

**Ocena wpływu RPO WK-P na lata 2007-2013
na zwiększenie potencjału
ośrodków stołecznych regionu,
w tym na rozwój funkcji metropolitalnych**

Raport Końcowy



PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



WOJEWÓDZTWO
KUJAWSKO-POMORSKIE

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Mój region w Europie

Badanie ewaluacyjne jest finansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013

Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego

**Ocena wpływu RPO WK-P na lata 2007-2013
na zwiększenie potencjału
ośrodków stołecznych regionu,
w tym na rozwój funkcji metropolitalnych**

RAPORT KOŃCOWY

Nazwa i adres wykonawcy:

**EPRD Biuro Polityki Gospodarczej
i Rozwoju Regionalnego Sp. z o.o.**

25-604 Kielce, ul. Szkolna 36A

Tel: 041 – 345 32 71

Fax: 041 – 345 25 87

e-mail: badania@eprd.pl



Raport końcowy z badania ewaluacyjnego, przygotowany na podstawie zebranych materiałów źródłowych oraz wykonanych badań terenowych stanowi wyłącznie zewnętrzną opinię ewaluatorów.

KIELCE 2012

Wykaz skrótów

B-TOM	Bydgosko-Toruński Obszar Metropolitalny
CATI	(Computer Assisted Telephone Interview) - telefoniczne wywiady kwestionariuszowe wspomagane komputerowo
CS	Case study
DR	Desk research
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
EFS	Europejski Fundusz Społeczny
ESK	Europejska Stolica Kultury
FGI	(Focus Group Interview) – zogniskowane wywiady grupowe
IDI	(Individual in-Depth Interview) - indywidualne wywiady pogłębione
IZ	Instytucja Zarządzająca (Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego)
JST	Jednostka Samorządu Terytorialnego
K-PFPK	Kujawsko-Pomorski Fundusz Poręczeń Kredytowych Sp. z o.o.
KPZK 2030	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030
MPU	Miejska Pracownia Urbanistyczna
MŚP	Małe i średnie przedsiębiorstwa
OM	Obszar Metropolitalny
PAN	Polska Akademia Nauk
PE	Panel ekspertów
PO KL	Program Operacyjny Kapitał Ludzki 2007-2013
PO IG	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka na lata 2007-2013
PO IiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013
PT	Pomoc Techniczna
RPO WK-P	Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013
SRW	Strategia Rozwoju Województwa
SWOT	Analiza mocnych i słabych stron, szans i zagrożeń
TARR	Toruńska Agencja Rozwoju Regionalnego
TIK	Technologie Informatyczne i Telekomunikacyjne
TIT	Toruński Inkubator Technologiczny
TPT	Toruński Park Technologiczny
UE	Unia Europejska
UM	Urząd miasta
UMK	Uniwersytet Mikołaja Kopernika
UM WK-P	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Spis treści

1. Streszczenie	4
2. Wprowadzenie.....	23
3. Obszar i zakres badania.....	28
3.1. Koncepcja badania	28
3.2. Opis zastosowanej metodologii.....	36
4. Wyniki badania	42
4.1. Potencjał i funkcje metropolitalne miast stołecznych województwa kujawsko-pomorskiego.....	42
4.1.1. Zasoby ludzkie.....	46
4.1.2. Obszar gospodarczy	50
4.1.3. Obszar naukowo-badawczy.....	61
4.1.1. Obszar infrastrukturalny transportowej	67
4.1.2. Obszar kulturowy i turystyczny.....	72
4.1.3. Obszar instytucjonalny	78
4.1.4. Podsumowanie	81
4.2. Wpływ projektów współfinansowanych z RPO WK-P na lata 2007-2013 i innych programów operacyjnych na rozwój ośrodków stołecznych.....	83
4.2.1. Rozwój przedsiębiorczości i atrakcyjności inwestycyjnej.....	97
4.2.2. Nauka oraz badania i rozwój	108
4.2.3. Infrastruktura i rozwiązania transportowe	116
4.2.4. Infrastruktura i rozwiązania informatyczne	122
4.2.5. Kultura i turystyka.....	129
4.2.6. Administracja.....	137
4.2.7. Rozwój ośrodków stołecznych regionu w opinii mieszkańców	143
4.2.8. Podsumowanie	148
4.3. Obszary wymagające wsparcia w celu rozwoju Bydgoszczy i Torunia jako ośrodków metropolitalnych	150
5. Wnioski i rekomendacje.....	159
6. Aneks	164
6.1. Analiza SWOT	164
6.2. Case Study	166

1. Streszczenie

Cel i sposób realizacji badania

Prezentowany raport jest końcowym rezultatem projektu badawczego pt.: *Ocena wpływu RPO WK-P na lata 2007-2013 na zwiększenie potencjału ośrodków stołecznych regionu, w tym na rozwój funkcji metropolitalnych*. Badanie to realizowane było na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego przez firmę EPRD Biuro Polityki Gospodarczej i Rozwoju Regionalnego Sp. z o.o.

Celem badania było określenie skuteczności i efektywności wpływu RPO WK-P na zwiększenie potencjału ośrodków stołecznych regionu i tym samym na rozwój funkcji metropolitalnych.

Zakres niniejszego badania zakładał osiągnięcie celu głównego poprzez realizację czterech celów szczegółowych.

1. *Analiza potencjału i rozpoznanie funkcji metropolitalnych miast stołecznych województwa kujawsko-pomorskiego.*

Badania prowadzone w ramach pierwszego celu szczegółowego miały charakter diagnozy stanu rozwoju miast stołecznych województwa, opracowanej przez pryzmat potencjałów miast oraz wynikających z nich funkcji metropolitalnych. Dla zwiększenia czytelności prowadzonego opisu, przedstawiono zestawienia poszczególnych wymiarów analizy, prezentujące pozycję Bydgoszczy i Torunia w stosunku do innych ośrodków określonych w KPZK 2030 jako obszary metropolitalne.

2. *Analiza wpływu projektów współfinansowanych z RPO WK-P na lata 2007-2013 na rozwój ośrodków stołecznych województwa.*

Podstawą analiz wynikających z drugiego celu szczegółowego było określenie skali i specyfiki wsparcia RPO WK-P na lata 2007-2013, realizowanego w Bydgoszczy i Toruniu. Pozwoliło to m.in. określić w jakich obszarach i w jakim stopniu projekty wdrażane w miastach stołecznych wpływały na poprawę i rozwinięcie funkcji metropolitalnych, zidentyfikowanych na pierwszym etapie badania (w ramach pierwszego celu szczegółowego).

3. *Analiza wpływu interwencji wdrażanych z innych programów operacyjnych na rozwój funkcji metropolitalnych ośrodków stołecznych województwa.*

Uzupełnieniem analiz dotyczących wpływu RPO WK-P na rozwój funkcji metropolitalnych było określenie w jakim stopniu obszar ten wspierany jest przez inne programy operacyjne. Opis wyników badania w tym obszarze przyjął strukturę analogiczną do tej zastosowanej w przypadku drugiego celu szczegółowego i dotyczył projektów wdrażanych w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Programu Operacyjnego Innowacyjna

Gospodarka.

4. Określenie funkcji wymagających dalszego wsparcia a istotnych dla rozwoju metropolii Bydgosko-Toruńskiej.

Opis w ramach czwartego obszaru badawczego miał charakter podsumowujący. Bazując na wynikach uzyskanych w trakcie badania, opracowane zostały wnioski dotyczące priorytetowych obszarów oraz optymalnych narzędzi wsparcia rozwoju funkcji metropolitalnych Bydgoszczy i Torunia, które mogą zostać zastosowane w przyszłym okresie programowania.

W niniejszym badaniu uwzględniono wiele wzajemnie uzupełniających się metod i technik badawczych. Przyjęta metodologia zakładała wykorzystanie technik jakościowych i ilościowych. Wśród nich znalazły się:

1. Analiza danych zastanych (*Desk research*).
2. Zogniskowane wywiady grupowe (*FGI*) – przeprowadzonych zostało 5 wywiadów grupowych. Trzy wywiady objęły przedstawicieli Kolegium B-TOM, natomiast dwa uwzględniły przedstawicieli UMWK-P, UM Bydgoszczy i Torunia oraz Starostw Powiatowych w Bydgoszczy i Toruniu.
3. Indywidualne wywiady pogłębione (*IDI*) – zrealizowanych zostało 7 wywiadów indywidualnych z beneficjentami realizującymi projekty uwzględnione w ramach studium przypadku.
4. Anonimowa ankieta telefoniczna (*CATI*) – przeprowadzono 351 wywiadów z beneficjentami RPO WK-P, POKL, PO IG oraz PO IIŚ, którzy realizowali projekty w Bydgoszczy i Toruniu, a także 384 wywiady z mieszkańcami obu miast.
5. Panel ekspertów.
6. Studium przypadku – opracowano studium w ramach 8 przypadków.
7. Analiza SWOT.
8. Warsztat ewaluacyjny.

Wyniki badania

Potencjał i funkcje metropolitalne miast stołecznych województwa kujawsko pomorskiego

Zasoby ludzkie

Podczas badania zidentyfikowano problem związany ze spadkiem liczby mieszkańców Bydgoszczy i Torunia. Od 2004 z Bydgoszczy wymeldowywało się średnio 4000 osób rocznie (z czego ok. średnio 2500 osób rocznie migrowało na wieś). W przypadku Torunia 3000-3500 osób rocznie (z czego na wieś migrowało od 2000 w 2006 do 1500 osób w 2010 r.). Jednocześnie nowe zameldowania w obu ośrodkach sięgają średnio od 1800 (Toruń 2004) do 3000 mieszkańców (Bydgoszcz 2007).

Przeprowadzone badania wykazały także zauważalny rozrost sfery podmiejskiej w obu ośrodkach. Świadczy to o tendencjach suburbanizacyjnych oraz spadku atrakcyjności osadniczej obu ośrodków metropolitalnych.

Obszar gospodarczy

Wymiar gospodarczy pełni ważną rolę w określeniu stopnia metropolitalności każdego ośrodka. Dla prezentacji potencjałów i stopnia realizacji funkcji metropolitalnych w wymiarze gospodarczym, przyjęto 3 zasadnicze obszary: poziom zatrudnienia w sferze usług rynkowych, zróżnicowanie gospodarcze oraz funkcjonowanie podmiotów otoczenia biznesu.

W przypadku sektora usług rynkowych, odsetek osób w nim zatrudnionych jest niewielki. Zwraca jednak uwagę dynamiczny wzrost tego odsetka: o ile w roku 2009 sięgał on 1,83 % ogółu zatrudnionych, to w 2010 roku wzrósł do 6,37%. Jednocześnie warto zaznaczyć, że udział procentowy zatrudnienia w sektorze usług rynkowych w przypadku Torunia i Bydgoszczy jest bardzo zbliżony do innych ośrodków metropolitalnych, w tym Poznania czy Krakowa.

Kolejny wymiar analizy dotyczył liczby prywatnych spółek prawa handlowego z udziałem kapitału zagranicznego, wśród wszystkich spółek zarejestrowanych w ośrodkach. Element ten wskazuje na poziom międzynarodowych powiązań gospodarczych miast. Łączny potencjał Bydgoszczy i Torunia nie jest duży (udział spółek z kapitałem zagranicznym wyniósł w 2010 roku 15,5%). Odnosząc go do innych miast jest on o połowę niższy niż w Warszawie oraz mniejszy niż w miastach położonych blisko granicy zachodniej - Szczecin (29%), Wrocław (25%), czy Poznań (21%).

W kontekście analiz obszaru gospodarczego miast, pozytywnie ocenić należy powstanie w ostatnich latach wielu instytucji sektora otoczenia biznesu. Były to m.in. ośrodki upowszechniania innowacji technologiczno-organizacyjnych, fundusze inwestycyjne, instytucje kredytowo-pożyczkowe i gwarancyjne oraz centra targowe i wystawiennicze.

Obszar naukowo-badawczy

W odniesieniu do funkcji naukowo-badawczej miast, analizą objęte zostały dwa czynniki. Pierwszym z nich są możliwości, jakimi dysponują ośrodki stołeczne, w zakresie edukacji wyższej, w tym zwłaszcza atrakcyjnością dla studentów. Drugim czynnikiem, ważnym z punktu widzenia metropolitalności ośrodków, jest jego potencjał w zakresie budowania innowacyjności (w tym obecności jednostek naukowych i badawczo-rozwojowych).

