



2030 STRATEGIA 2.0

ANALIZA SWOT – uwagi i propozycje członków Zespołów Roboczych z materiałów nadesłanych oraz dyskusji na spotkaniach (nanesione na czerwono, zielono i niebiesko)

Obszar I: Sprawne i efektywne zarządzanie miastem	
MOCNE STRONY BYDGOSZCZY	SŁABE STRONY BYDGOSZCZY
<p>Stabilna sytuacja budżetowa miasta. Stabilna sytuacja finansowa miasta.</p> <p>Propozycja zapisu: Pozytywna ocena ujęta w ratingach</p>	<p>Niedostateczna w stosunku do oczekiwań społecznych współpraca pomiędzy sektorem nauki, administracji publicznej i gospodarki w mieście. W mojej ocenie sektor nauki jest bardzo otwarty na współpracę. Proponuję zapisać:</p> <p>Niedostateczna w stosunku do oczekiwań społecznych skłonność sektora administracji publicznej i gospodarki do współpracy z sektorem nauki.</p> <p>To jest cecha powszechna cecha dla wszystkich miast. Należy doprecyzować zapis, bo nie wiemy jaka jest ta sytuacja. Można by założyć pewne instytucje wspierające współpracę pomiędzy powyższymi sektorami (instytucje, które kierowałyby tą współpracą). Być może warto zatrudniać pracowników naukowych w administracji i wykorzystywać ich wiedzę ekspercką. Drugi głos: Wypracowanie współpracy jest trudne, chociażby, dlatego, że system pracy np. uczelni wyższych jest specyficzny i często nie podejmują współpracy).</p> <p>Konkluzja: Nie da się doprowadzić do zadowalającego stopnia współpracy pomiędzy sektorami. Otwarcie się na zasoby lokalowe, organizacyjne itd. trzech sektorów.</p>

	<p>Propozycja, aby przenieść zapis do zagrożeń – Brak rozwiązań w Polsce wymuszających/zachęcających do współpracy.</p> <p>Próba rozwiązania instytucjonalnego w Bydgoszczy – przeniesienie do mocnych stron.</p> <p>Nie zbieramy systematycznie informacji dotyczącej współpracy pomiędzy powyższymi sektorami.</p> <p>Propozycja zapisu: Niedostateczna, instytucjonalna współpraca 3 powyższych sektorów</p> <p>Brak pogłębionych badań nt. stanu obecnego we wszystkich aspektach w mieście systematycznie przeprowadzanych.</p>
<p>Wykorzystywanie przez miasto różnorodnych narzędzi partycypacji społecznej w procesie przygotowania i podejmowania decyzji ważnych dla miasta.</p> <p>Mocna strona "Wykorzystywanie przez miasto różnorodnych narzędzi partycypacji społecznej (...)" w porównaniu ze słabością "Mała aktywność społeczna mieszkańców na rzecz lokalnej wspólnoty (m.in. bardzo niski udział w wyborach do Rad Osiedli, mała liczba osób biorących udział w konsultacjach społecznych) ,, wcale nie jest, więc... mocną stroną, bowiem nie różnorodne narzędzia świadczą o partycypacji tylko właśnie ich efektywność, odbiór w społeczeństwie. Ponadto "partycypację społeczną" definiuje się m.in. za pomocą "drabiny partycypacji" idącej od "informowania" poprzez "konsultowanie (niewiążące)" aż do "współdecydowania", a wszelkie dotychczas wypracowane narzędzia (Regulamin Bydgoskie Konsultacje, Rada ds. Partycypacji) zawierają zapis tylko o "roli opiniodawczej", zatem nie możemy ich uznać obecnie za ważne, czy też mocne, elementy w obszarze "zarządzanie miastem", tym bardziej że jednocześnie wypisujemy słabość rezultatów. Proponuję, zatem następujące brzmienie:</p>	<p>Zbyt niski poziom monitorowania oferty usług publicznych.</p>

<p>Przygotowanie przez miasto różnorodnych narzędzi partycypacji społecznej (...)" lub "Istnienie różnorodnych narzędzi partycypacji społecznej (...)"</p>	
<p>Realizacja usług publicznych związanych z wielkością i znaczeniem miasta, w tym wynikających z roli ośrodka metropolitalnego.</p>	<p>Mała aktywność społeczna mieszkańców (w zarządzaniu miastem) na rzecz lokalnej wspólnoty (m.in. bardzo niski udział w wyborach do Rad Osiedli, mała liczba osób biorących udział w konsultacjach społecznych). Należy zacząć od stwierdzenia małej aktywności Miasta (władz i urzędu) w docieraniu do lokalnych wspólnot – to jak z pomocą społeczną, nie da jej się robić z za biurka. Oczekujesz aktywności, bądź sam aktywny</p> <p>Mała aktywność społeczna mieszkańców na rzecz lokalnej wspólnoty (m.in. bardzo niski udział w wyborach do Rad Osiedli, mała liczba osób biorących udział w konsultacjach społecznych na jakiej podstawie? Proszę porównać konsultacje w innych miastach).</p> <p>Słabą stroną "Mała aktywność społeczna mieszkańców na rzecz lokalnej wspólnoty (...)" Należałoby umieścić raczej w Obszarze II</p> <p>Należy organizować spotkania regularnie, nie tylko przed wyborami. Wina (niska aktywność społeczna mieszkańców) głównie tkwi w Radach Osiedli i administracji miasta.</p>
<p>Rozpoznawalne marki m.in. w sferze: ochrony zdrowia (Centrum Onkologii, Szpital Wojskowy), kultury (Akademia Muzyczna), sportu (wioślarstwo). czynniki słabo związane z zarządzaniem miastem Zapis należy uogólnić</p>	<p>Mała rozpoznawalność Bydgoszczy w kraju i na świecie. (na świecie jest mnóstwo miast nie rozpoznawalnych, ale bardzo dobrze zarządzanych) Chodzi o wyróżnik Bydgoszczy.</p>
<p>Aktywność Miasta w podejmowaniu działań budujących miasto inteligentne.</p>	
<p>Współpraca z organizacjami pozarządowymi.</p>	<p>Brak finansów na rozwiązanie problemów dostępu do mieszkań (windy w 4-piętrowych budynkach mieszkalnych). Chodzi o dostępność finansową dla młodych oraz dostępność techniczną dla starszych.</p> <p>Należy zmienić zapis i przenieść do innego obszaru- Niewystarczające</p>

