

<p>transportowych (TEN-T), realizowanych przedsięwzięć gospodarczych przez inwestorów zewnętrznych w zakresie stosowania zaawansowanych technologii, rozwoju turystyki jako gałęzi gospodarki oraz pozyskaniu odpowiednich funduszy ze środków UE.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Szans w rozwoju społeczno-gospodarczym Torunia upatruje się w pozyskiwaniu środków pomocowych z UE, rozwoju kształtującego się duopolu metropolitalnego i Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Łysomicach, a także w dobrym wykorzystaniu pod względem turystycznym jego bogatego dziedzictwa kulturowego.</li> <li>• Dużą szansą realizacji zrównoważonego rozwoju transportu na Obszarze Partnerstwa jest zawarcie w nowej Strategii Rozwoju Województwa celu strategicznego pn. „Dostępność i spójność” przedstawiającego wykaz działań i przedsięwzięć inwestycyjnych.</li> <li>• Coraz lepsze wykorzystywanie atutów Obszaru Partnerstwa do jego rozwoju, tj.:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- położenia w „trójkącie” oddziaływań największych polskich miast: Warszawy, Poznania, Gdańska, Sopotu, Gdyni oraz przebiegu przez jego obszar jednych z najważniejszych dróg szybkiego ruchu w Polsce (A1 oraz przyszłych S5 i S10),</li> <li>- posiadania atrakcyjnych ofert inwestycyjnych, zwłaszcza w Bydgoskim i Toruńskim Parku Technologiczno-Przemysłowym oraz w strefie ekonomicznej Łysomice.</li> </ul> </li> <li>• Jakościowa poprawa obiektów infrastruktury kolejowej po realizacji projektu INTER-Regio Rail (m.in. dworce Bydgoszczy i Toruniu).</li> <li>• Wykorzystywanie doświadczeń Europy Zachodniej we wdrażaniu rozwiązań strategii zrównoważonego rozwoju transportu drogowego polegających na:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- ograniczaniu liczby podróży wykonywanych samochodem poprzez tworzenie alternatywnych, ale konkurencyjnych w stosunku do indywidualnego ruchu samochodowego sposobów podróżowania, tj. transportem publicznym, rowerem i pieszo,</li> <li>- ograniczaniu indywidualnego ruchu samochodowego poprzez:                 <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ odpowiednie kształtowanie zagospodarowania przestrzennego,</li> <li>▪ wprowadzanie Stref Płatnego Parkowania w najbardziej atrakcyjnych obszarach,</li> <li>▪ przekształcanie w zdecydowanie większym stopniu niż dotychczas przestrzeni ulic dla transportu publicznego, rowerzystów i pieszych</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	<p>nieprzychylnie opinie i wnioski formułowane w konsultacjach społecznych w stosunku do projektów inwestycyjnych i działań organizacyjnych.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opory i/lub brak akceptacji niektórych grup społecznych przy wprowadzaniu nowych rozwiązań ograniczających ruch samochodowy w miastach.</li> <li>• Rosnąca konkurencyjność pod względem społeczno-gospodarczym sąsiadujących ośrodków metropolitalnych – Poznania i Trójmiasta.</li> <li>• Odpływ pasażerów transportu publicznego spowodowany:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- niekorzystnymi zmianami w trendach demograficznych, przede wszystkim spadkiem liczby studentów i uczniów szkół średnich (grupy charakteryzujące się największą mobilnością),</li> <li>- niedostosowaną ofertą edukacyjną szkół średnich i wyższych (odpływ do innych województw),</li> <li>- migracją osób młodych i dobrze wykształconych w celu znalezienia lepszej oferty pracy,</li> <li>- słabnącym rynkiem pracy (brak nowego i/lub odpływ kapitału inwestycyjnego).</li> </ul> </li> <li>• Pogorszenie rentowności publicznego transportu zbiorowego wskutek starzenia się społeczeństwa oraz trendu wzrostu liczby osób niepełnosprawnych (bilety bezpłatne i ulgowe - wzrost dopłat).</li> <li>• Bariernymi stojącymi na drodze rozwoju systemu transportowego Obszaru Partnerstwa, a zwłaszcza infrastruktury transportowej, okazać się może ciągle odkładanie w czasie budowy dróg szybkiego ruchu (S-5, S-10).</li> <li>• Niewystarczająca liczba połączeń lotniczych z bydgoskiego portu lotniczego, co z ekonomicznego punktu widzenia stanowić może poważne zagrożenie w jego utrzymaniu.</li> </ul>
---	--