

<p>względem turystycznym i rekreacyjnym (trasy spacerowe i rowerowe oraz dobrze urządzone tereny rekreacyjne w jego sąsiedztwie).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Znaczny wzrost w ostatnich latach wykorzystania roweru jako sprawnego, indywidualnego środka transportowego w podróżach obowiązkowych do i ze szkoły oraz do i z pracy. Służy temu procesowi również promowanie, tzw. roweru miejskiego (np. w Toruniu). • Stale rozbudowywana i modernizowana sieć dróg rowerowych zarówno na terenie miast, jak i poza nimi na Obszarze Partnerstwa. • Zrealizowane w ostatnich latach lub w trakcie realizacji duże programy budowy dróg rowerowych w powiecie bydgoskim i toruńskim. • Położenie w aglomeracji bydgosko-toruńskiej znacznej liczby szlaków pieszych (nazywanych zwyczajowo szlakami turystycznym) podnoszące atrakcyjność rekreacyjną i turystyczną Obszaru. 	
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> • Powiat bydgoski i toruński charakteryzuje się dobrymi uwarunkowaniami demograficznymi zarówno pod względem wzrostu liczby mieszkańców (w okresie 1995-2013 w powiecie bydgoskim liczba mieszkańców zwiększyła się o 34,06%, a powiecie toruńskim o 25,72), przyrostu naturalnego, jak i salda migracji ludności (np. w roku 2013 w powiecie bydgoskim saldo migracji wyniosło +1 163 osób i wzrosło w stosunku do roku 1995 aż o 1 111,46%). Te czynniki stwarzają dobre szanse w ich społeczno-gospodarczym rozwoju, a tym samym rozwoju systemu transportowego na ich obszarze. • Dodatkowych szans w rozwoju społeczno-gospodarczym powiatu bydgoskiego upatruje się przede wszystkim w korzystnych trendach zmian w przedsiębiorczości, rozwoju kultury i sportu, agroturystyki, powstawaniu nowych terenów rekreacyjnych, a także w napływie kapitału krajowego i zagranicznego. • Dodatkowych szans w rozwoju społeczno-gospodarczym powiatu toruńskiego upatruje się w pozyskaniu odpowiedniej ilości środków unijnych na poprawę stanu infrastruktury technicznej, podjęcia współdziałań z gminami w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej i transportowej, w stałych trendach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, lepszego połączenia z autostradą A1, a także wykorzystania w transporcie wodnym rzeki Wisły i Drwęcy. • Szans w rozwoju społeczno-gospodarczym Bydgoszczy upatruje się w trwającym rozwoju infrastruktury w ciągu europejskich korytarzy 	<ul style="list-style-type: none"> • Niewykorzystanie przez niektóre jednostki samorządu terytorialnego możliwości pozyskiwania środków finansowych z Unii Europejskiej wynikające ze zbyt dużego zadłużenia ich budżetu (brak środków finansowych na wkład własny). • Coraz większa liczba zleczonych przez rząd nowych zadań z zakresu administracji państwowej do wykonania przez powiatowe i gminne jednostki samorządu terytorialnego, bez odpowiedniego wsparcia finansowego z budżetu państwa, czynnikiem znacznie ograniczającym rozwój gmin i powiatów (konieczność finansowania nowych zadań kosztem już realizowanych). • Rosnące lobby motoryzacyjne spowodowane jeszcze ciągłym wzrostem wskaźnika motoryzacji oraz presja społeczna wymuszające na władzach samorządowych realizację polityki transportowej pro-samochodowej, porzucając lub marginalizując ideę zrównoważonego rozwoju transportu. • Niewystarczająca rezerwacja terenów przeznaczonych na rozwój transportowej infrastruktury punktowej związanej z: centrami logistycznymi, parkingami samochodowymi (zwłaszcza dla pojazdów ciężarowych), a także dla infrastruktury liniowej, co ma duże znaczenie dla rozwoju Obszaru Partnerstwa, a także jego wizerunku. • Za jedno z poważnych zagrożeń prowadzenia inwestycji na Obszarze Partnerstwa uznaje się rosnące wymagania i restrykcje środowiskowe, zmieniające się zbyt często przepisy prawa oraz