Wymiar naukowego potencjału miast opisany został przez liczbę studentów, która z założenia charakteryzować ma atrakcyjność ośrodków akademickich zlokalizowanych w centrach miejskich. Zestawienia krótkoterminowe pokazują względnie małe spadki tej liczby w przypadku Bydgoszczy

i Torunia. Prognozy długookresowe wskazują jednak na 50% redukcję liczby studentów do 2030.

W obszarze naukowo-badawczym zwraca uwagę znaczące zwiększenie liczby ośrodków B+R oraz nakładów na ich działalność w Bydgoszczy i Toruniu w ostatnim okresie. Uznać można, iż inwestycje te są adekwatne w kontekście profilowania przyszłości oraz budowania wizerunku obu miast jako ośrodków metropolitalnych.

Obszar infrastruktury transportowej

Pozycja metropolii w systemie ponadregionalnym i międzynarodowym wynika nie tylko z jej siły gospodarczej, innowacyjnej, czy też potencjału ludnościowego, ale także z jakości i ilości infrastruktury komunikacyjnej.

Ośrodki duopolu posiadają stosunkowo dobre połączenia z innymi metropoliami w kraju i w Europie. Toruń stanowi węzeł w Paneuropejskim Korytarzu Transportowym nr VI. Ośrodki są dobrze skomunikowane z innymi krajowymi metropoliami, w tym z Trójmiastem (autostrada A 1), Poznaniem i Warszawą.

Ważnym elementem potencjału metropolitalnego miast jest sprawnie funkcjonujący port lotniczy. Ośrodki dysponują tego typu obiektem – w Bydgoszczy działa Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. Należy zaznaczyć, iż lotnisko odnotowało wyraźny wzrost liczby pasażerów we wszystkich kategoriach (tj. przyloty, odloty i tranzyt). Zestawiając te wymiary z innymi lotniskami obsługującymi ośrodki metropolitalne w kraju, uznać można jednak, że będzie ono nadal portem o charakterze regionalnym i nie zdobędzie najprawdopodobniej wyższej pozycji, zwłaszcza w kontekście rozwoju lotniska w metropolii berlińskiej.

Obszar kultury i turystyki

Wśród czynników decydujących o metropolitalnym charakterze danego miasta znalazły się również elementy związane z kulturą i turystyką. Kreują one aurę niezbędną do uznania ośrodka za metropolię. Miasta stołeczne posiadają rozwiniętą infrastrukturę turystyczną i inwestują środki w rozwój funkcji kulturowo-turystycznych oraz sportowych.

Analizując ten obszar w wymiarze turystycznym, zauważyć należy, znaczący rozwój infrastruktury oraz obsługi turystów jaki miał miejsce w okresie 2005-2008. Otwarto w miastach nowe hotele o zróżnicowanym standardzie. W późniejszym okresie (2008-2011) nie występowały znaczące zmiany w bazie hotelowej obu ośrodków. Zaobserwować można jednak różnice pomiędzy ośrodkami w liczbie obiektów pięcio- i trójgwiazdkowych: mamy do czynienia jedynie z jednym hotelem o najwyższym standardzie w Bydgoszczy oraz 10 obiektami hotelowymi spełniającymi kryteria trzygwiazdkowe w przypadku Torunia.

Ponadto dostrzegalny jest bardzo wyraźny wzrost wydatków Bydgoszczy i Torunia na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego, który trwał nieprzerwanie do roku 2008. Różnica między sumą środków przeznaczonych na tę sferę życia w 2004 i 2010 roku wynosiła odpowiednio 41 098 828 złotych dla Bydgoszczy i 37 612 188 złotych w przypadku Torunia.

Obszar instytucjonalny

Potencjał administracyjno-polityczny obu ośrodków jest niewielki. Miasta pełnią ważną rolę administracyjną, ale wyłącznie w skali regionalnej, tu lokują się ważne z punktu widzenia społeczności lokalnych instytucje wojewódzkie i marszałkowskie. Nie występują jednak żadne wyraźne przewagi powiązań międzymetropolitalnych nad powiązaniem regionalnymi. Trudno przyznać im rolę ponadregionalnych centrów o charakterze decyzyjnym, czy kontrolnym.

Wpływ projektów współfinansowanych z RPO WK-P na lata 2007-2013 i innych programów operacyjnych na rozwój ośrodków stołecznych

Rozwój przedsiębiorczości i atrakcyjności inwestycyjnej

Na podstawie KSI SIMIK zostało wyróżnionych 339 projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej w ramach RPO WK-P, które wspierały rozwój przedsiębiorczości i atrakcyjności inwestycyjnej miast, a tym samym miały wpływ na funkcję gospodarczą Bydgoszczy i Torunia. Łączna kwota przeznaczona na tego typu projekty wyniosła 685 315 118,39 złotych.

Wyodrębniono dwa rodzaje efektów:

- w pierwszym efekty skierowane są przede wszystkim bezpośrednio do przedsiębiorstw,
- w drugim opierają się na szeroko zakrojonych działaniach skierowanych do większej grupy podmiotów, miały na celu inicjowanie aktywności gospodarczej i poprawę efektywności działania podmiotów gospodarczych.

Zdecydowanie największą grupę projektów stanowią te realizowane przez przedsiębiorstwa, które skupiły się na zwiększaniu własnego potencjału gospodarczego. Stanowiły one 88% wszystkich projektów realizowanych w ramach RPO WK-P, wpisujących się w rozwój gospodarczy Bydgoszczy i Torunia.

Wsparcie otrzymane ze środków RPO WK-P związane z rozwojem obszaru gospodarczego można uznać za znaczący zasób. Otrzymały je jednak przede wszystkim przedsiębiorstwa. W związku z tym wykorzystanie tych środków nie wpłynęło w znaczącym stopniu na wzrost wskaźników, które zostały uznane za decydujące w pełnieniu funkcji metropolitalnej w zakresie gospodarczym i atrakcyjności inwestycyjnej (wzrost liczby spółek z kapitałem zagranicznym, rozwijanie infrastruktury wspierającej biznes, rozwój bazy wystawienniczo-targowej).

W Programie Operacyjnym Innowacyjna Gospodarka wyróżniono 51 projektów, których realizację można uznać za wkład w rozwój funkcji gospodarczej Bydgoszczy i Torunia. Łączna wartość zainwestowanych środków z PO IG to 489 663 233,76 zł. Projekty te, analogicznie do wsparcia w ramach PRO WK-P, ukierunkowane były na rozwój sektora przedsiębiorstw (przede wszystkim poprzez wdrożenie nowoczesnych technologii), nie wpływały więc bezpośrednio na rozwój funkcji gospodarczej miast.

Nauka oraz badania i rozwój

Obszar szkolnictwa wyższego, badań i nauki w ramach RPO WK-P wspierany był przede wszystkim z II, III, IV, V i VII osi priorytetowej¹. W ramach RPO zostało zrealizowanych 20 projektów na łączną kwotę 358 374 667 zł, co stanowi 17% wartości wszystkich projektów wdrożonych z tego programu.

Realizowane w ramach RPO projekty w znaczący sposób przyczyniły się do budowy potencjału badawczo-rozwojowego Bydgoszczy i Torunia oraz zwiększenia proinnowacyjnego oddziaływania poprzez:

- wzbogacenie infrastruktury naukowo-badawczej i wdrożeniowej,
- umożliwienie szkołom wyższemu rozwojowi w kierunku realizacji badań naukowych oraz promowania postępowych rozwiązań.

Wymiar naukowo-badawczy wspierany był również przez PO IG. W ramach tego programu dofinansowanie otrzymało 41 projektów z Bydgoszczy i Torunia na łączną kwotę 802 282 445 zł. Z dofinansowania korzystały przede wszystkim przedsiębiorstwa i przeznaczały je na rozwój innowacyjnych pomysłów.

Infrastruktura i rozwiązania transportowe

Projekty realizowane w ramach RPO WK-P wspierające funkcję komunikacyjną miast, zawierały się w trzech tematach priorytetowych: porty lotnicze, drogi regionalne/lokalne (projekty dotyczące układu drogowego miast) oraz transport miejski (projekty z zakresu rozwoju sieci tramwajowej). W sumie zidentyfikowano 14 tego typu przedsięwzięć. Sumaryczna wartość inwestycji współfinansowanych z RPO WK-P, wpisujących się w funkcję komunikacyjną Bydgoszczy i Torunia wyniosła 707 861 011,6 zł z czego dofinansowanie UE stanowiło 42% czyli 296 695 305,43 zł.

Z uwagi na brak możliwości finansowania inwestycji związanych z budową dróg ekspresowych i autostrad z programu regionalnego, RPO WK-P nie miało bezpośredniego wpływu na drogową

¹ Oś priorytetowa 2. *Zachowanie i racjonalne użytkowanie środowiska*,
Oś priorytetowa 3. *Rozwój infrastruktury społecznej*,
Oś priorytetowa 4. *Rozwój infrastruktury społeczeństwa informacyjnego*,
Oś priorytetowa 5. *Wzmocnienie konkurencyjności przedsiębiorstw*,
Oś priorytetowa 7. *Wspieranie przemian w miastach i w obszarach wymagających odnowy*.

dostępność zewnętrzną miast duopolu. Realizowane projekty związane były przede wszystkim z wewnętrzną spójnością komunikacyjną ośrodków. Inwestycje dotyczyły przebudowy kluczowych ulic oraz rozwoju i usprawnienia komunikacji tramwajowej. Z tej perspektywy uznać można, iż program wspierał raczej potencjał endogeniczny miast, który nie przekładał się bezpośrednio na funkcje metropolitalne.

W przypadku funkcji komunikacyjnej pozytywnie ocenić należy ukierunkowanie wsparcia na jeden z istotnych potencjałów miast, a mianowicie port lotniczy. Wieloetapowy, zintegrowany projekt rozwoju funkcji lotniska ukierunkowany został na podniesienie rangi tego portu. Ponadto na szczególną uwagę, w kontekście wsparcia funkcji metropolitalnych Bydgoszczy i Torunia, zasługują projekty komplementarne z inwestycjami infrastrukturalnymi finansowanymi z programów centralnych (np. z współfinansowaną z Funduszu Spójności budowę autostrady A1).

Projekty realizowane w ramach PO IiŚ, zwiększające dostępność komunikacyjną Bydgoszczy i Torunia, dotyczyły przede wszystkim dużych inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozbudową autostrad, dróg ekspresowych i linii kolejowych. Wartość tych inwestycji szacowana jest na 8 826 739 686,08 zł z czego 53% stanowi dofinansowanie ze środków UE.

Infrastruktura i rozwiązania informatyczne

Analizując dane z bazy SIMIK określone zostało, iż na terenie Bydgoszczy i Torunia realizowanych było 46 projektów wpływających na funkcję informacyjną tych miast (o wartości 69 744 678,96 zł).

Wsparcie jakie zostało przewidziane w ramach RPO WK-P w obszarze rozwoju narzędzi i infrastruktury informatycznej, wdrażane było przede wszystkim w ramach 4 osi priorytetowej – *Spółeczeństwo informacyjne*. Zakup sprzętu i rozwiązań informatycznych mógł być jednak związany również z realizacją projektów w ramach innych osi priorytetowych.

Dokładna analiza poszczególnych projektów związanych z rozwojem funkcji informacyjnej, realizowanych w ramach RPO WK-P, pozwala podzielić je na 3 grupy. Grupy te są w znacznej mierze zbieżne z trzema Działaniami wdrażanymi w ramach 4 osi priorytetowej RPO WK-P (Działania 4.1, 4.2 i 4.3)². Pierwsza grupa obejmowała najbardziej liczne projekty związane z inwestycjami przedsiębiorstw wprowadzających rozwiązania informatyczne. Były to jednak przedsięwzięcia, których zakres był niewielki i mimo, iż stanowiły zdecydowaną większość w tej grupie projektów, to pochłaniały jedynie połowę wartości wszystkich inwestycji w ramach tej funkcji. Kolejnymi grupami projektów były działania dotyczące rozwoju infrastruktury informatycznej oraz rozwiązań informatycznych – przede wszystkim e-administracji. Analizując zakres tematyczny wdrażanych projektów, uznać można, iż to właśnie w inwestycjach dotyczących infrastruktury (Działanie 4.1) oraz

² Działanie 4.1. *Rozwój infrastruktury ICT*,
Działanie 4.2. *Rozwój usług i aplikacji dla ludności*,
Działanie 4.3. *Rozwój komercyjnych e-usług*.

usług zakresu e-administracji (Działanie 4.2), upatrywać należy szczególnie dużego wpływu na potencjał informacyjny obu miast.

