacyjne.
- 3) Drogi rowerowe: transport rowerowy na obszarze funkcjonalnym Bydgoszczy i Torunia nie oferuje spójnej i zintegrowanej sieci dróg rowerowych oraz równie ważnej infrastruktury towarzyszącej, a także nie jest w dostateczny sposób promowany; pomimo tego występuje wysoka świadomość społeczna o atrakcyjności i potencjale rozwojowym tego sektora transportu.

Istnieją także osobne opracowania pn.: Strategia Rozwoju Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz Strategia Rozwoju Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego. Odnoszą się one jedynie do zakresu odpowiadającym im obszarów funkcjonalnych miast Bydgoszczy i Torunia. Różnią się również zapisanymi projektami, mającymi na celu realizację celów strategicznych i operacyjnych – realizujących misję i wizję rozwoju B-TOF. W związku z tym, że dokumenty te zawierają opis konkretnych działań inwestycyjnych i organizacyjnych zostaną przedstawione w części II A oraz II B (uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne rozwoju Obszaru Partnerstwa).