	uwzględnienie przy planowaniu strategicznym dostępu do mieszkań.
Doskonalenie systemu zarządzania miastem.	Zbyt mało efektywne wykorzystywanie bodźców intelektualnych (w instytucjach oraz w przestrzeni publicznej miasta) do pobudzania działań innowacyjnych i aktywności społecznej. Potrzeba szerokiego pobudzania dzieci, młodzieży i dorosłych – uboga oferta zajęć kulturalnych.
Współpraca z okolicznymi gminami w ramach Metropolii Bydgoszcz. - np. tańsze wspólne zakupy usług (czyli efektywne zarządzanie finansami).	Brak monitorowania i informowania obywateli o realizacji celów Miasta sformułowanych wcześniej (wielostronicowy dokument opublikowany w Internecie). Brak stałego weryfikowania sposobów realizacji tych celów, sprawdzania efektywności podejmowanych działań. To powinno odbywać się przynajmniej raz w roku i dawałoby obywatelom poczucie dbałości o ich opinię, co skutkuje z reguły większym zaufaniem i zaangażowaniem. Zapis zbyt kategoriyczny
	Brak sprawnego systemu komunikacji, rozumianej jako DIALOG władz miasta z obywatelami. Strona WWW jest niewystarczająca. Miasto nie zbiera opinii obywateli w sposób zaplanowany (badania). Brak spotkań ze społecznościami lokalnymi, kontaktu bezpośredniego na spotkaniach np. raz w roku.
	Brak zarządzania macierzowego łączącego i koordynującego sprawnie działania wielu wydziałów UM – projekty i szefowie projektów.
	Problem ze wskazaniem na (dominującą) specyfikę miasta lub/i jego osiowe, pozytywnie oceniane charakterystyki (dotyczy także osób z zewnątrz „rozpoznających” miasto) .
	Niedostatki parkingów buforowych i strategicznych. Chodzi o rozwiązania systemowe, aby ograniczyć transport indywidualny w centrum miasta. Parkingi mogą być wykorzystywane jedynie przez mieszkańców osiedla ze względu na brak parkingów na osiedlach. Trzeba jednocześnie budować parkingi park&ride i parkingi na osiedlach. Zapis należy przenieść do obszaru transport

	<p>Niska znajomość (niska ranga?) dokumentów strategicznych miasta wśród kadry urzędników. w związku, z czym podejmują oni decyzje niezgodne z dokumentami strategicznymi - jest wiele dokumentów strategicznych nakreślających kierunki działania miasta, które nie są wykorzystywane w praktyce, stąd wniosek, że nie są znane (np. analiza MPU „Kierunki działań służące rewitalizacji”, przyjęta uchwałą Rady Miasta nr XXI/396/12, mówiąca o pierwszeństwie dla ruchu pieszego i rowerowego, ograniczonym dostępie dla ruchu samochodowego, docelowej eliminacji parkowania ze strefy staromiejskiej (s. 8-9), a jednocześnie WIM UM projektuje zwiększenie ilości miejsc parkingowych przy rewitalizacji Młynów Rothera na Wyspie Młyńskiej).</p>
SZANSE W OTOCZENIU BYDGOSZCZY	ZAGROŻENIA W OTOCZENIU BYDGOSZCZY
Rozwój społeczeństwa informacyjnego.	Niekorzystne ekonomiczne i społeczne skutki spadku liczby ludności oraz starzenia się społeczeństwa. Czy rzeczywiście spotykamy się ze spadkiem liczby ludności w innych regionach kraju?
Rozwój współpracy z samorządami bydgoskiego obszaru metropolitalnego.	Skonfliktowanie społeczne w wielu aspektach życia publicznego.
Wzrastający poziom świadomości samorządowej i obywatelskiej, rosnąca potrzeba dialogu w polskim społeczeństwie.	Niestabilność krajowych regulacji prawnych.
Aktywność sektora pozarządowego. Propozycja zapisu: Wzrost sektora pozarządowego	Niski ogólny poziom zaufania społecznego w Polsce. (wobec instytucji – należy doprecyzować)
Rozwój i dostępność narzędzi elektronicznych do zarządzania i monitorowania procesów.	Niski poziom kompetencji zarządczych w sektorze publicznym.
Rozbudowa systemu usług elektronicznej obsługi obywateli	Suburbanizacja.
Uniwersytet Kazimierza Wielkiego – jako uniwersytet szerokoprofilowy o profilu regionalnym, mający bogatą ofertę analityczną i doradczą w zakresie usprawniania zarządzania w dużych organizacjach i wyspecjalizowaną jednostkę doradczą w zakresie kreowania wspólnych	Słaba współpraca (i często źle pojmowana konkurencyjność) między dwoma największymi miastami regionu (Bydgoszcz vs Toruń). Propozycja zapisu: Słaba współpraca z miastami w województwie.

<p>projektów – Dział Współpracy Społeczno-Gospodarczej. Zapis zbyt szczegółowy</p>	<p>Propozycja: dodać współpracę z Inowrocławiem</p>
<p>Rosnący poziom dostępu do Internetu.</p>	<p>Permanentny konflikt z Toruniem; niewystarczająca współpraca z innymi regionami. Patrzmy na to, co może łączyć mieszkańców tych dwóch miast. Małymi krokami budujemy współpracę – np. poprzez Wisłę.</p>

Dodatkowe uwagi:

Brak edukacji o mieście w szkołach podstawowych.

Strategia powinna być spójna z wewnętrznymi dokumentami miasta, tak aby była czytelna dla mieszkańców. – rozbieżności w różnych dokumenatach – jak staregia będzie to uwzględniać?

Najlepszą metodą aktywizacji jest zapraszanie klas szkolnych do urzędu i pokazywanie jak funkcjonuje urząd.

Obszar II: Aktywni i otwarci obywatele

MOCNE STRONY BYDGOSZCZY	SŁABE STRONY BYDGOSZCZY
Aktywność Miasta w podejmowaniu działań budujących miasto inteligentne.	Niedostateczne dostosowanie oferty kształcenia do potrzeb rynku pracy.
Wysoka jakość nauczania na poziomie szkół średnich potwierdzona zdawalnością egzaminów i pozycjami bydgoskich szkół w ogólnopolskich rankingach.	Mała liczba wydziałów, z co najmniej dobrą (A) oceną dorobku naukowego.
Status miasta uniwersyteckiego i zróżnicowanie branżowe uczelni.	Za niska w stosunku do oczekiwań społecznych współpraca bydgoskich szkół wyższych na rzecz budowania pozycji miasta jako ośrodka akademickiego.
Wysoki udział osób spoza Bydgoszczy i powiatu bydgoskiego w liczbie studentów.	<p>Niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców mierzony liczbą zarejestrowanych firm.</p> <p>Niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców mierzony liczbą zarejestrowanych firm na 1000 mieszkańców.</p> <p>Niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców mierzony liczbą zarejestrowanych firm, zwłaszcza w dziedzinach high-tech.</p> <p>Niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców mierzony liczbą zarejestrowanych nowych firm.</p>
Rosnąca liczba studentów zagranicznych podejmujących studia w Bydgoszczy.	Niski budżet na zadania publiczne realizowane przez organizacje pozarządowe?? – nie mam danych – ważny czynnik! - należy doprecyzować
Rosnąca liczba mieszkańców utożsamiających się z miastem.	Brak aktywnego forum organizacji pozarządowych. ??? Propozycja usunięcia zapisu i zastąpienia go „Aktywność miasta w podejmowaniu działań...”