W przypadku pozostałych programów operacyjnych, funkcję informacyjną wspierały przede wszystkim projekty realizowane w ramach PO IG. Były to przedsięwzięcia stosunkowo niewielkie - mimo, iż stanowiły 40% wszystkich projektów z PO IG, to przeznaczono na nie 10% środków wydanych w ramach programu w Bydgoszczy i Toruniu – 89 082 554,37 zł. Projekty związane ze wsparciem potencjału informacyjnego w badanych miastach, każdorazowo rozwijały także funkcję gospodarczą, ponieważ dotyczyły opracowania lub wdrożenia rozwiązań informatycznych przez przedsiębiorstwa. Z tej perspektywy nie wpływały one w sposób znaczny na rozwój funkcji informacyjnej miast.

Kultura i turystyka

Analiza wykazała, iż na terenie Bydgoszczy i Torunia realizowano 35 projektów w ramach RPO WK-P, których założenia wpisują się w funkcję kulturową i turystyczną miast. Łączna wartość tych inwestycji wyniosła 310 738 660 zł. Środki przeznaczone w ramach RPO WK-P na rozwój funkcji kulturalnej i turystycznej w Bydgoszczy i Toruniu, skierowane zostały na 3 główne typy projektów. Pierwszy rodzaj przedsięwzięć dotyczył inwestycji w infrastrukturę kulturową i ochronę dziedzictwa kulturowego. Projekty te wdrażane były w ramach III osi priorytetowej, a ich wartość oszacowana na podstawie bazy SIMIK, wyniosła 81 mln zł. Zidentyfikowanych zostało 7 tego typu projektów. Szczegółowa analiza zakresu realizowanych przedsięwzięć wykazała, że wśród tej stosunkowo niewielkiej liczby interwencji, wskazać można przykłady działań o dużym znaczeniu dla całego województwa. Takim przykładem może być wieloetapowy projekt pn. „*Ochrona i zachowanie materialnego dziedzictwa regionu kujawsko-pomorskiego*”. Kolejną grupą, są inwestycje realizowane w ramach VI osi priorytetowej RPO WK-P. Działania te dotyczą rozwoju infrastruktury turystycznej, a przeznaczono na nie 93 mln zł. Wśród inwestycji znalazły się dwie dotyczące budowy hoteli w Bydgoszczy. W kontekście celu głównego badania, projekty te są bardzo dobrym przykładem wpływu środków RPO WK-P na rozwój funkcji metropolitalnych. Ostatnia grupa projektów, wyróżniona na podstawie informacji z bazy SIMIK, uwzględnia inwestycje w ramach VII osi priorytetowej. Jej zakres tematyczny nie odnosi się wprost do żadnego z wyżej wyróżnionych wymiarów (infrastruktura kultury i turystyki). Projekty realizowane w ramach tej osi, dotyczą rewitalizacji przestrzeni miejskiej, w związku z czym wpływały na atrakcyjność turystyczną miast. Na tego typu inwestycje przeznaczono w sumie 136 mln zł.

Administracja

Analiza ilościowa bazy projektów SIMIK wykazała, że w ramach RPO WK-P realizowanych było 50 projektów, których założenia wpisują się w rozwój funkcji politycznej i administracyjnej. Sumaryczna ich wartość to 208 583 368 zł. Należy zaznaczyć, że do grupy tych projektów zostały zakwalifikowane

również interwencje finansowane z Pomocy Technicznej. Prowadzone działania miały na celu usprawnienie funkcjonowania obecnie działających instytucji poprzez inwestycje w środki trwałe, nieruchomości czy podniesienie kwalifikacji zawodowych urzędników. Projekty stanowiły odpowiedź na bieżące potrzeby administracyjne, należy uznać je więc za adekwatne, jednak tylko w kontekście rozwoju potencjału, a nie funkcji metropolitalnych.

Podsumowanie

Głównymi założeniami niniejszego badania było określenie potencjałów i funkcji metropolitalnych Bydgoszczy i Torunia oraz wpływu na te obszary projektów realizowanych w ramach RPO WK-P, a także innych programów operacyjnych. Konkluzje z prowadzonych analiz pozwoliły wyłonić główne problemy i atuty w rozwoju funkcji metropolitalnych miast i wskazać optymalne narzędzia wsparcia tych obszarów.

Jednym z podstawowych problemów, zdiagnozowanych na etapie badania były kwestie związane z potencjałem ludzkim, wynikające z diagnozowanych i prognozowanych spadków w liczbie ludności w obu ośrodkach. Jednocześnie obserwowane zjawisko suburbanizacji wskazuje potrzebę podjęcia działań w celu zwiększenia atrakcyjności osadniczej miast (tak, aby przyciągnąć nowych mieszkańców z innych ośrodków regionu i Polski) oraz spójności komunikacyjnej i jakości życia w strefach podmiejskich.

Jako jeden z zasadniczych atutów Bydgoszczy i Torunia, określone zostało atrakcyjne położenie geograficzne miast w ciągu europejskich szlaków tranzytowych. Element ten uznać należy za istotny z uwagi na fakt, iż przekłada się bezpośrednio na dostępność komunikacyjną ośrodków, a co za tym idzie, wpływa na wiele wymiarów funkcjonowania miast. Infrastruktura transportowa zapewniająca zewnętrzną dostępność Bydgoszczy i Torunia, powstaje przy wykorzystaniu środków z programów UE – przede wszystkim RPO WK-P i PO IiŚ. W tym obszarze najbardziej istotne są projekty uwzględniające budowę autostrady A1, drogi ekspresowej S5 oraz rozwój potencjału Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. Problemami w tym obszarze są z pewnością opóźnienia i przesunięcia w realizacji projektów drogowych, przewidywane trudności w podniesieniu rangi lotniska do poziomu ponadregionalnego oraz brak prognoz dotyczących budowy kolei dużych prędkości łączącej Bydgoszcz i Toruń z innymi ośrodkami w kraju.

Status metropolitalny ośrodków oprzeć można na dwóch zasadniczych funkcjach, które wyłaniają się z analiz, tj. funkcji gospodarczej wraz z naukowo-badawczą oraz turystyczno-kulturowej.

Zauważalny jest wzrost potencjału naukowego i badawczo-rozwojowego ośrodków (biorąc pod uwagę przyjęte w badaniu wskaźniki). Liczba studentów w ośrodkach jednak maleje, choć na przestrzeni ostatnich dwóch lat spadek ten nie jest aż tak drastyczny, jak w przypadku innych miast w kraju. Podjęte działania, których celem jest wzmocnienie Bydgoszczy i Torunia jako ośrodka akademickiego, mają szanse powodzenia, o ile wsparte zostaną rozwojem firm, szczególnie z branży usługowej,

zdolnych do zatrudnienia absolwentów oraz działaniami związanymi z zatrzymaniem abiturientów.

W przypadku funkcji kulturowej i turystycznej podkreślić należy, że oba ośrodki dysponują już odpowiednią infrastrukturą pozwalającą na przyjmowanie odwiedzających. Władze miast zaangażowały się wyraźnie w finansowanie kultury i sportu. Komplementarne realizowanie inwestycji finansowanych z różnych źródeł zewnętrznych umożliwiło przeprowadzenie konserwacji i rewitalizacji zabytków Torunia i Bydgoszczy wzmacniając ich atrakcyjność jako ośrodków turystycznych. Uznać można zatem, iż funkcja kulturowa ma szanse stać się znaczącą funkcją metropolitalną miast.

Summary

Objective and implementation method of the evaluation

The following report is a final output of the evaluation study titled: "Assessment of impact of Regional Operational Programme for Kuyavian-Pomeranian Voivodship (RPO WK-P) 2007-2013 on building the capacity of the capital centres of the region, including metropolitan functions". This study was conducted on behalf of the Marshal Office of Kuyavian-Pomeranian Voivodship by EPRD Office for Economic Policy and Regional Development Ltd.

The primary objective of this evaluation was to determine the effectiveness and efficiency of the impact of RPO WK-P on building the capacity of the capital centres of the region, and thus on development of metropolitan functions.

The scope of this study assumed to accomplish the primary objective by implementation of four specific objectives:

5. *Analysis of the capacity and identification of metropolitan functions of the capital cities of Kuyavian-Pomeranian Voivodship.*

The research conducted under the first specific objective had the character of a detailed diagnosis of the status of development of Voivodship's capital cities, designed from the perspective of cities' capacity and resulting metropolitan functions. For readability of the description, the report presents comparisons of individual aspects of the analysis, showing the position of Bydgoszcz and Toruń in relation to other centres specified in National Spatial Development Concept 2030 as metropolitan areas.

6. *Analysis of the impact of projects co-funded by RPO WK-P 2007-2013 on development of capital centres of the Voivodship.*

The foundation of the analyses resulting from the second specific objective was to determine the scale and characteristics of the support provided by RPO WK-P 2007-2013 and implemented in Bydgoszcz and Toruń. This allowed, *inter alia*, to determine in which areas and to what extent the projects implemented in the capital cities influenced the improvement and development of metropolitan functions identified in the first phase of the study (in the first specific objective).

7. *Analysis of the impact of interventions implemented under other Operational Programmes on development of metropolitan functions of capital centres of the Voivodship.*

The complement of the analyses focused on the impact of RPO WK-P on the development of metropolitan functions was the identification of the extent to which this field is supported by the other Operational Programmes. The description of the results of research in this field adopted a structure analogous to that used in the case of the second specific objective and concerned projects implemented under Human Capital Operational Programme (POKL), Infrastructure and Environment

Operational Programme (PO IiŚ) and Innovative Economy Operational Programme (PO IG).

8. Definition of functions that require further support and remain essential for development of Bydgoszcz-Toruń metropolitan area.

The description of the research conducted within fourth field of study was of a conclusive nature. Basing on the results obtained during the study, proposals for priority areas and optimal tools to support the development of metropolitan functions of Bydgoszcz and Toruń were developed, and can be applied in the next programming period

This study incorporated a large number of complementary research methods and techniques. The methodology envisaged the use of qualitative and quantitative techniques, including:

9. Analysis of the existing data (*Desk research*)
10. Focus Group Interviews (*FGI*) – 5 group interviews were conducted. 3 of them included representatives from the B-TOM College, while 2 involved representatives of the Marshal Office of Kuyavian-Pomeranian Voivodship, Bydgoszcz and Toruń City Halls, as well as District Offices of Bydgoszcz and Toruń.
11. In-depth interviews (*IDI*) – 7 individual interviews were carried out with beneficiaries implementing projects considered in the case study.
12. Computer-assisted telephone interviews (*CATI*) – 351 interviews with beneficiaries of RPO WK-P, POKL, PO IG and PO IiŚ, who implemented projects in Bydgoszcz and Toruń, and 384 interviews with inhabitants of both cities.
13. Experts' panel.
14. Case study – study on eight cases was developed.
15. SWOT analysis.
16. Evaluation workshop.

Study results

Capacity and metropolitan functions of capital cities of Kuyavian-Pomeranian Voivodship

Human Resources

An issue related to downfall in the number of Bydgoszcz and Toruń's population was identified during the study. Since 2004 an average of 4000 people checked out from Bydgoszcz each year (from which approximately 2500 migrated to rural areas each year). In case of Toruń 3000-3500 people each year (out of which from 2000 people in 2006 to 1500 in 2010 migrated to rural areas). At the same time the new check-in at both centres reached on average from 1800 (Toruń, 2004) to 3000 inhabitants (Bydgoszcz, 2007). The study also showed a noticeable growth in the suburban areas of both centres.

This reflects the trend of suburbanisation, and decline in the settlement attractiveness of both metropolitan centres.

Economic field

The economic field plays an important role in determining the level of metropolitanism of any centre. For the presentation of the potentials and the level of implementation of metropolitan functions within the economic field, three main areas were assumed: the level of employment in the service sector market, economic diversification and the functioning of business entities.

In the case of services sector, the percentage of people employed in it is small. However, dynamic growth of this percentage is most remarkable: while in 2009 it amounted to 1.83% of the total workforce, in 2010 it increased to 6.37%. However, it notes that the percentage of dynamic growth: while in 2009 it amounted to 1.83% of the total workforce, in 2010 it increased to 6.37%. At the same time it is noteworthy that the proportion of employment in the service sector in the case of Toruń and Bydgoszcz is very similar to other metropolitan centres, including Poznań and Kraków.

