

autobusowego do popytu pasażerskiego w Bydgoszczy i Toruniu, a także na pozostałych terenach Obszaru Partnerstwa poprzez stosowanie autobusowych linii ekspresowych, pospiesznych i zwykłych, w tym o różnych wariantach tras przejazdu w zależności od potrzeb transportowych mieszkańców.

- Realizowanie w coraz szerszym zakresie przez władze Bydgoszczy pasażerskiej oferty przewozowej dla mieszkańców gmin ościennych (podsystem linii dowozowych: Białe Błota, Osielsko, Żółędowo, Maksymilianowo, Niwy).
- Sukcesywnie rozbudowywane sieci tramwajowe Bydgoszczy i Toruniu (obecnie realizowane jest połączenie centralnych i śródmiejskich obszarów Bydgoszczy z Fordonem, a w Toruniu oddano do eksploatacji trasę tramwajową po śladzie ul. Sienkiewicza i Gagarina, co jest przede wszystkim ważne i korzystne z punktu widzenia obsługi pasażerskiej Uniwersytetu Mikołaja Kopernika (ok. 30 tys. studentów i ponad 4 tys. pracowników).
- Sukcesywna wymiana środków publicznego transportu na nowoczesne i proekologiczne spełniające w coraz większym stopniu oczekiwania pasażerów publicznego transportu zbiorowego.
- Zwiększające się zrozumienie zmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego do konieczności stosowania różnych priorytetów dla pojazdów transportu publicznego (buspasy, priorytet przejazdu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną itp.).
- Ciągła przebudowa wielu elementów sieci drogowej poprawiająca warunki i bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach krajowych (GDDKiA) i wojewódzkich (ZDW).
- Konieczność wykonywania w Bydgoszczy i Toruniu przez inwestorów znaczących obiektów ruchotwórczych (np. Centra Handlowe) Studium Transportowego (zawierającego m. in. koncepcję podłączenia obiektu łącznie z parkingami do sieci drogowej miasta) oraz finansowanie przez nich rozbudowy lub przebudowy sieci drogowej przyległej do tych obiektów wraz z infrastrukturą związaną z transportem publicznym.
- Coraz lepiej funkcjonujące strefy płatnego parkowania w Bydgoszczy i Toruniu oraz wdrażanie nowoczesnych systemów zarządzania miejscami parkingowymi w ramach ITS. Korzyściami z zastosowania tych systemów jest eliminowanie strat czasu kierowców szukających miejsc postojowych w centralnej części miasta, a także zmniejszenie natężeń ruchu na ciągach przylegających do strefy płatnego parkowania i wewnątrz niej.

granicach administracyjnych mniejszych miast oraz na niektórych terenach pozamiejskich Obszaru, a także stosunkowo uboga sieć dróg rowerowych o charakterze turystycznym.

- Brak infrastruktury towarzyszącej drogom rowerowym (parkingi, przechowalnie).
- Brak przystosowania środków transportu zbiorowego do przewozu rowerów.
- Brak na terenie zarówno Obszaru Partnerstwa, jak i w całym regionie kujawsko-pomorskim platform intermodalnych.