Różnorodna oferta spędzania czasu wolnego.	Brak bazy danych miejskich organizacji pozarządowych.
Wzrost aktywności sportowej mieszkańców.	Brak bazy dobrych praktyk (know how). 3 powyższe zapisy zaczerpnięte są z aktualnej Strategii
Zwiększający się budżet na zadania publiczne realizowane przez organizacje pozarządowe?? – nie mam danych	Brak przejrzystej strony dotyczącej konkursów na realizację zadań publicznych dla NGO, obejmującej wszystkie wydziały (dziś w rozdrobnieniu). Zapis nieprawdziwy. Warto to zapisać w mocnych stronach, bo taka strona istnieje.
Wypracowane mechanizmy angażowania obywateli Bydgoski Budżet Obywatelski, konsultacje społeczne.	Niski kapitał społeczny.
Otwartość na pracowników ze Wschodu. (propozycja zmiany na cudzoziemców)	Niedostateczny nacisk na kształcenie ustawiczne.
Kapitał ludzki i jego różnorodność.	Niewystarczająca współpraca szkół ponadpodstawowych z lokalnymi podmiotami gospodarczymi w zakresie przygotowania zawodowego.
Bydgoskie Towarzystwo Naukowe miejscem integracji uczelni bydgoskich.	Zbyt niski procent absolwentów bydgoskich szkół kończących się maturą wybiera uczelnie w Bydgoszczy.
Aktywność miasta w podejmowaniu działań budujących społeczeństwo obywatelskie / wspierających aktywność sektora pozarządowego. - chodzi tu o powołanie strukturze Urzędu Zespołu ds. Wspierania Organizacji Pozarządowych, planowane powołanie Centrum Organizacji Pozarządowych (rozpoczęta przebudowa budynku), powołanie Rady ds. Partycypacji, wyrażana wola do zmian w Regulaminie Bydgoskie Konsultacje i Regulaminie BBO, funkcjonujący od kilku lat Zespół ds. polityki rowerowej itp.	Zbyt mała liczba studentów bydgoskich uczelni wyjeżdżających na studia w innych krajach europejskich i wracających do Bydgoszczy.
Istniejące mechanizmy aktywizacji różnych grup mieszkańców.	Zbyt mała liczba i rola oddolnych inicjatyw mieszkańców. Dobrym przykładem jest budżet obywatelski. Ogranicza się on do utwardzania dróg, chodników i innych działań infrastrukturalnych. Należy skierować aktywność na inne cele – wyższe. Jak będziemy mierzyć to zjawisko?
Strategie sektorowe.	Zbyt mała oferta form spędzania czasu wolnego dla mieszkańców z

	<p>potrzebą rozwoju intelektualnego.</p> <p>Zapis zbyt ostry. Obecne formy spędzania czasu wolnego są, ale mogą nie być trafione w gusta mieszkańców.</p> <p>Należy doprecyzować zapis i zaproponować wskaźnik odnoszący się do odległości oferty od domu.</p>
	<p>Niski poziom wpływu strony społecznej na wybór decyzji władz miasta - społecznicy się spotykają, organizują dyskusje, proponują nowe wątki debaty publicznej, wystosują podsumowanie działań w formie oficjalnych pism - a wszystko przepada w strukturach urzędu miasta, urzędnicy, który ewentualnie biorą udział w tego rodzaju spotkaniach nie mają mocy decyzyjnej, brak też udziału urzędników mających taką sprawczość, czyli zachęcamy do organizowania się i debatowania, ale niewiele z tego realnie wynika.</p> <p>Głos społeczników nie są uwzględniane</p>
	<p>Brak faktycznego wpływu na działania realizowane w mieście. – niska kultura współpracy mieszkańcy - władza</p>
SZANSE W OTOCZENIU BYDGOSZCZY	ZAGROŻENIA W OTOCZENIU BYDGOSZCZY
Rozwój społeczeństwa informacyjnego.	Niekorzystne ekonomiczne i społeczne skutki spadku liczby ludności oraz starzenia się społeczeństwa.
Wzrastający poziom świadomości samorządowej i obywatelskiej, rosnąca potrzeba dialogu w polskim społeczeństwie.	Odływ osób kreatywnych i o wysokich kwalifikacjach do innych ośrodków miejskich i innych krajów. Miasto w zbyt małym stopniu zwraca uwagę na ofertę pozaszkolną dla dzieci.
Aktywność sektora pozarządowego.	Skonfliktowanie społeczne w wielu aspektach życia publicznego.
Rosnące znaczenie w gospodarce krajowej sektorów kreatywnych.	Niski poziom zaufania społecznego. Niski poziom zaufania społecznego i słaby kapitał społeczny.
Rosnący poziom wykształcenia Polaków.	

<p>Dostępność środków publicznych na poziomie regionalnym i krajowym na wsparcie i aktywizację wybranych grup społecznych, a w szczególności grup wykluczonych.</p> <p>Wzrost świadomości potrzeby zrównoważonego rozwoju (ludzie, ekologia, ekonomia).</p> <p>Wzrost świadomości i umiejętność wykorzystania wzrostu świadomości w ekologii.</p>	
<p>Szybsza komunikacja z mieszkańcami dzięki rozwojowi dostępu do internetu.</p>	<p>Słaby poziom uczelni wyższych.</p>
<p>Zwiększająca się dynamika krajowej migracji wewnętrznej (silniejsze ośrodki miejskie przyciągają nowych mieszkańców z najbliższego otoczenia).</p>	<p>Niskie kompetencje komunikacyjne Polaków.</p>
	<p>Zbyt mała podaż specjalistów o potrzebnych kwalifikacjach.</p> <p>Brak czytelnej gospodarki w Bydgoszczy. Brak przewidywalności gospodarki. Nie wiemy, w jakich kierunkach mamy kształcić młodych ludzi. Odnieść się do tego zapisu w słabych stronach.</p>
	<p>Zbyt mała elastyczność dysponentów środkami publicznymi w dostrzeganiu i rozwiązywaniu istotnych problemów mieszkańców, co zniechęca ludzi dobrze wykształconych do mieszkania w Bydgoszczy.</p>

Dodatkowe uwagi:

Oddolne inicjatywy nie mają możliwości korzystania z zasobów np. lokalowych na uczelniach wyższych.

Należy zwiększyć ofertę czasu wolnego dla seniorów, szczególnie na osiedlach.

Propozycja, aby nie odnosić się do niskiego poziomu uczelni wyższych.