Another field of the analysis concerned the number of private commercial companies with foreign capital, in relation to the number of all companies registered in the centres. This element indicates the level of international economic relations cities. The total potential of Bydgoszcz and Toruń is not large (the share of foreign-owned companies in 2010 amounted to 15.5%): referring to other cities it is about half that of Warsaw and smaller than in the cities located near the western border - Szczecin (29%), Wrocław (25%), and Poznań (21%).

In the context of the analyses of economic field of the cities, emergence of numerous institutions of the business sector environment must be marked positively. These included centres for technological and organisational innovation, investment funds, credit-lending and guarantee institutions, and trade fairs and exhibition centres.

Scientific and research field

With respect to the science and research field of the cities, the analysis covered two factors. The first one are the options for the capital centres in the field of higher education, in particular the attractiveness for students. The second factor, significant at the level of metropolitanism of the centres, is the capacity for innovation building (including the presence of scientific and R&D facilities).

The field of scientific capacity of the cities was described by the number of students, which is assumed to characterise the attractiveness of the academic centres located in urban centres. Short-term comparisons indicate relatively low decline of this number in case of Bydgoszcz and Toruń. Long-term forecasts indicate however a 50% reduction in the number of students by 2030.

What draws attention in the science-research field, is a significant rise in the number of R&D facilities and investment in their activity in Bydgoszcz and Toruń in recent years. It can be assumed that these investments are adequate in the context of profiling of the future and building the image of both cities

as metropolitan centres.

Transport infrastructure field

The position of a metropolis in a supra-regional and international system stems not only from its economic and innovative strength, or the potential of population, but also from the quality and quantity of its transport infrastructure.

Position metropolis in the supra-regional and international stems not only from its economic strength, innovation, or the potential of the population, but also with the quality and quantity of infrastructure. Duopoly centres have relatively good connections to other metropolitan areas in the country and in Europe. Toruń is a node in the Pan-European Transport Corridor VI. The centres are well connected with other national metropolitan areas, including the Tri-City (A1 Motorway), Poznań and Warsaw.

An important element of potential of the metropolitan cities is a well-Functioning airport. Centres have this type of object - in Bydgoszcz there is an operating Bydgoszcz Airport S.A. It should be noted that the airport recorded a significant increase in the number of passengers in all categories (ie, arrivals, departures and transit). Comparing these measurements with other airports serving the metropolitan centres in the country however, it can be assumed that Bydgoszcz Airport will remain a regional port and that it is unlikely for it to achieve a higher position, especially in the context of the development of the airport in the metropolis of Berlin.

Cultural and touristic field

The factors decisive for metropolitan character of a given city also include elements related to culture and tourism. They create an aura necessary for recognition of a centre as a metropolis. Capital cities have a well-developed tourism infrastructure and invest in the development of cultural-touristic and sports functions.

Analysing this field in touristic context, a significant development of infrastructure and tourist services that occurred within the period 2005-2008 should be noted. New hotels of various standards were opened in the cities. In later period (2008-2011) there were no significant changes in hotel base of both centres. However, differences in the number of five- and three-star objects can be observed: there is only one hotel of the highest standard in Bydgoszcz and 10 hotel facilities that meet the three-star criteria in Toruń.

In addition, there is a perceptible increase in Bydgoszcz's and Toruń's spending on culture and protection of cultural heritage, which continued until 2008. The difference in amount of resources allocated to this sphere of life in 2004 and 2010 amounted to 41 098 828 PLN for Bydgoszcz, and 37 612 188 for Toruń.

Institutional field

The administrative and political potential of both centres is small. The cities play in important administrative role, but only on a regional scale: here, Marshal and Voivodship institutions, important

from the point of view of local communities, are located. There is, however, no evident superiority of inter-metropolitan links over regional links. It is difficult to recognise them as supra-regional centres of decision-making or supervisory potential.

Impact of Regional Operational Programme for Kuyavian-Pomeranian Voivodship (RPO WK-P) 2007-2013 and other Operational Programmes on development of the capital centres

Entrepreneurship and investment attractiveness development

Basing on SIMIK National Information System (KSI SIMIK) the study distinguished 339 projects co-financed by the European Union within RPO WK-P, which supported entrepreneurship development and investment attractiveness of the cities, and thus had an impact on the economic function of Bydgoszcz and Toruń. The grand total of these projects amounted to 685 315 118.39 PLN.

Two types of effects were distinguished:

- in the first one, the effects are in principle targeted directly at companies,
- in the second one, the effects are based on extensive activities targeted at a larger group of stakeholders, and aimed at initiating economic activity and improving the efficiency of the economic entities.

By far the largest group of projects are those implemented by the companies which focused on increasing their economic capacity. These accounted for 88% of all projects under the RPO WK-P as part of the economic development of Bydgoszcz and Toruń.

The support received from the RPO WK-P associated with the development of economic area can be considered as a significant resource. This support, however, was received mostly by businesses. Therefore, the use of these measures did not affect significantly the growth indicators that have been identified as crucial in fulfilling the metropolitan function in the field of economy and investment attractiveness (increase in the number of companies with foreign capital, the development of infrastructure for business support, development of exhibition and fair basis).

In the Innovative Economy Operational Programme 51 projects which implementation can be regarded as a contribution to the development of the economic function were distinguished. The total value of PO IG funds invested is 489 663 233.76 PLN. These projects, analogical to the support from RPO WK-P, were focused on the development of the business sector (mainly through the implementation of new technologies), and therefore they did not influence the development of the economic function of the cities directly.

Science and Research&Development

The field of higher education, research and science in the RPO WK-P was primarily supported by the Priority Axes II, III, IV, V and VII. Within the Regional Operational Programme 20 projects were

implemented for a total amount of 358 374 667 PLN, which accounts for 17% of all projects implemented within this Programme.

The projects implemented within the Regional Operational Programme significantly contributed to the development of R&D capacity of Bydgoszcz and Toruń, as well as increase of the pro-innovation impact by:

- enrichment of the research and implementing infrastructure,
- allowing the universities the development towards conducting scientific research and promoting progressive solutions

The R&D field was also supported by PO IG. Within this Programme 41 projects from Bydgoszcz and Toruń were funded for the total amount of 802 282 445 PLN.

The funding was used primarily by the companies which allocated it on the development of innovative concepts.

Infrastructure and transport solutions

Projects implemented within RPO WK-P which supported the transportation function of the cities were included in three priority themes: airports, regional / local roads (projects dealing with urban road system) and urban transport (tram network development projects).

In total, identified 14 such projects. The total value of investments co-financed with the RPO WK-P as part of the communication function of Bydgoszcz and Toruń was 707 011.6 861 PLN, out of which the EU funding accounted for 42% or 296 695 305.43 PLN.

Due to the lack of investment opportunities related to the construction of expressways and highways from the Regional Programme, RPO WK-P did not have a direct impact on the external road availability of the cities of duopoly. The projects were primarily related to internal transportation cohesion of the centres. Investments concerned the reconstruction and development of key streets and improvement of the tram transportation. From this perspective, it can be assumed that the Programme supported endogenous potential of the cities, which did not translate directly into metropolitan functions.

In case of the transportation function, targeting support towards one of the most important potentials of the cities, namely the airport, should be assessed positively. Multi-step, integrated project for development of the airport function was aimed at raising the status of this port. In addition, in the context of the support to metropolitan functions of Bydgoszcz and Toruń, projects complementary to infrastructure investments financed by the central programmes (e.g. the construction of the A1 motorway co-financed by the Cohesion Fund) deserve special attention.

The projects implemented under PO IiŚ, which increase the transportation availability of Bydgoszcz and Toruń, concerned mainly large infrastructural investments related to the expansion of motorways,

expressways and railways. The value of these investments is estimated at 8 826 739 686.08 PLN with 53% of funding being received from the EU.

Infrastructure and IT solutions

By analysing the data from SIMIK database, it was determined that in Bydgoszcz and Toruń 46 projects that affect the information function of these cities (with a value of 69 744 678.96 PLN) were carried out.

The support that was envisaged within the RPO WK-P for the development of tools and information infrastructure, was primarily implemented in the framework of Priority Axis 4 - *Information Society*. Purchase of equipment and IT solutions, however, could also be associated with the implementation of projects under the other Priority Axes.

A thorough analysis of the various projects related to the development of an information function, implemented within the framework of the ROP WK-P, allows to divide them into 3 groups. These groups are largely consistent with the three measures implemented under Priority Axis 4 of the RPO WK-P (Measures 4.1, 4.2 and 4.3). The first group included the most numerous of the projects, implementing IT solutions. However, these projects had a limited scope, and although they constituted a vast majority in this group of projects, they absorbed only half the value of all investments in this function. The next group of projects consisted of actions for the development of the IT infrastructure and IT solutions - e-government in particular. By analysing the thematic scope of the implemented projects, it can be assumed that it is the infrastructure (Measure 4.1) and e-government services (Measure 4.2) investments where particularly significant impact on the information potential of both cities should be sought.

In case of other Operational Programmes, the information function was supported in principle by projects implemented under PO IG. These were relatively small projects - despite the fact that they accounted for 40% of all PO IG projects, only 10% of funds spent within the Programme in Bydgoszcz and Toruń was allocated to them - 89 082 554.37 PLN. The projects associated with the support to information capacity in the examined cities in each case developed the economic function as well, for they concerned design or implementation of IT solutions by businesses. From this perspective, they did not affect the development of information function of the cities in a significant way.

Culture and tourism

The analysis showed that within RPO WK-P in Bydgoszcz and Toruń 35 projects which assumptions fall within the cultural and touristic function of the cities were implemented. The total value of these investments amounted to 310 738 660 PLN. The funds directed from RPO WK-P for development of the cultural and touristic function in Bydgoszcz and Toruń, were targeted at 3 main types of projects. The first type concerned investment in the cultural infrastructure and protection of cultural heritage. These projects were implemented under the third Priority Axis and their value estimated by the SIMIK database amounted to 81 million zł. Seven projects of this type were identified. Detailed analysis of

the scope of the ongoing projects indicated that, among the relatively small number of interventions, examples of actions of a great importance for the entire Voivodship can be pointed out. One such example could be a multi-step project titled: "The protection and preservation of the material heritage of the Kuyavian-Pomeranian region". Another group are the investments implemented under the Priority Axis VI of RPO WK-P. These activities are related to the development of tourism infrastructure, and 93 million PLN was allocated to them. To these investments belong two related to the construction of hotels in Bydgoszcz. In the context of the main objective of the study, these projects are a very good example of the impact of RPO WK-P funds on the development of metropolitan functions. The last group of projects, distinguished on the basis of information from the SIMIK database, includes investments under Priority Axis VII. Its thematic scope does not relate directly to any of the above-mentioned fields (cultural and touristic infrastructure). Projects implemented under this Axis concern urban revitalization, and therefore affected the touristic attractiveness of the cities. A total of 136 million PLN was allocated for this type of investment.

Administration

Quantitative analysis of the SIMIK project database revealed that within RPO WK-P 50 projects were implemented, assumptions of which fall under the development of political and administrative function. Their total value is 208 583 368 PLN. It should be noted that to this group of projects also Technical Assistance interventions were classified. Ongoing actions aimed at improving the functioning of currently operating institutions through investments in fixed assets, real estate, or raising the professional qualifications of officers. These projects answered the current administrative needs, so they should be considered relevant, but only in the context of capacity development, not the metropolitan functions.

Conclusion

The main objective of this study was to determine the metropolitan potentials and functions of Bydgoszcz and Toruń, and the impact of projects implemented under RPO WK-P and other Operational Programmes on those fields. The conclusions of the conducted analyses allowed to reveal the main problems and advantages in the development of metropolitan functions of the cities, and indicate the optimal support tools in these areas.

One of the fundamental problems diagnosed during the study were issues related to human potential, due to diagnosed and projected declines in population in both centres. At the same time the observed phenomenon of suburbanization indicates the necessity to take measures to increase the attractiveness of urban settlement (in order to attract new residents from other centres of the region and Poland) and the consistency in communication and quality of life in suburban areas.

