

Tabela 22. Analiza SWOT – położenie, obszar, dostępność komunikacyjna, stan infrastruktury

		Charakter występowania czynnika	
		Pozytywny	Negatywny
Miejsce występowania czynnika	Wewnętrzne	<p>Silne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> – międzynarodowe szlaki wodne E40 i E70, – unikatowy w skali europejskiej Bydgoski Węzeł Wodny, – infrastruktura hydrotechniczna Kanału Bydgoskiego i Kanału Noteckiego jako podstawa do rozwoju infrastruktury w zakresie turystyki wodnej, – porty rzeczne w Toruniu jako baza do rozwoju turystyki wodnej na rzece Wiśle, – położenie centralnej części miasta Torunia nad rzeką Wisłą, – dogodna lokalizacja ośrodków Torunia i Bydgoszczy do komunikacji drogą wodną i do rozwoju turystyki wodnej na rzece Wiśle, – rozwinięta infrastruktura w kluczowych ośrodkach rekreacyjno-wypoczynkowych BTOF (Kamionki Małe, Zalesie, Koronowo-Pieczyska, Chmielniki, Piecki, Wąsosz) 	<p>Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> – niska dostępność infrastruktury w zakresie rozwoju turystyki wodnej, – dysproporcje w jakości i dostępności infrastruktury rekreacyjno-wypoczynkowej pomiędzy obszarami miejskimi a obszarami wiejskimi BTOF, – słabo rozwinięta infrastruktura o charakterze rekreacyjno-wypoczynkowym nad zbiornikami wodnymi o lokalnym zasięgu oddziaływania, – słabo rozwinięta infrastruktura na wyznaczonych obszarach o znaczeniu historyczno-kulturowym (projektowany park kulturowy, ruiny zamków), – niewystarczające skomunikowanie wewnętrzne i zewnętrzne obszarów (brak spójnej sieci dróg i ciągów pieszych i rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą, miejsc parkingowych), – zły stan infrastruktury kolejowej, brak powiązań zintegrowanych w szczególności pomiędzy Toruniem a Bydgoszczą – niska dostępność alternatywnych źródeł transportu (np. tramwaj wodny)
	Zewnętrzne	<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ożywienie dróg wodnych na obszarze BTOF – Bydgoskiego Węzła Wodnego – rozwój transportu multimodalnego (budowa przeprawy promowej w Solcu Kujawskim), – rozwój systemu komunikacji metropolitalnej BiT City, rozszerzenie systemu na obszar całego województwa, – rosnąca popularność komunikacji rowerowej, – dostępność zewnętrznych źródeł finansowania, w tym funduszy pochodzących z UE, na przedsięwzięcia o charakterze infrastrukturalnym 	<p>Zagrożenia :</p> <ul style="list-style-type: none"> – zagrożenia powodzią i podtopieniami infrastruktury na terenach zalewowych, – trudności w pozyskiwaniu zewnętrznych źródeł finansowania, – wzrost liczby użytkowników pojazdów samochodowych

Źródło: opracowanie własne