Obszar III: Przyjazne warunki życia	
MOCNE STRONY BYDGOSZCZY	SŁABE STRONY BYDGOSZCZY
Różnorodna oferta spędzania czasu wolnego.	<p>Niedostateczne dostosowanie oferty kształcenia do potrzeb rynku pracy. Kłopot ogólnopolski, ogólnoswiatowy; potrzeba wykwalifikowanych specjalistów; potrzeba ośrodków kształcenia ustawicznego; s. podyplomowe; kształcenie przez pracodawców; dobry poziom uczelni wyższych sprzyja rozwojowi miasta; czy warto umieszczać ? Nie oferta kształcenia; do zagrożeń?</p> <p>Do usunięcia Potrzeba zwiększenia liczby godzin biologii, chemii, fizyki dla rozwoju intelektualnego</p>
Aktywność Miasta w podejmowaniu działań budujących miasto inteligentne.	<p>Niewystarczający poziom zaspokojenia potrzeb osób starszych w zakresie usług zdrowia i pomocy społecznej Nieuzasadnione stwierdzenie, niewystarczająca jest skala usług opiekuńczych – brak miejsc w DPS, usługi opiekuńcze dla osób w różnym wieku; porównać dane; Wzrost liczby osób w podeszłym wieku, potrzebujących wsparcia; Do zagrożeń – wzrost długości życia; potrzeba aktywizacji osób starszych, zagospodarowania na rynku pracy.</p> <p>Co oznacza sformułowanie „w zakresie usług zdrowia”? oraz na jakiej podstawie został określony poziom zaspokojenia potrzeb osób starszych jako niewystarczający? Jakie są dane w tym zakresie?</p> <p>Niewystarczający poziom zaspokojenia potrzeb osób starszych w zakresie</p>

	<p>usług zdrowia i pomocy społecznej oraz dostępności np. do mieszkań na wyższych kondygnacjach w budynkach bez wind (na skutek stałej lub czasowej dysfunkcji kręgosłupa lub narządów ruchu).</p> <p>Budownictwo komunalne dla seniorów Windy dostawiane.</p>
<p>Pełna oferta usług zdrowotnych i wysoki poziom specjalistycznych usług medycznych (m. in. Centrum Onkologii, Szpital Wojskowy, odział geriatryczny w Szpitalu im. Doktora Jurasza).</p> <p>Pełna oferta usług zdrowotnych i wysoki poziom specjalistycznych usług medycznych (m. in. Centrum Onkologii, Szpital Wojskowy). tak</p>	<p>Stosunkowa mała konkurencyjność wynagrodzeń w odniesieniu do konkurencyjnego otoczenia Bydgoszczy.</p>
Zróznicowana oferta kulturalna.	Duży udział zasobów mieszkaniowych o niskim standardzie.
Niski poziom bezrobocia.	Przekroczenia standardów emisji zanieczyszczeń powietrza (niska emisja).
Atrakcyjność krajobrazowa i przyrodnicza Bydgoszczy i jej bezpośredniego otoczenia.	Niski standard dużej części dróg osiedlowych.
Rozległe tereny zieleni, w tym tereny rekreacji (m.in. tereny nadbrzeżne Bydgoskiego Węzła Wodnego i Leśny Park Kultury i Wypoczynku).	Słabo rozwinięta sieć dróg rowerowych / niski poziom realizacji planów rozbudowy sieci dróg rowerowych. - ponownie, są projekty, ale od lat brak ich realizacji
<p>Realizowane projekty na rzecz poprawy jakości i dostępności oraz wykorzystania przestrzeni miejskich (w tym rewitalizacja obszarów zaniedbanych).</p> <p>Same projekty nie poprawiają jakości przestrzeni, a wieloletnie doświadczenie (i podane przykłady) pokazuje, że w zdecydowanej większości leżą ona w szufladzie bez sprecyzowanych planów na realizację. Co najwyżej można więc zapisać „Planowane projekty(...), ale proponuję całkowite usunięcie tego zapisu.</p>	<p>Wysoki poziom wypadków komunikacyjnych, w tym śmiertelnych. - np. wzrost z 21 ofiar wypadków w Bydgoszczy w 2016 r. do 31 ofiar w 2017 r. (!), będący skutkiem ciągłego priorytetyzowania ruchu samochodowego w mieście i braku wprowadzania rozwiązań przeciwdziałających jego skutkom (np. typu Polityka "Vision Zero" - celem zero śmiertelnych ofiar wypadków komunikacyjnych, a nie przepustowość dróg liczona w ilości przejeżdżających samochodów). Niewystarczający poziom bezpieczeństwa pod względem komunikacyjnym (także ścieżki rowerowe, przejścia dla pieszych, pasy rozdzielające...; ruch pojazdów, pieszych...). Wzrost liczby ofiar.</p> <p>Problem – projektowanie jezdni;</p>

	<p>Słaba strona - Wskaźnik – liczba ofiar – dążenie do 0 (idea).</p> <p>Na tle miast wypadamy dobrze zweryfikować.</p> <p>Mentalność pirata drogowego.</p>
Wdrażane rozwiązania z zakresu Inteligentnych Systemów Transportowych.	Stosunkowo niska aktywność kulturalna mieszkańców (dotyczy zwłaszcza tzw. kultury wysokiej).
Funkcjonowanie i rozwijanie systemu Bydgoskiego Roweru Aglomeracyjnego.	Zbyt mała liczba ścieżek edukacyjnych.
Zróżnicowana oferta programów polityki zdrowotnej skierowana do różnych grup odbiorców.	Oferta spędzania czasu wolnego nie uwzględnia potrzeb ludzi o wysokim poziomie wykształcenia i rozwoju intelektualnego.
Realizacja działań z zakresu rehabilitacji społecznej i integracji osób niepełnosprawnych.	Brak ośrodków kultury technicznej.
Spora liczba imprez sportowych (także ponadlokalnych).	Zbyt mała liczba ścieżek spacerowych oraz rowerowych.
Bogata infrastruktura rekreacyjno-sportowa.	<p>Bałagan i brud poza centrum miasta.</p> <p>Jak definiujemy centrum i brud;</p> <p>Np. Fordon</p> <p>Służby publiczne, a właściciele posesji.</p>
Miasto nad rzeką (rzekami), intensywnie wykorzystujące jej walory. Raczej dostrzegające walory, plany. Akweny: kanał bydgoski...). Odpowiednia kadra.	Nadmierna koncentracja na centrum miasta, brak dbałości, „porzucenie” innych Osiedli, gdzie mieszka większość. Efekt miasta dla przyjezdnych, nie dla mieszkańców.
Miasto dobrze skomunikowane z otoczeniem. Aglomeracja, miasta sąsiednie.	Istnienie obszarów miejskich o niskich walorach estetycznych.
Obecność wyższych uczelni. (ranking)	<p>Chaotyczna realizacja obiektów reklamowych (bilbordy, duże reklamy przydrożne i na budynkach) – brak miejskiej wyrazistej polityki budowania ład przestrzennego w zakresie reklam itp.</p> <p>Służby publiczne, a właściciele posesji.</p>
	Wzrastające ceny usług komunalnych.
	<p>Niedobór miejsc parkingowych.</p> <p>Nadmiar samochodów (na 1000 mieszkańców), także spoza Bydgoszczy;</p>