The geographical location of cities in the European transit routes was specified as one of the key strengths of Bydgoszcz and Toruń. This element is substantial due to the fact that it has a direct bearing on the communication availability of the centres, and thus, affects the number of fields of

functioning of the cities. Transport infrastructure that provides external availability of Bydgoszcz and Toruń, is created with the use of EU programs - primarily RPO WK-P and PO IiŚ. In this field, the most important are the projects taking into account the construction of the A1 motorway, S5 expressway and the development potential of Bydgoszcz Airport S.A. The main issues in this area are certainly delays and shifts in implementation of the road projects, anticipated difficulties in raising the profile of the airport to the supra-regional level and the lack of forecasts for the construction of high-speed rail connecting Bydgoszcz and Toruń with other centres in the country.

Metropolitan status of the centres can rely on two main features that emerge from the analyses, i.e. the business and scientific-research function and the cultural-touristic function.

There is a noticeable increase in the scientific and research development capacity of the centres (taking into account the indicators adopted in the study). The number of students is decreasing in the centres, however, over the past two years, this decline has not been as dramatic as in the other cities in the country. Actions taken to strengthen Bydgoszcz and Toruń as an academic centre, have a chance of success if they are supported with the development of the companies, especially in the service sector, capable of employing graduates, and actions related to keeping high-school graduates in the centre. In the case of cultural and touristic function, it should be emphasized that both centres already have the infrastructure to allow the reception of visitors. The municipal authorities are clearly involved in the financing of culture and sport. Complementary realisation of investments financed from various sources made it possible to perform external maintenance and revitalisation of historic Toruń and Bydgoszcz, enhancing their attractiveness as tourist destination. It can be therefore concluded that the cultural function has the potential to become an important metropolitan function of the cities.

2. Wprowadzenie

Polskie miasta nadrabiają obecnie wieloletnie zaległości w rozwoju społeczno-gospodarczym, kulturowym, turystycznym etc. Przekształca się ich struktura zawodowa i społeczna, coraz większą rolę odgrywają usługi, widoczna jest polaryzacja społeczno-przestrzenna, obserwuje się procesy suburbanizacji i kształtowania się na ich obrzeżach osiedli rezydencjalnych. Obszary miast centralnych, wskutek inwestycji zagranicznych zmieniają swój charakter, pojawiają się wysokie budynki biurowe i mieszkaniowe oraz hotele międzynarodowych sieci. Trwający proces przemian prowadzi do zwiększania potencjału oraz rozwoju funkcji pozwalających aspirować największym ośrodkom miejskim do miana metropolii. Osiągnięcie tego statusu jest pożądane ze względu na pełnione przez metropole funkcje dominujących ośrodków gospodarczych, technologicznych i kulturalnych zarówno w regionie jaki i w skali europejskiej.

Wieloaspektowy, rozwój miast i urbanizacji³ obejmujący sferę ekonomii, społeczno-gospodarczą, techniczną stał się jednym z najbardziej charakterystycznych procesów XX w. W tym czasie nastąpiła silna polaryzacja szans rozwoju obszarów miejskich. Tworzyły się zespoły miejskie, zaczęły pojawiać się światowe i kontynentalne metropolie, pełniące kluczowe funkcje w sferze osadniczej oraz kulturowej, społecznej i gospodarczej związane z koncentracją ludności w wielkich strukturach miejskich⁴.

Ten proces ilościowego wzrostu miast jest widoczny także obecnie i postępuje bardzo szybko szczególnie w krajach rozwijających się. W wielu regionach świata, zwłaszcza tam, gdzie już osiągnięty został wysoki wskaźnik ilościowy urbanizacji, nastąpiło przejście do gospodarki postindustrialnej i społeczeństwa informacyjnego. W konsekwencji rozwój miast przybrał charakter jakościowy. W stosunkowo niewielkiej grupie miast zaczęły rozwijać się funkcje związane z zarządzaniem społeczeństwem w skali przekraczającej zasięg regionu, a nawet kraju, połączonej z rozwojem gospodarki informacyjnej opartej na wiedzy. Ta ostatnia faza urbanizacji polegała na przekształceniu się przestrzeni miejskich. Zmianie ulegały relacje między miastem centralnym a jego bezpośrednim

³ Jan Turowski pisze, że cechą współczesnej urbanizacji jest wzrost liczby miast wielkich i dużych (umownie rozumianych jako liczące po kilkaset tysięcy mieszkańców) oraz wzrost proporcji tej ludności w stosunku do całej ludności danego społeczeństwa i koncentracji tej ludności wielkomiejskiej w stosunku do ludności miejskiej w danym kraju. Za cechę współczesnej urbanizacji uznaje metropolizację, czyli uzyskiwanie dominującego znaczenia w gospodarce i kulturze danego kraju przez wielkie zespoły i układy miast i różnych jednostek osadniczych, zwanych aglomeracjami, konurbacjami, strefami urbanizacyjnymi, a więc powiązanych funkcjonalnie ze sobą skupień osadniczych wraz z głównym ośrodkiem centralnym czyli miastem metropolitalnym (Zob. Turowski J., *Osobliwości współczesnej urbanizacji*, w: *Stare i nowe struktury społeczne w Polsce*, red. Misztal W., Styk J., Wydawnictwo UMCS, Lublin 2002).

⁴ Zob. Lenzion J., *Znaczenie obszarów metropolitalnych i ich otoczenia oraz współczesnych procesów metropolizacyjnych w kształtowaniu polityki regionalnej Państwa*, Ekspertyza przygotowana na zamówienie Departamentu Polityki Regionalnej Ministerstwa Gospodarki i Pracy, (Umowa BAB. I. 374 / F z dn. 3 grudnia 2004 r.).

zapleczem. Objawiało się to osłabianiem lub zrywaniem związków gospodarczych miasta z jego regionalnym zapleczem i zastąpieniem ich kontaktami z innymi metropoliami w skali światowej⁵.

Warte podkreślenia jest również to, że kształtowanie się metropolii i proces metropolizacji nie oznaczają ograniczenia procesów urbanizacyjnych. Dokonują się one wspólnie, ale metropolizacja ma charakter dominujący. Obserwowane współcześnie przekształcenia jakim podlega miasto polegają na rozciąganiu się stref podmiejskich i przedmiejskich, powstawaniu aglomeracji o dużej liczebności mieszkańców oraz kształtowaniu szkieletów światowych metropolii. Proces metropolizacji powoduje zmiany nie tylko samej metropolii, ale także aglomeracji miejskich i regionów od nich zależnych. Można więc stwierdzić, że metropolizacja chronologicznie następuje po urbanizacji, jednak w praktyce mogą to być procesy równoległe⁶. Reasumując powyższe zapisy metropolię należy rozumieć jako ośrodek o dominującym wpływie na główne procesy rozwoju współczesnej cywilizacji, pełniący funkcje zarządzania przepływami w skali globalnej lub (sub)kontynentu oraz powiązanych ze sobą sieci kontaktów, częściowo niezależną od regionalnego otoczenia⁷. Stanowi ona międzynarodowy ośrodek gospodarki i kultury, w którym dużą rolę odgrywają usługi, przepływ informacji oraz istnienie odpowiedniego środowiska dla działania kadry menadżerskiej i politycznej, a także obszar, który wywiera bardzo silny wpływ na bliższe i dalsze otoczenie.

B. Jałowiecki i M.S. Szczepański definiują natomiast metropolię jako aglomerację miejską liczącą co najmniej pół miliona mieszkańców. Zauważają jednak, że kryterium liczby mieszkańców musi zostać uzupełnione o trzy inne warunki:

1. Doskonałość usług, instytucji i wyposażania,
2. Potencjał innowacyjny w zakresie technicznym, ekonomicznym, społecznym, politycznym, a także kulturalnym,
3. Wyjątkowość i specyfikę miejsca⁸.

Przedstawione podejście zawiera cechy zarówno ilościowe i jakościowe. Posługując się tymi kryteriami można stwierdzić, że żadne z polskich miast nie spełnia tych warunków. B. Jałowiecki

⁵ Tamże, s. 4-5. Warto wspomnieć, że B. Jałowiecki, M.S. Szczepański wskazują, że na rozwój metropolii można spojrzeć przez pryzmat naturalnego ruchu, pozytywnego bilansu migracji oraz rozszerzania granic inwestycji miejskich. W ich ramach można wyróżnić dwa modele kształtowania się metropolii. Jeden z nich dotyczy wzrostu i przekształcania obszaru aglomeracji miejskiej, drugi to powstawanie metropolii przez wzajemne powiązanie dwóch i więcej aglomeracji oraz innych miejscowości relatywnie blisko względem siebie położonych, tworzących tzw. grona miejskie (Zob. Jałowiecki B., Szczepański M.S., *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Wydawnictwo naukowe Scholar, Warszawa 2009, s. 213) Inne podejście teoretyczne do zagadnienia metropolii prezentuje Adam Kowalewski. Opierając się na literaturze przedmiotu wymienia trzy cechy jakimi powinna charakteryzować się metropolia. Jest to duże miasto, aglomeracja bądź inny twór osadniczy o wysokim stopniu koncentracji programów i funkcji, zwłaszcza modelach monocentrycznych, wyposażone w nowoczesne usługi i systemy komunikacji, infrastrukturę finansową, centrum kultury i koncentrujące biznes. Taki sposób podejścia czyni z metropolii centrum wymiany, współpracy i informacji (Zob. Kowalewski A., *Przez metropolie do dobrobytu*, w: *Studia Regionalne i Lokalne*, Nr 1(19)/2005).

⁶ Zob. Lendzion J., *Znaczenie obszarów metropolitalnych (...)*, s. 4.

⁷ Definicja za Lendzion J., *Znaczenie obszarów metropolitalnych (...)*, 4-5.

⁸ Etymologicznie metropolia oznacza miasto-matkę, miasto założycielskie kolonii. Następnie to pojęcie było używane na oznaczenie gospodarczej i politycznej stolicy państwa, a potem terminem tym określano miasta liczące 100 tys., 200 tys. itd. mieszkańców. Te granice wielkości przesuwane były w czasie (Zob. Jałowiecki B., Szczepański M.S., *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, s. 211).

i M.S. Szczepański zaznaczają, że powyższe kryteria w odniesieniu do Polski, powinno się relatywizować, a analizie poddawać nie stan ile proces metropolizacji⁹.

Istotny w kontekście badania jest także zasięg oddziaływania metropolii. Można go rozpatrywać zarówno pod kątem jej wielkości jak i zdolności osiągania przewagi nad innymi jednostkami. Oznacza to, że istnieje hierarchiczna struktura metropolii, dlatego np. możemy mówić o metropolii na poziomie regionalnym, krajowym, kontynentalnym czy globalnym¹⁰. W kontekście prowadzonego badania zostało przyjęte rozumienie Bydgoszczy i Torunia jako metropolii na poziomie regionalnym.

Podjęmowane kroki w celu utworzenia takiego obszaru mają swój początek w działaniach zapobiegających marginalizacji obydwóch miast. Dostrzegając specyficzne cechy i komplementarne funkcje Torunia i Bydgoszczy, podjęto prace na płaszczyźnie politycznej, społecznej oraz samorządowej jeszcze na długo przed akcesją Polski do Unii Europejskiej. Ważnym impulsem do intensyfikacji współpracy był zapis, który znalazł się w Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju z 2001 roku, w którym bipolarna aglomeracja Bydgoszcz-Toruń (B-TOM) została zaliczona do ośrodków mogących pełnić w przyszłości rolę biegunów rozwoju społeczno-gospodarczego o znaczeniu europejskim¹¹. W związku z tym zapisy dotyczące współpracy miast stołecznych w ramach B-TOM znalazły się także w ramach Strategii rozwoju województwa (SRW) oraz strategiach rozwoju obydwóch miast. W SRW jednym z celów jaki został postawiony w ramach priorytetowego obszaru dotyczącego unowocześnienia struktury funkcjonalno-przestrzennej regionu, było wspieranie procesów metropolizacji ośrodków stołecznych Bydgoszczy i Torunia. Zapisy tego dokumentu wskazują na miasta stołeczne, jako na ośrodki posiadające potencjał europolu Środkowej Europy, co odnosi się do następujących obszarów: demograficznego, ekonomicznego, naukowo-kulturalnego, ujawnione predyspozycje, aspiracje i potencjalne korzyści. Przewidziane w ramach SRW działania mające służyć temu celowi obejmują rozwój funkcji naukowo-edukacyjnej, kulturalnej, turystycznej, administracyjno-politycznej, rozwój funkcji gospodarczej, w tym wytwórczość w sektorze wysokich technologii, innowacji, przepływu informacji pomiędzy nauką i gospodarką, rozwój połączeń komunikacyjnych zapewniających dobrą dostępność do innych ośrodków krajowych i europejskich, rozwój szybkich drogowych i szynowych połączeń komunikacyjnych pomiędzy ośrodkami stołecznymi, ale również wiążących Bydgoszcz i Toruń z regionalnym otoczeniem¹².

Również w dokumentach sporządzonych przez miasta, znalazły się zapisy dotyczące tworzącej się metropolii. W Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku znalazł się zapis dotyczący stymulowania rozwoju miasta jako ośrodka metropolitalnego o znaczeniu międzynarodowym, poprzez efektywne wykorzystanie i rozwój potencjałów: naukowego, kulturalnego, sportowego i turystycznego oraz

⁹ Tamże.

¹⁰ Zob.. Markowski T., Marszał T., *Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe*, PAN Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Warszawa 2006, s. 11.

¹¹ Zob. *Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*, Załącznik do obwieszczenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2001 r. (poz. 432), s. 509.

¹² Zob. *Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2020*, Załącznik do Uchwały Nr XLI/586/05 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 12 grudnia 2005, Toruń, Listopad 2005, s. 31.

partnerskie współdziałanie z samorządami miasta Torunia i gmin sąsiadujących. Zostały w niej wyszczególnione także działania nakierowane na współpracę miast stołecznych poprzez m.in. koordynację kształtowania struktur funkcjonalnych w ramach aglomeracji, starania o pomoc z funduszy UE dla realizacji projektów związanych z rozwojem aglomeracji-europola, współdziałanie miast i gmin w kształtowaniu zagospodarowania przestrzennego obszarów w zasięgu oddziaływania obu biegunów aglomeracji, poprawa komunikacyjna powiązania Bydgoszczy i Torunia oraz współdziałanie w zakresie zagospodarowania terenów leśnych i doliny Wisły dla potrzeb rekreacyjnych mieszkańców aglomeracji¹³.

Strategia Rozwoju Torunia, przyjęta w 2002 wyraźnie wskazuje na partnerskie współdziałanie w dziedzinie rozwoju gospodarczego samorządów miast Torunia i Bydgoszczy oraz miast ościennych¹⁴. Szersze informacje na temat planowanej współpracy dostarcza Projekt Strategii Rozwoju Miasta Torunia do roku 2020, w której podkreślono wspólne skoordynowanie zadania na rzecz powstania przyszłej metropolii. W związku z tym zostały wyodrębnione dwa aspekty współpracy: wspólne przedsięwzięcia inwestycyjne powstałe w wyniku partnerskiego dialogu, polegające nie tylko na współfinansowaniu lecz także uzupełniające i oddziałujące na miasta, a także wspólne działania polityczne na rzecz uwzględnienia B-TOM w dokumentach rządowych i wojewódzkich np. w KPZK do 2030¹⁵.

Z perspektywy czasu, można uznać, że ten ostatni cel został zrealizowany. Eksperti opracowujący KPZK 2030, upatrują przyszłości polskich metropolii w procesach integracji i współzależności funkcji miast, takich jak: transportowa, nauki wyższej, kontrolno-decyzyjna, administracyjna, turystyczna, przemysłowa. Efektem tych działań ma być wytworzenie silnych układów dwubiegunowych i wierzchołkowych między ośrodkami takimi jak: Warszawa – Łódź, Kraków – Częstochowa – Aglomeracja Górnośląska – Bielsko-Biała – Rybnik, Gdańsk – Sopot – Gdynia, a także co jest istotne pod kątem niniejszego badania Bydgoszcz – Toruń. Tak zintensyfikowana współpraca będzie miała przełożenie na lokowanie w ich zasięgu inwestycji oraz nowoczesnej działalności gospodarczej wspieranej potencjałem ośrodków uniwersyteckich i badawczych. Przyczyni się to do kumulacji na tych obszarach najbardziej konkurencyjnych zasobów ludzkich, a konsekwencją tego będzie poprawa ilościowa i jakościowa zasobów kapitału ludzkiego oraz wzrost poziomu konkurencyjności miast w skali europejskiej, bazując na ich specyficznych walorach i funkcjach symbolicznych¹⁶.

Działania obu miast oraz samorządu województwa znalazły także odzwierciedlenie w budowie porozumień między nimi. W kwietniu 2005 roku zostało zawarte Porozumienie Partnerskie podpisane przez Marszałka Województwa, prezydentów miast Bydgoszczy i Torunia oraz starostów powiatów bydgoskiego i toruńskiego. Następnie w 2008 r. kolejnym porozumieniem powołano Kolegium Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego poszerzając jego skład o wójtów i burmistrzów gmin

¹³ Zob. *Strategia rozwoju Bydgoszczy do 2015*, Załącznik do Uchwały Nr XXXVI/795/04 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 10 listopada 2004 roku, s. 15, 40, 41.

¹⁴ *Strategia Rozwoju Miasta Torunia*, s.26.

¹⁵ Zob. *Strategia Rozwoju Miasta Torunia do roku 2020*. Projekt., s. 12.

¹⁶ Zob. *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, s. 24, 37-38.

z powiatów ziemskich wokół Bydgoszczy i Torunia, które miało na celu zacieśnienie współpracy między samorządami na rzecz metropolii.

Porozumienie zostało powołane w celu realizacji następujących działań¹⁷:

- ukonstytuowania bydgosko – toruńskiego związku metropolitalnego koordynującego i wykonującego zadania dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców obszaru metropolitalnego,
- kształtowania zintegrowanego planu transportu publicznego na obszarze metropolitalnym, w tym realizacji projektu – BiT City – Szybka Kolej Metropolitalna,
- kształtowania i prowadzenia metropolitalnej polityki ochrony krajobrazu i środowiska,
- wypracowania wspólnej koncepcji planu zagospodarowania przestrzennego Bydgosko – Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego, jako elementu Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju,
- integracji służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo i zarządzanie kryzysowe w Bydgosko – Toruńskim Obszarze Metropolitalnym,
- wspólnej promocji Bydgosko –Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego w kraju i Europie oraz wypracowania wspólnych przedsięwzięć, podnoszących konkurencyjność Bydgosko – Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego w Unii Europejskiej.

Powyższe działania oraz zapisy w dokumentach strategicznych będą stanowiły tło dla niniejszego raportu końcowego, który został ukierunkowany na analizę skuteczności i efektywności wpływu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013 na zwiększenie potencjału Bydgoszczy i Torunia jako centralnych ośrodków województwa kujawsko-pomorskiego, aspirujących do grona miast metropolitalnych. Podjęcie tematu badawczego wynika także z faktu trwających prac nad nową perspektywą finansową na lata 2014-2020. W związku z tym istotne znaczenie będzie miało rozpoznanie czynników, które odgrywają ważną rolę w przyszłej gospodarce miast, stanowiących bieguny rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego.

¹⁷ Zob. Porozumienie Partnerskie w Sprawie Bydgosko – Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego z dnia 27 czerwca 2008 r.

3. Obszar i zakres badania

3.1. Koncepcja badania

Badanie ewaluacyjne ukierunkowane zostało na analizę skuteczności i efektywności wpływu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013 na zwiększenie potencjału Bydgoszczy i Torunia jako centralnych ośrodków województwa kujawsko-pomorskiego, aspirujących do grona miast metropolitalnych i tym samym na rozwój funkcji metropolitalnych.

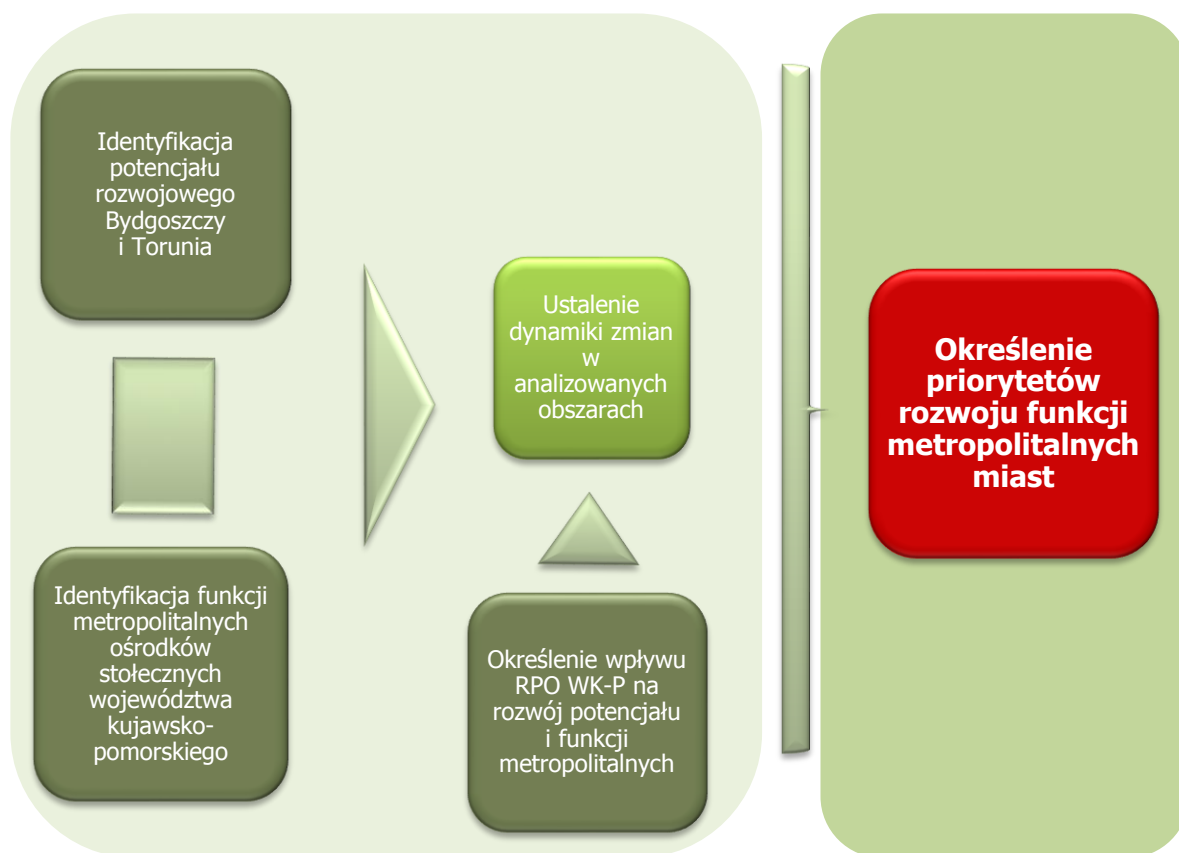
Jego zakres obejmował osiągnięcie następujących czterech celów szczegółowych:

1. Analiza potencjału i rozpoznanie funkcji metropolitalnych miast stołecznych województwa kujawsko-pomorskiego,
2. Analiza wpływu projektów współfinansowanych z RPO WK-P na lata 2007-2013 na rozwój ośrodków stołecznych województwa,
3. Analiza wpływu interwencji wdrażanych z innych programów operacyjnych na rozwój funkcji metropolitalnych ośrodków stołecznych województwa,
4. Określenie funkcji wymagających dalszego wsparcia a istotnych dla rozwoju metropolii Bydgosko-Toruńskiej.

Poszczególne elementy badania miały charakter komplementarny. Uzyskana wiedza pozwoliła dogłębnie poznać problematykę rozwoju miast stołecznych województwa kujawsko-pomorskiego, w kontekście pełnionych przez nie funkcji metropolitalnych. Określenie istniejących potencjałów ośrodków stołecznych województwa, ustalenie pełnionych funkcji metropolitalnych, przedstawienie zaobserwowanych zmian w tych obszarach i uwzględnienie w nich wpływu RPO WK-P, dało podstawy przejścia do ostatniego etapu badania – ustalenia potrzeb. Na podstawie przeprowadzonych badań wyznaczone zostały podstawowe priorytety rozwoju Bydgoszczy i Torunia, które mogą stanowić wskazówkę dla instrumentów wsparcia, wdrażanych na tych obszarach w przyszłości. Uwzględniając specyfikę i obszary interwencji przyszłego okresu programowania, opracowana została propozycja optymalnych narzędzi wspomagających dalszy rozwój w kluczowych obszarach.