	Do zagrożeń
	Niedostateczna w stosunku do oczekiwań społecznych skłonność sektora administracji publicznej do współpracy z sektorem nauki i gospodarki w zakresie zrównoważonego rozwoju miasta.
	<p>Niski standard jakości przestrzeni publicznych miasta. - zniszczone, dziurawe chodniki, również w centrum, chodniki zastawione parkującymi samochodami, uniemożliwiają przejście czy przejazd wózkami dziecięcymi lub inwalidzkimi (brak reakcji służb), brak wystarczającej ławek umożliwiających odpoczynek podczas spacerów, szczególnie dla seniorów, brak wystarczającej ilości zieleni dającej odpowiedni mikroklimat i cień, brak realnych skutecznych działań w celu wyprowadzenia intensywnego ruchu samochodowego w centrum powodującego smog i hałas (od lat planowane na ul. Focha), wieloletni braki w remontach i rozbudowie bulwarów (a obecnie obowiązujący projekt zakłada tylko naprawę nawierzchni na stosunkowo krótkim odcinku Most Bernardyński - Most Pomorski). Jednocześnie wyżej wymienione uchybienia stawiają pod znakiem zapytania mocną stroną "Realizowane projekty na rzecz poprawy jakości i dostępności oraz wykorzystania przestrzeni miejskich" - same projekty nie poprawiają jakości przestrzeni, a wieloletnie doświadczenie (i podane przykłady) pokazuje, że w zdecydowanej większości leżą one w szufladzie bez sprecyzowanych planów, na realizację. Co najwyżej można więc zapisać "Planowane projekty (...)", ale proponuję całkowite usunięcie tego zapisu.</p> <p>Połączyć z bałaganem.</p> <p>Deficyty a realne możliwości miasta. Zobjektywizowanie – priorytetyzacja działań jako punkt odniesienia do mierzenia;</p> <p>Cała Bydgoszcz nie tylko centrum.</p> <p>Niski poziom odpowiedzialności mieszkańców za czystość w mieście.</p> <p>Przykłady dobrych praktyk. Zgłaszanie problemów przez mieszkańców.</p>

SZANSE W OTOCZENIU BYDGOSZCZY	ZAGROŻENIA W OTOCZENIU BYDGOSZCZY
Rozwój społeczeństwa informacyjnego.	Niedostateczne strategie krajowe radzenia sobie z problemem starzenia się społeczeństwa.
Rosnące znaczenie w gospodarce krajowej sektorów kreatywnych.	Niekontrolowana suburbanizacja.
Rozwój świadomości potrzeby zrównoważonego rozwoju, zdrowego stylu życia itp.	Słaby rozwój regionalnej komunikacji publicznej.
Rosnące budownictwo mieszkaniowe.	Niedostateczne dostosowanie oferty kształcenia do potrzeb rynku pracy.
Rozwój budownictwa mieszkaniowego.	Niewłaściwa polityka państwa względem rozwiązań transportu i mobilności
Rosnąć liczba miejsc pracy o charakterze biurowym. Rozwój centrów usług biurowych, Jakość powierzchni biurowych.	Ubóstwo energetyczne – sprawdzić dane,
Oferta doradcza i badawcza uczelni (np. UKW) w zakresie wspomagania zrównoważonego rozwoju miasta.	
Inwestycje KPEC Spółka z o.o. w zakresie infrastruktury ciepłowniczej zmierzające do ograniczenia niskiej emisji oraz umożliwiające pozyskanie nowych odbiorców. Podnosi standard mieszkań. Realizacja przedsięwzięć w zakresie niskiej emisji – mocne strony (KPEC, KAWKA...)	
Projektowanie budownictwa uniwersalnego (też dla osób starszych), także w zakresie przestrzeni miasta;	

Dodatkowe uwagi:

Brak założeń rozwoju;

Strategia krajowa czy miasta

Działania edukacyjne w zakresie ochrony powietrza

Obszar IV: Zdrowe środowisko	
MOCNE STRONY BYDGOSZCZY	SŁABE STRONY BYDGOSZCZY
Aktywność Miasta w podejmowaniu działań budujących miasto inteligentne.	Rozlewanie się zabudowy mieszkaniowej.
Wysokie walory krajobrazowe i przyrodnicze Bydgoszczy i jej otoczenia w szczególności BWW. Wokół rzeki Brdy Bydgoszcz powinna budować swoją markę.	Przekroczenia standardów emisji zanieczyszczeń powietrza (niska emisja).
Wysoki udział terenów zieleni w granicach miasta.	Tereny zdegradowane po dawnych Zakładach Chemicznych „Zachem”.
Rozległe kompleksy leśne otaczające miasto.	Niski udział OZE w produkcji i zużyciu energii. Nie wiadomo, o co dokładnie chodzi. Obecnie powyższy zapis nie mówi. Należy doprecyzować - Mamy niski udział OZE wśród zabudowy mieszkalnej. Propozycja zmiany zapisu: Mała popularyzacja OZE wśród mieszkańców Bydgoszczy. Wykorzystanie OZE przez instytucje samorządowe jest na dobrym poziomie.
Kompleksowy system oczyszczania ścieków.	Zbyt duży udział indywidualnego transportu samochodowego w przewozach miejskich. Należy zweryfikować niezbędne dane. System transportu publicznego nie jest wystarczająco atrakcyjny dla mieszkańców Bydgoszczy. Musimy zgodzić się co do udziału poszczególnych środków transportu w mieście. Może być tak, że układ miejski nie sprzyja wykorzystania w większym stopniu konkretnego środka transportu. Już obecna Strategia Miasta stawia nacisk na priorytetyzację na transport publiczny. Warto, aby Bydgoszcz porównywała się do innych miast europejskich. Bydgoszcz mogłaby być pionierem zmian systemu transportowego.
Efektywny system gospodarowania odpadami funkcjonujący w oparciu o Zakład Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych (bezskładowiskowy).	Słaba popularyzacja działań antysmogowych.

Wysoka jakość wody pitnej.	Brak ochrony klinów napowietrzających, (bo są zabudowywane).
Dobra jakość wody w Brdzie.	
Coraz lepsza jakość wody w Wiśle. Należy zweryfikować – dobra jakość wody może być czasowa z uwagi na ewentualne zagrożenia po zakładach chemicznych	Niski udział przewozów komunikacją publiczną w przewozach miejskich i aglomeracyjnych (w porównaniu do innych miast - np. Warszawa ok. 45%).
Myślęcinek – największy park w Polsce w granicach administracyjnych miasta. Należy rozwijać potencjał i atrakcyjność tego miejsca	Niski udział ruchu rowerowego w przewozach miejskich (w porównaniu do np. Warszawy - ok. 10% w sezonie letnim). Należy zweryfikować informacje
Zasoby KPEC do zasilenia wszystkich odbiorów ciepła w Bydgoszczy. (wówczas nie było by potrzeby wymiany pieców)	Niedostateczna w stosunku do oczekiwań społecznych skłonność sektora administracji publicznej do współpracy z sektorem nauki i gospodarki w zakresie zrównoważonego rozwoju miasta. Centrum Rewitalizacji dróg wodnych funkcjonuje na UKW i na UTP (wydział inżynierii mechanicznej), który jest w stanie zadbać o popularyzację OZE. Urząd Miasta z UTP mogłyby ze sobą współpracować w większym stopniu niż obecnie.
	Niewystarczające działania edukacyjne na rzecz segregacji odpadów w gospodarstwach domowych (nowi mieszkańcy nie segregują odpadów).
	Brak możliwości/mechanizmów ochrony krajobrazu np. Brda, która jest dewastowana min. przez zabudowę. Jest duża potrzeba regulacji w tym zakresie. Ustalenie, co rozumiemy przez dostępność do nadbrzeża, czy patrzymy na obiekty, które mogą być lokalizowane przy Brdzie. Musimy wiedzieć, co chcemy zrobić, jak powinien być chroniony krajobraz.
SZANSE W OTOCZENIU BYDGOSZCZY	ZAGROŻENIA W OTOCZENIU BYDGOSZCZY
Rozwój społeczeństwa informacyjnego.	Niekontrolowana suburbanizacja.
Dostępność regionalnych i krajowych programów proekologicznych.	Nadmierny rozwój motoryzacji indywidualnej.
Polityka proekologiczna UE.	Niekorzystne skutki zmian klimatu.
Rozwój elektromobilności. Samochody elektryczne mogą ograniczyć spaliny, ale nie wyeliminują	Brak wsparcia w regulacjach krajowych w promowaniu ekologicznych rozwiązań.

ścieranie opon, (powoduje to kolejne zanieczyszczenia)	
Oferta doradcza i badawcza uczelni (np. UKW) w zakresie wspomagania zrównoważonego rozwoju miasta. Proponuje wrzucić to do mocnych stron miasta.	Niewystarczająca świadomość obywateli dotycząca wpływu na stan środowiska ich indywidualnego postępowania w życiu codziennym (np. ogrzewanie spalaniem śmieci, grillowanie etc.).

Dodatkowe uwagi/pytanie:

Jaki jest plan zadrzewienia miasta? I czy w ogóle jest ?

Odpowiedź: Planowanie nasadzeń jest trudne, ze względu na występowanie infrastruktury podziemnej. *Być może należy postawić na zielone dachy?*

Występowanie i ich rozprzestrzenianie gatunków inwazyjnych (głównie Barszcz Sosnowskiego) – warto odnotować w zagrożeniach.

Bydgoszcz słynie z dużego udziału terenów zielonych w mieście. Można je lepiej wykorzystać.

Obszar V: Nowoczesny transport i komunikacja

MOCNE STRONY BYDGOSZCZY	SŁABE STRONY BYDGOSZCZY
Aktywność Miasta w podejmowaniu działań budujących miasto inteligentne.	Rozlewanie się zabudowy mieszkaniowej.
Wdrażane rozwiązania z zakresu Inteligentnych Systemów Transportowych. Na ITS najbardziej skorzystał transport samochodowy, często niekorzystne rozwiązania dla rowerzystów i pieszych. W związku z tym, nie jest to do końca mocna strona.	Niski standard dużej części dróg osiedlowych. Niski standard dużej części dróg osiedlowych. Żeby określić czy to jest duża część trzeba by porównać z innymi miastami
Funkcjonowanie i rozwijanie systemu Bydgoskiego Roweru Aglomeracyjnego.	Zbyt duży udział indywidualnego transportu samochodowego w przewozach miejskich.
Dostępność komunikacji lotniczej.	Przestarzała część taboru tramwajowego.
Realizacja inwestycji drogowej łączącej Bydgoszcz z trasą S5.	Zbyt niskie wykorzystanie potencjału lotniska, zwłaszcza w zakresie cargo. Brak połączenia kolejowego z lotniskiem.
	Niewystarczający skomunikowanie transportowe miasta z otoczeniem (brak istotnych bezpośrednich połączeń kolejowych, wąskie gardło na DK 10).
Dobrze rozwinięta sieć tramwajowa. Propozycja : sukcesywnie rozwijana sieć tramwajowa i zwiększenie jej spójności	Niski udział przewozów komunikacją publiczną w przewozach miejskich i aglomeracyjnych (w porównaniu do innych miast - np. Warszawa ok. 45%).
Nowoczesna linia tramwajowa do Fordonu. (Rozwijanie sieci tramwajowej w dalszym ciągu z środków własnych miasta, np. budowa tras objazdowych)	Niski udział ruchu rowerowego w przewozach miejskich (w porównaniu do np. Warszawy - ok. 10% w sezonie letnim).
Jeden z młodszych taborów autobusowych w Polsce.	Znikomy udział wykorzystania lokalnych połączeń kolejowych w obsłudze obszaru aglomeracji. (nie chodzi o SKM, ale chodzi o Bydgoską Kolej Dojazdową) – bardzo szczególne znaczenie w dojazdach do pracy. Zdecydowana większość połączeń kończy bieg na stacji Bydgoszcz Główna, co oznacza, że komunikacja kolejowa słabo jest wykorzystywana do przewozów lokalnych, bowiem wymaga

	<p>kupowania dodatkowego biletu na przewozy miejskie - to skutkuje wybieraniem pojazdów indywidualnych, a zatem w dalszej kolejności powstawaniem korków, smogu, hałasu, rozwiązaniem może być przedłużanie połączeń do dalszych miejskich stacji (np. z Inowrocławia przez Bydgoszcz Główna do Bydgoszcz Wschód, z Torunia przez Bydgoszcz Wschód i Bydgoszcz Główna do Bydgoszcz Osowa Góra lub Bydgoszcz Błonie itp.), co skutkowałoby znaczącym wzrostem przejazdów koleją w przewozach miejskich, ale wymaga ścisłej współpracy samorządów lokalnych - między sobą, z operatorami kolejowymi, z właścicielem infrastruktury.</p>
Nowoczesny system zakupów biletów w transporcie publicznym.	<p>Niedostateczna skłonność sektora administracji publicznej do współpracy z sektorem nauki w zakresie innowacyjnych rozwiązań w transporcie i komunikacji (m.in. w zakresie rewitalizacji dróg wodnych -funkcjonujące w mieście akademickie Centrum Rewitalizacji Dróg Wodnych nie uczestniczy w konsultacjach organizowanych w tym zakresie przez odpowiednie komórki Urzędu Miasta).</p>
	<p>Mała liczba inwestycji centralnych na tle innych ośrodków.</p>
	<p>Zbyt mała liczba ścieżek spacerowych oraz rowerowych.</p>
	<p>W przewozach szynowych - tramwaj powinien mieć priorytet</p>
	<p>Słaby dojazd/dostępność połączeń kolejowych do Torunia, który uzupełnia ofertę np. kulturalną Bydgoszczy. (zmiana rozkładu jazdy)</p>
	<p>Presja kierowców na rozwiązania sprzeczne z celami strategicznymi miasta (praca urzędników) – słaby poziom implementacji zapisów dokumentów strategicznych miasta – na poziomie wykonawczym zapomina się na zapisach w dokumentach.</p>
SZANSE W OTOCZENIU BYDGOSZCZY	ZAGROŻENIA W OTOCZENIU BYDGOSZCZY
Rozwój społeczeństwa informacyjnego.	Niekontrolowana suburbanizacja.
Rozwój elektromobilności.	Nadmierny rozwój motoryzacji indywidualnej.
Rozwój transportu multimodalnego.	Ryzyko niezrealizowania krajowej polityki transportowej w odniesieniu do połączeń Bydgoszczy z innymi ośrodkami gospodarczymi.