Logikę analiz prowadzonych w ramach badania uwzględnia poniższy schemat:

Rysunek 1. Schemat prezentujący logikę analiz prowadzonych w ramach badania



Źródło: Opracowanie własne

1 Obszar badawczy

Analiza potencjału i rozpoznanie funkcji metropolitalnych miast stołecznych województwa kujawsko-pomorskiego.

Analizy w ramach pierwszego celu szczegółowego miały charakter diagnozy potencjału miast stołecznych województwa kujawsko-pomorskiego oraz wynikających z niego funkcji metropolitalnych.

Realizacja badania w tym obszarze miała odpowiedzieć na następujące pytania:

- 1.1. Jaki jest stan rozwoju miast stołecznych regionu (Bydgoszczy i Torunia) na tle innych metropolii?
- 1.2. Jakie funkcje metropolitalne pełnią stolice województwa kujawsko-pomorskiego?
- 1.3. Jaka była dynamika zmian w potencjale rozwojowym miast stołecznych w okresie ostatnich 8 lat (od 2004r.)?
- 1.4. Jaka była dynamika zmian w rozwoju funkcji metropolitalnych miast stołecznych w okresie ostatnich 8 lat (od 2004r.)?
- 1.5. Które z funkcji metropolitalnych powstały w ciągu ostatnich 8 lat (od 2004r.)?
- 1.6. Jakie są główne problemy i szanse Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego w kontekście potencjału rozwojowego i pełnionych funkcji metropolitalnych?
- 1.7. Jakie są główne potrzeby Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego w odniesieniu do potencjału rozwojowego i pełnionych funkcji metropolitalnych?

Podstawowym źródłem informacji wykorzystanych w analizach w ramach pierwszego celu szczegółowego, były dane zastane, przede wszystkim dane ze statystyk publicznych, a także inne, dostępne materiały, tj. dokumenty strategiczne i raporty z badań w obszarach uwzględnionych w badaniu.

Podstawowe obszary analizy zostały nakreślone przez wyróżnienie funkcji metropolitalnych, komplementarnych z wymiarami potencjału miast.

Przejrzyste przedstawienie stanu rozwoju miast stołecznych województwa, możliwe było dzięki zestawieniu danych dotyczących badanego obszaru z danymi odnoszącymi się do pozostałych ośrodków określonych w KPZK 2030 jako obszary metropolitalne. Wymiary porównań dobrane zostały w taki sposób, aby były maksymalnie spójne z określonymi uprzednio potencjałami i funkcjami metropolitalnymi ośrodków stołecznych województwa kujawsko-pomorskiego.

Dla porównania potencjałów i stopnia wypełniania funkcji metropolitalnych przyjęto zestaw zaprezentowanych poniżej wskaźników. Na etapie projektowania badania wyłoniono szeroką gamę wskaźników opisujących potencjały miast i wynikające z nich funkcje. Na potrzeby syntetycznego opisu tych elementów, podczas analiz wyselekcjonowano te najbardziej trafne. Należy zaznaczyć, że dobór ten miał charakter autorski i tylko częściowo odnosi się do wskaźników przyjętych w KPZK 2030 do typowania i porównania obszarów metropolitalnych w Polsce. Pozostałe wskaźniki zostały dobrane tak, by możliwie kompleksowo oddać metropolitalne funkcje i potencjały badanych ośrodków miejskich.

Tabela 1. Zestawienie wskaźników rozwoju funkcji metropolitalnych

Potencjał	Funkcja metropolitalna	Wymiar analiz	Wskaźniki analiz dotyczących Bydgoszczy i Torunia
Potencjał ludzki		Potencjał ludzki	1.1. Liczba mieszkańców – im większa liczba mieszkańców ośrodka metropolitalnego, tym większe jego znaczenie.
			1.2. Gęstość zaludnienia – im koncentracja zaludnienia wyższa tym wyższe prawdopodobieństwo zachodzenia procesów typu metropolitalnego.
			1.3. Liczba wymeldowań na wieś – wskaźnik przepływów oddziałujących na ośrodek centralny i odzwierciedlających stopień suburbanizacji, jako procesu tworzenia sfery podmiejskiej.
			1.4. Liczba nowych zameldowań w ośrodkach, jako stopień atrakcyjności osadniczej ośrodków metropolitalnych.
Potencjał gospodarczy i atrakcyjność inwestycyjna	Funkcja gospodarczo-finansowa	Infrastruktura wspierania biznesu	2.1. Liczba instytucji wspierających biznes – liczba ta wskazuje na rozwój instytucji otoczenia biznesu niezbędnych do kreowania oraz podtrzymywania nowych i istniejących przedsiębiorstw, a tym samym na możliwości rozwoju przedsiębiorczości w regionie. Im więcej instytucji, i im lepiej są one powiązane, tym lepsze warunki do rozwoju przedsiębiorczości.
			2.2. Liczba klastrów gospodarczych – traktowana jako wskaźnik konkurencyjności gospodarki ośrodka, pośrednio wskazująca na poziom zaufania społecznego i gotowości współpracy różnych środowisk, im wyższa liczba klastrów tym wyższy potencjał konkurencyjny ośrodka oraz wyższy kapitał społeczny wśród przedsiębiorców ośrodka.
			2.3. Liczba obiektów targowo-wystawienniczych – wskazuje na potencjał ponadregionalny ośrodków i ich zdolność do przyciągania przedsiębiorców z kraju i z zagranicy. Im większa liczba obiektów i imprez targowych, tym potencjał ośrodków większy.
		Zatrudnienie w usługach rynkowych	3.1. Liczba osób zatrudnionych w sektorze usług rynkowych na 1000 mieszkańców, liczba wskazuje na potencjał ośrodka w rozwoju nowych obszarów gospodarki opartej na usługach, w tym usługach rynkowych. Im wyższy ten współczynnik, tym bliżej ośrodkowi do funkcji metropolii o poprzemysłowym charakterze.
		Zróźnicowanie środowiska biznesowego	4.1. Udział usług rynkowych w ogólnej liczbie przedsiębiorstw – wskaźnik ten ukazuje proporcje między starymi a nowymi gałęziami gospodarki w ogólnej liczbie przedsiębiorstw zarejestrowanych w ośrodku. Im wyższy udział usług w ogólnej liczbie przedsiębiorstw tym wyższy potencjał rozwojowy ośrodka.
			4.2. Liczba spółek z udziałem zagranicznym na lokalnym rynku – wskaźnik pozwala ustalić stopień ponadnarodowych powiązań lokalnych podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w ośrodkach. Im wyższa liczba spółek z kapitałem zagranicznym tym większe znaczenie ośrodka w skali międzynarodowej i tym silniejsze powiązanie ośrodka z innymi, zagranicznymi ośrodkami.
Potencjał naukowo-badawczy	Funkcja naukowo-badawcza	Zaplecze naukowo-badawcze, w tym liczba studentów	5.1. Studenci w przeliczeniu na 10.000 mieszkańców województwa (NUTS-2) – wskaźnik charakteryzujący atrakcyjność ośrodków akademickich zlokalizowanych w centrach miejskich; im wyższy tym wyższy potencjał przyciągania studiujących.
			5.2. Liczba osób z tytułem naukowym na 10.000 mieszkańców województwa (NUTS-2) – wskaźnik charakteryzujący potencjał naukowy regionalnego centrum, im wyższy tym większy potencjał i silniejsze oddziaływanie metropolii.

Potencjał	Funkcja metropolitalna	Wymiar analiz	Wskaźniki analiz dotyczących Bydgoszczy i Torunia
			5.3. Wskaźnik koncentracji jednostek zajmujących się działalnością naukową oraz pracami rozwojowymi (NUTS-2) – charakterystyka wskazująca na potencjał ośrodków w dziedzinie B+R, im wyższy tym większe znaczenie tej działalności i poważniejsze możliwości i współpracy naukowej.
Potencjał infrastrukturalny	Funkcja komunikacyjna i informacyjna	Infrastruktura transportowa i jej powiązania międzynarodowe	6.1. Liczba lotnisk i liczba pasażerów korzystających z usług lotniska, im wyższa liczba pasażerów tym silniejsze powiązanie metropolii z innymi ośrodkami na świecie i metropoliami w kraju.
			6.2. Szlaki komunikacyjne o znaczeniu międzynarodowym, im większa liczba tych szlaków tym silniejsze powiązanie metropolii z innymi ośrodkami na świecie i metropoliami w kraju.
			6.3. Liczba połączeń kolejowych Torunia i Bydgoszczy z innymi obszarami metropolitalnymi w Polsce, im więcej połączeń kolejowych, tym większa dostępność do innych krajowych ośrodków o randze metropolii.
Potencjał kulturowy	Funkcja kulturalno-turystyczna	Wymiar kulturowy	7.1. Liczba cztero- i pięciogwiazdkowych hoteli w ośrodkach, obrazująca potencjał turystyczny i zaplecze turystyczne dla wymagających turystów i odwiedzających ośrodki przedstawicieli biznesu, im wyższy, tym wyższa ranga ośrodka i jego potencjał kulturowy.
			7.2. Wydatki z budżetów ośrodków na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego – wskaźnik zaangażowania samorządów do tworzenia środowiska kultury i atrakcyjnych obiektów, przestrzeni oraz wydarzeń; im wyższe tym większe zaangażowanie w wytwarzanie potencjału kulturowego.
			7.3. Wydatki z budżetów ośrodków na kulturę fizyczną i sport – wskaźnik charakteryzujący aktywność samorządów lokalnych w tworzeniu nowoczesnego społeczeństwa, tworzenie imprez sportowych o zasięgu ponadregionalnym i międzynarodowym, im wyższy tym większe znaczenie w rozwoju miejskim.
			7.4. Liczba wystaw międzynarodowych w obiektach wystawienniczych w ośrodkach – jako wskaźnik międzynarodowego wymiaru życia kulturalnego w ośrodku, im wyższa tym wyższy stopień powiązań kulturalnych ośrodka z innymi, zagranicznymi ośrodkami.
Potencjał instytucjonalny	Funkcja administracyjno-polityczna	Administracja regionalna i lokalna	8.1. Liczba instytucji i urzędów o znaczeniu regionalnym.
			8.2. Dochody budżetowe Torunia i Bydgoszczy na jednego mieszkańca wskazujące na potencjał finansowy ośrodków.
			8.3. Instytucje i przedstawicielstwa instytucji krajowych i międzynarodowych będące wskaźnikiem ponadregionalnych i międzynarodowych powiązań ośrodków.

Źródło: Opracowanie własne

2 Obszar badawczy

Analiza wpływu projektów współfinansowanych z RPO WK-P na lata 2007-2013 na rozwój ośrodków stołecznych województwa.

Drugi obszar badawczy należy traktować jako część badania wynikającą *stricte* z celu głównego - *Ocena wpływu RPO WK-P na lata 2007-2013 na zwiększenie potencjału ośrodków stołecznych regionu, w tym na rozwój funkcji metropolitalnych.*

Realizacja badania w tym obszarze miała odpowiedzieć na następujące pytania:

- 2.1. Jakie funkcje metropolitalne powstały dzięki realizacji projektów z RPO WK-P?
- 2.2. Jak realizacja projektów z RPO WK-P wpłynęła na zmiany funkcji metropolitalnych Bydgoszczy i Torunia?
- 2.3. Jakie są założenia (założenia projektowe i charakterystyka beneficjentów) i efekty (stan wdrażania, realizacja wskaźników, rezultaty i wpływ) projektów realizowanych w ramach RPO WK-P w kontekście wpływu na rozwój potencjału rozwojowego i funkcji metropolitalnych ośrodków stołecznych województwa kujawsko-pomorskiego?
- 2.4. W jakim stopniu interwencje w ramach RPO WK-P były adekwatne do potrzeb w obszarze rozwoju obszaru metropolitalnego i jego funkcji?
- 2.5. Które z instrumentów wsparcia wdrażanych w ramach RPO WK-P miały najlepsze efekty w odniesieniu do rozwoju poszczególnych potencjałów i funkcji metropolitalnych obszaru?
- 2.6. Czy efekty interwencji w ramach RPO WK-P i ich oddziaływanie mogą przynieść korzyści w przyszłości w odniesieniu do rozwoju potencjału i funkcji metropolitalnych obszaru?