Budowa dróg ekspresowych S5 i S10.	Opóźnienia w realizacji S10. Brak ujęcia budowy drogi S10 z terminem realizacji w Programie Budowy Dróg Krajowych.
Duży i rosący popyt na przewozy lotnicze.	Brak połączenia kolejowego z lotniskiem.
Prowadzone inwestycje komunikacyjne na terenie miasta (Kujawska, Grunwaldzka, bus pasy, most od Toruńskiej do Fordońskiej z torami tramwajowymi). Propozycja, aby przenieść to do mocnych stron, bez rozdzielenia na rodzaj	Problemy z planowaniem, przygotowywaniem i realizacją regionalnej komunikacji publicznej.
Oferta doradcza i badawcza uczelni (np. UKW) w zakresie wspomaganie innowacyjnych rozwiązań w transporcie i komunikacji (m.in. w zakresie rewitalizacji dróg wodnych).	
Polityka państwa rozwoju transportu kolejowego - osobowego i towarowego. - stopniowo zwiększająca się ilość pasażerów kolei, w tym możliwie również w przewozach lokalnych, możliwość wykorzystania transportu kolejowego do przewozu towarów z portów morskich, budowa w Bydgoszczy węzła multimodalnego z tzw. suchym portem, będącym zapleczem logistycznym dla portów morskich (głównie Gdyni)	
Lokalny znaczący producent taboru tramwajowego - badania nowoczesnych rozwiązań transportowych z lokalnymi uczelniami, współpraca z lokalnymi przedsiębiorstwami, możliwość testowania lokalnie nowych rozwiązań, współpraca miasta i producenta.	

Dodatkowe uwagi:

Obszar VI: Nowoczesna gospodarka

MOCNE STRONY BYDGOSZCZY	SŁABE STRONY BYDGOSZCZY
Aktywność Miasta w podejmowaniu działań budujących miasto inteligentne.	Niedostateczna w stosunku do oczekiwań społecznych współpraca pomiędzy sektorem nauki, administracji publicznej i gospodarki w mieście. UWAGA: w mojej ocenie sektor nauki jest bardzo otwarty na współpracę. Proponuję zapisać: Niedostateczna w stosunku do oczekiwań społecznych skłonność sektora administracji publicznej i gospodarki do innowacyjnej współpracy z sektorem nauki. Zapis „czarny” zostaje. Brakuje wsparcia miasta dla przedsiębiorstw przy wdrożeniu innowacji, które mają wpływ na jakość usług publicznych
Uczelnie wyższe – szeroki zakres kierunków studiów.	Niedostateczne dostosowanie profili kształcenia do potrzeb rynku pracy.
Dostępność komunikacji lotniczej.	Mała liczba wydziałów, z co najmniej dobrą (A) oceną dorobku naukowego. Nieumiejętność podnoszenia świadomości w zakresie pozycji i znaczenia szkolnictwa wyższego. <i>Jesteśmy dobrzy jak UMK, a nawet lekko lepsi. (2:7 w Bydgoszczy – 4:17 w Toruniu w naukach humanistycznych i społecznych).</i>
Realizacja inwestycji drogowej łączącej Bydgoszcz z trasą S5. To jest szansa dla Miasta, a nie mocna strona ponadto inwestycja jest realizowana poza budżetem Miasta. Przesunąć do szans. Linia kolejowa (Gdynia-Chorzów) – węzeł	Za niska w stosunku do oczekiwań społecznych współpraca bydgoskich szkół wyższych.
Funkcjonowanie firm o ugruntowanej pozycji w gospodarce europejskiej.	Mała liczba nowotworzonych firm w stosunku do innych miast wojewódzkich.
Rozwinięta branża usług IT.	Niewystarczający poziom transferu innowacji do gospodarki.

	<p>Niska innowacyjność gospodarki Miasta przyczyną jest niska innowacyjność gospodarki, a niewystarczający poziom transferu jest tego skutkiem.</p> <p>Niewystarczający poziom transferu innowacji do gospodarki, (ale to powinno mieć poparcie w danych liczbowych. Czy mamy?).</p>
Silny ośrodek outsourcingu procesów biznesowych.	Zbyt niskie wykorzystanie potencjału lotniska, zwłaszcza w zakresie cargo.
Duży potencjał terenów inwestycyjnych (tereny niezabudowane i tereny nadające się do ponownego wykorzystania - Brown i Greenfields).	
Współpraca firm w ramach instytucji klastrowych.	
Wypracowane schematy i struktury wsparcia inwestorów (Bydgoska Agencja Rozwoju Regionalnego).	Niewystarczająca świadomość znaczenia gospodarki dla rozwoju społeczno-gospodarczego miasta, natomiast rosnące oczekiwania w kierunku wsparcia socjalnego. Trzeba ten aspekt, w jakimś stopniu gdzieś umieścić i zwrócić na to uwagę. Problem odpowiedzialności polityków i decydentów w długim okresie czasu za podejmowanie działań związanych z rozszerzaniem wsparcia socjalnego. (trudno oczekiwać od ludzi, aby nie korzystali z dostępnych możliwości wsparcia socjalnego).
Zdywersyfikowana struktura gospodarki (różnorodna struktura wielkości podmiotów i struktura branżowa podmiotów gospodarczych).	Zamieszkanie w Bydgoszczy nie jest atrakcyjne dla inwestorów wymagających bardzo dobrych warunków do życia (w tym do rozwoju intelektualnego ich dzieci).
Rosnąca liczba spółek handlowych z udziałem kapitału zagranicznego.	Niski poziom uczelni wyższych na tle innych uczelni o podobnym profilu.
Wysoki udział osób zatrudnionych w sektorze przemysłu (ca. 50% zatrudnionych). Jest to silna przesłanka, że Bydgoszcz jest w stanie dzięki temu rozwijać usługi.	Niewystarczająca współpraca z gminami w ramach procesów budowania aglomeracji.
Ponad 50% młodych Bydgoszczan uczy się w szkoła ponadpodstawowych o profilu technicznym	Zbyt mała współpraca z klastrami w innych regionach.
	Zbyt duży ruch kołowy w mieście (Bydgoszcz jest nieprzejezdna).

	Odływ firm i mieszkańców do obszarów podmiejskich. Dużo firm odpywa z Bydgoszczy, ponieważ są trudności fizycznego dostępu (niedostatek dogodnej infrastruktury komunikacyjnej – dojazd, dojście). Powoduje to odływ firm do gmin sąsiednich.
	Zamierające centrum Bydgoszczy.
	Pogarszająca się jakość kształcenia akademickiego.
	Słabo rozwinięte szkolnictwo zawodowe.
	Niska innowacyjność gospodarki miasta (jedynie ITS (nie jest wystarczająco wykorzystywane sterowanie ręczne), zwiększanie efektywności energetycznej budynków miejskich). Miasto w swoich inwestycjach, które ma duży budżet inwestycyjny, aby inwestycje były innowacyjne i aby miasto stymulowało gospodarkę na terenie miasta wdrażanie innowacyjnych rozwiązań (np. wodociągi)
	Zbyt małe nakłady inwestycyjne na działalność innowacyjną lokalnych przedsiębiorców; także zbyt mała innowacyjność w skali rynku.
	Słabe dopasowanie oferowanych umiejętności / kwalifikacji na rynku pracy do potrzeb pracodawców. (jest akceptacja w odniesieniu do uczelni wyższych) Poziom szkolnictwa (kierunki, profile szkolnictwa) zawodowego oraz wyższego nie spełnia oczekiwań pracodawców. Jednak, miasto ma mały wpływ na program szkolnictwa. <i>Zwalnia się obiekt wydziału mechanicznego, który mógłby być wykorzystany do celów technikum mechanicznego.</i>
	Brak terminala cargo w ofercie bydgoskiego lotniska.
	Słabość siatki połączeń oferowanych przez operatorów lotniczych do miast europejskich ważnych z punktu widzenia biznesu i turystyki (Mediolan, Paryż, Bruksela).
	Pogorszenie / brak dogodnych połączeń kolejowych i drogowych.
	Niewykorzystany potencjał transportowy rzeki Brdy i Wisły.
	Słaba oferta atrakcyjnego spędzania czasu wolnego i wysokiej jakości ofert edukacji dla przyciągnięcia zagranicznych menedżerów o

	wysokich kwalifikacjach, w tym menedżerów z zagranicy.
	Słabo rozpoznawalna marka Bydgoszczy za granicą.
	Brak infrastruktury komunikacyjnej do miejsc, które są ważne i aktywne gospodarczo np. park technologiczny.
	Brak imprez gospodarczych, które zwiększałyby wiedzę i umiejętności.
SZANSE W OTOCZENIU BYDGOSZCZY	ZAGROŻENIA W OTOCZENIU BYDGOSZCZY
Rozwój społeczeństwa informacyjnego.	Niekorzystna sytuacja demograficzna.
Rozwój branży ICT.	Odptyw osób kreatywnych i o wysokich kwalifikacjach do innych ośrodków miejskich i innych krajów.
Rozwój współpracy z samorządami bydgoskiego obszaru metropolitalnego.	
Aktywność sektora pozarządowego.	
Rosnące znaczenie w gospodarce krajowej sektorów kreatywnych.	
Rozwój transportu multimodalnego.	
Budowa dróg ekspresowych S5 i S10.	
Duży i rosnący popyt na przewozy lotnicze.	
Wzrost popytu na usługi sektora przemysłu czasu wolnego.	
Wzrost pozycji gospodarczej kraju. Propozycja zapisu: Wysokie tempo rozwoju gospodarki kraju	Niewystarczająca współpraca gmin w ramach procesów budowania aglomeracji.
Polityka rozwoju transportu kolejowego - osobowego i towarowego. - stopniowo zwiększająca się ilość pasażerów kolei, w tym możliwie również w przewozach lokalnych, możliwość wykorzystania transportu kolejowego do przewozu towarów z portów morskich, budowa w Bydgoszczy węzła multimodalnego z tzw. suchym portem, będącym zapleczem logistycznym dla portów morskich (głównie Gdyni)	Silna konkurencja innych metropolii krajowych szczególnie Gdańska i Poznania w przyciąganiu inwestorów i pozyskiwaniu wysokokwalifikowanej kadry kierowniczej.
Uniwersytet Kazimierza Wielkiego – jako uniwersytet szerokoprofilowy o profilu regionalnym, mający bogatą ofertę analityczną i doradczą w zakresie innowacji w biznesie i wyspecjalizowaną jednostkę doradczą w zakresie współpracy z gospodarką – Centrum Transferu Technologii i Innowacji. Przenieść do mocnych stron i dopisać UTPP w tym samym kontekście.	Częste wahania koniunktury gospodarczej powodującej zmniejszenie się dochodów. Propozycja usunięcia zapisu. Można połączyć ten zapis z zapisem „Stosunkowo duży udział osób z niskimi dochodami, nasilająca się polaryzacja ekonomiczna społeczeństwa.”

<p>Nacisk Komisji Europejskiej na budowanie gospodarki opartej na wiedzy. Propozycja zapisu: Dalsze działania KE na rzecz budowania gospodarki opartej na wiedzy.</p>	<p>Przesuwanie zainteresowania korporacji globalnych z Europy na inne kontynenty. Nie tyle inwestorzy przesuwają swoje zainteresowanie – występuje konkurencja ze strony innych krajów w zakresie lokowania inwestycji.</p> <p>Czy to rzeczywiście jest zagrożenie dla Bydgoszczy?</p>
<p>Podejmowanie inicjatyw na rzecz pobudzania innowacji. Brakuje podmiotu. Propozycja usunięcia zapisu.</p>	<p>Stosunkowo duży udział osób z niskimi dochodami, nasilająca się polaryzacja ekonomiczna społeczeństwa. Czy to rzeczywiście jest zagrożenie dla Bydgoszczy?</p>
<p>Rosnąca mobilność na rynku pracy w wymiarze krajowym. To może być i szansa i zagrożenie. Konieczne jest zadecydowanie jak do tematu mobilności należy podejść.</p>	<p>Niewystarczające przygotowanie kadr. (zapis nieczytelny)</p>
<p>Potencjalne zapewnienie funduszy strukturalnych na podnoszenie innowacyjności w przedsiębiorstwach.</p>	<p>Brak komunikacji kolejowej z lotniskiem. Propozycja przesunięcia do mocnych lub słabych stron</p>
	<p>Zbyt mała różnorodność form spędzania czasu wolnego. Propozycja przesunięcia do mocnych lub słabych stron</p>
	<p>Silna konkurencja innych ośrodków krajowych.</p>
	<p>Przesuwanie zainteresowania inwestorów zagranicznych z Polski do innych krajów Europy środkowo-wschodniej i południowo-wschodniej.</p>
	<p>Kryzys gospodarczy ograniczający inwestycje przedsiębiorców (w tym: bezpośrednie inwestycje zagraniczne). Propozycja zapisu: wahania cyklu koniunkturalnego</p>

Uwagi dodatkowe:

Powinniśmy doprecyzować definicje pojęć takich jak: konkurencyjność, innowacyjność, transfer innowacji, rozwój zrównoważony itd.

Proponowana definicja innowacyjności - Nowe zastosowanie rzeczy znanych.

Inna uwaga: Przyjmujemy definicje podręcznikowe.

Czy miasto rozważa budowę portu w Bydgoszczy?