Podstawą dla realizacji tego obszaru badawczego było określenie skali i specyfiki wsparcia udzielanego beneficjentom RPO WK-P. W tym celu analizą objęto wszystkie projekty realizowane na terenie Bydgoszczy i Torunia, które były lub są współfinansowane z *RPO WK-P na lata 2007-2013*. Prowadzona analiza uwzględniała z jednej strony założenia realizowanych projektów i charakterystykę beneficjentów, z drugiej zaś ich efekty – stan wdrożenia, rezultaty i ich wpływ.

Uzupełnieniem informacji z analizy danych zastanych, były wyniki badań terenowych. Dane (zarówno ilościowe jak i jakościowe) uzyskane zostały poprzez realizację wywiadów z respondentami objętymi badaniem. Dzięki takiemu podejściu możliwa była weryfikacja i pogłębienie wyników na temat wdrażanych interwencji, co pozwoliło na określenie wpływu projektów na rozwój poszczególnych funkcji metropolitalnych Torunia i Bydgoszczy. W ramach drugiego obszaru badawczego wskazano również projekty, które można uznać za przykłady dobrych praktyk w badanym obszarze.

3 Obszar badawczy

Analiza wpływu interwencji wdrażanych z innych programów operacyjnych na rozwój funkcji metropolitalnych ośrodków stołecznych województwa.

Dla pełnego opisu czynników wpływających na rozwój miast stołecznych województwa kujawsko-pomorskiego i ich funkcji metropolitalnych, niezbędnym było uwzględnienie w analizach interwencji realizowanych w ramach innych programów operacyjnych. Badanie obejmowało zatem projekty wdrażane w Toruniu i Bydgoszczy w ramach:

- Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki,
- Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko,
- Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka.

Realizacja badania w tym obszarze miała odpowiedzieć na następujące pytania:

- 3.1. W jakim stopniu pozostałe programy operacyjne (POKL, POIiŚ, POIG) przyczyniły się do rozwoju funkcji metropolitalnych Bydgoszczy i Torunia?
- 3.2. Które funkcje metropolitalne powstały dzięki wsparciu innych programów operacyjnych (POKL, POIiŚ, POIG)?
- 3.3. Które formy wsparcia pozostałych programów operacyjnych (POKL, POIiŚ, POIG) wpływające na rozwój funkcji metropolitalnych, powinny być uwzględnione w programie regionalnym w przyszłym okresie programowania 2014-2020?

Ten obszar badawczy traktować należy jako poszerzenie podstawowego zakresu badania. Dzięki jego uwzględnieniu możliwe było prowadzenie analiz w nieco szerszym kontekście bez konieczności skupiania się każdorazowo tylko na programie regionalnym. Podejście to okazało się właściwe ponieważ niektóre interwencje wdrażane dzięki innym programom operacyjnym w sposób trafny wpisują się w rozwój funkcji metropolitalnych (konkretne projekty opisane są w dalszej części raportu). Uwzględnienie tych informacji w znacznym stopniu podniosło wartość informacyjną analiz oraz pozwoliło na wypracowanie użytecznych wniosków.

Ponadto, zaproponowane podejście badawcze podyktowane było zakresem czwartego obszaru badawczego tj. ustaleniem potencjalnych priorytetów wsparcia w przyszłym okresie programowania 2014-2020. Ustalono, że interwencje z przyszłego okresu programowania będą miały charakter wielofunduszowy, w związku z czym programy regionalne uwzględniać będą także komponenty wsparcia finansowane z innych funduszy UE (w tym EFS). W takiej sytuacji uzasadnione jest, aby wyniki niniejszego badania odnieść do możliwości wsparcia całego spektrum obszarów rozwoju i funkcji metropolitalnych, nie zaś ograniczonych do interwencji finansowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego w obecnym okresie programowania.

Analogicznie do drugiego obszaru badawczego, wskazano również projekty, które można uznać za przykłady dobrych praktyk w ramach analizowanych programów operacyjnych.

4 Obszar badawczy

Określenie funkcji wymagających dalszego wsparcia, istotnych dla rozwoju metropolii Bydgosko-Toruńskiej.

Realizacja badania w tym obszarze miała odpowiedzieć na następujące pytania:

- 4.1. Na jakie czynniki/funkcje należy zwrócić szczególną uwagę przy ustalaniu priorytetów w przyszłym okresie programowania 2014-2020?
- 4.2. Jakie są optymalne narzędzia wsparcia czynników/funkcji uznanych za priorytetowe w przyszłym okresie programowania 2014-2020?
- 4.3. Które ze zdiagnozowanych potencjałów i funkcji metropolitalnych mogą stanowić przewagę Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego w kolejnych latach?
- 4.4. Jakie są optymalne narzędzia wsparcia potencjałów i funkcji metropolitalnych zdiagnozowanych jako atuty ośrodków stołecznych województwa? Które z tych narzędzi powinny być wdrażane w przyszłym okresie programowania 2014-2020?
- 4.5. Które ze zdiagnozowanych wymiarów i funkcji metropolitalnych mogą stanowić deficyt Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego w kolejnych latach?
- 4.6. W jaki sposób (jakimi narzędziami) należy wspierać obszary deficytowe i braki w funkcjach metropolitalnych ośrodków stołecznych województwa aby nie generowały barier w rozwoju obszaru metropolitalnego? Które z tych narzędzi powinny być wdrażane w przyszłym okresie programowania 2014-2020?

Podczas wypracowywania wniosków dotyczących prowadzenia polityki rozwoju miast w celu umacniania pozycji obszaru metropolitalnego, niezbędna jest odpowiednia kategoryzacja zdiagnozowanych potrzeb. Daje to możliwość dobrania adekwatnych narzędzi w celu uzyskania możliwie najlepszych efektów wsparcia. W związku z tym, badanie uwzględniło analizę grupującą poszczególne wymiary rozwoju ośrodków stołecznych. Dało to możliwość określenia, które z funkcji obszaru metropolitalnego uznać możemy za jego atuty (stanowiące lokomotywę rozwojową), a które określić jako deficyt (stanowiący potrzebę rozwojową).

Dzięki zdiagnozowaniu atutów obszaru metropolitalnego, możliwe jest wytypowanie odpowiednich narzędzi jego wsparcia. Określono również deficyty rozumiane jako potrzeby rozwojowe i zaproponowano działania jakie należy podjąć w celu ich eliminacji.

3.2. Opis zastosowanej metodologii

1. Analiza danych zastanych (*Desk research*)

W ramach niniejszego badania przeanalizowane zostały dokumenty dotyczące Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013, regionalne i krajowe dokumenty strategiczne, analizy i raporty z badań dotyczących metropolii i obszarów metropolitalnych, oraz dane statystyczne pozwalające na ocenę potencjału ośrodków stołecznych regionu i tym samym rozwoju funkcji metropolitalnych. Dodatkowym elementem *desk research* było przeanalizowanie dokumentacji dotyczącej projektów realizowanych przez beneficjentów z terenu Bydgoszczy i Torunia, objętych opisem w ramach studium przypadku.

Takie ujęcie obszaru badań pozwoliło uchwycić dynamikę przemian dla obu ośrodków bipolu z osobna oraz łącznie dla rdzenia kreowanego obszaru metropolitalnego. Jest to istotne dla wskazania ich konkurencyjności, ale przede wszystkim określenia poziomu komplementarności i spójności na poziomie każdego z ośrodków.

2. Wywiady telefoniczne CATI (*Computer Assisted Telephone Interview*)

W ramach badania wykorzystano ilościową technikę badawczą w postaci wywiadów telefonicznych (CATI - *Computer Assisted Telephone Interview*). Kwestionariusze skierowane zostały do beneficjentów RPO WK-P, PO KL, PO IG, PO IIŚ realizujących swoje projekty na terenie Bydgoszczy i Torunia oraz do mieszkańców Bydgoszczy i Torunia. Poniższa tabela przedstawia wielkość populacji generalnej tych grup oraz wielkość efektywnie zrealizowanej próby.

Tabela 2. Zestawienie liczby beneficjentów realizujących projekty w ramach poszczególnych programów operacyjnych w Bydgoszczy i Toruniu

Program Operacyjny	Liczba beneficjentów realizujących projekty w ramach poszczególnych programów	Liczba skutecznie zrealizowanych wywiadów telefonicznych	%
Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego	309	209	67,6
Program Operacyjny Kapitał Ludzki	74	40	54,1
Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka	177	91	51,4
Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko	13	11	84,6
Razem	573	351	61,3

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012.

W odniesieniu do zakresu problematyki badania oraz celów z niego wynikających, zostały wyodrębnione osie priorytetowe wyżej wskazanych programów, odpowiadające poszczególnym funkcjom metropolitalnym. Dzięki temu, analiza wpływu projektów realizowanych na terenie Bydgoszczy i Torunia, koncentrowała się na osiach priorytetowych, które mogły wpłynąć na obszary i funkcje metropolitalne badanych ośrodków. W związku z tym w analizie nie zostały uwzględnione

projekty realizowane w ramach VII osi priorytetowej POKL *Promocja integracji społecznej* oraz III osi priorytetowej PO IiŚ *Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska*.

Kolejną grupą badaną objętą wywiadami telefonicznymi CATI byli mieszkańcy Bydgoszczy i Torunia. Wywiady CATI przeprowadzono z reprezentatywną grupą pełnoletnich respondentów zamieszkujących badany obszar. Wyniki analizy mogą być uogólniane na całą populację mieszkańców Bydgoszczy i Torunia.

Wywiadami zostały objęte osoby:

- w wieku produkcyjnym (ludność w wieku zdolności do pracy; dla mężczyzn wiek 18–64 lata, dla kobiet 18-59 lat),
- w wieku poprodukcyjnym, tj. mężczyźni — 65 lat i więcej, kobiety — 60 lat i więcej.

Według danych US w Bydgoszczy na dzień 31 XII 2010 roku w badanych miastach było:

- Toruń - 171 325 mieszkańców powyżej 18 roku życia,
- Bydgoszcz – 299 059 mieszkańców powyżej 18 roku życia.

Respondenci do badania wybierani byli poprzez dobór losowy. Wielkość próby określona została zgodnie z zapewnieniem jak największej możliwej reprezentatywności badania. Aby frakcje uzyskane z dobranej próby mogły być uogólniane na populację mieszkańców Torunia i Bydgoszczy z prawdopodobieństwem 0,95 nie popełnienia błędu, większego niż 5%, jej wielkość niezbędna dla niniejszego badania powinna liczyć 384 osoby ($N=384$).

Głównym problemem na tym etapie badania z mieszkańcami Bydgoszczy i Torunia była odmowa udziału w wywiadzie. W takiej sytuacji losowano kolejne jednostki do badania. Dzięki temu możliwa była skuteczna realizacja 384 wywiadów.

3. Zogniskowane wywiady grupowe – FGI (*Focus Group Interview*)

Pierwszą grupą objętą zogniskowanymi wywiadami grupowymi byli przedstawiciele Kolegium Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego. Do wywiadów grupowych zaproszono wszystkich członków Kolegium (22 osoby), jednak z uwagi na liczbę respondentów przedstawiciele Kolegium podzieleni zostali na trzy grupy, z którymi prowadzone były wywiady.

Problem jaki napotkał Wykonawca podczas realizacji tego etapu procesu badawczego dotyczył niskiej frekwencji uczestników. W ramach FGI z przedstawicielami Kolegium B-TOM przeprowadzono 3 wywiady grupowe, w których udział wzięli przedstawiciele 9 podmiotów spośród 22 zaproszonych.

Wywiady grupowe w ramach niniejszego badania przeprowadzone zostały także z przedstawicielami Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz z przedstawicielami Urzędu Miasta Bydgoszczy i Torunia.

Wykonawca przeprowadził dwa zogniskowane wywiady grupowe.

Wywiady prowadzone były w ramach dwóch bloków tematycznych określających funkcje metropolitalne.

Do wywiadów zaproszeni zostali przedstawiciele poszczególnych Departamentów Urzędu Marszałkowskiego i Wydziałów Urzędów Miast, które swoim zakresem są zbieżne z przyjętymi przez Wykonawcę wymiarami analizy (funkcjami metropolitalnymi).

Dobór próby do zogniskowanych wywiadów grupowych z przedstawicielami wybranych Departamentów Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz Wydziałów Urzędów Miast Bydgoszczy i Torunia został przedstawiony w poniższym zestawieniu tabelarycznym:

Tabela 3. Przyporządkowanie jednostek organizacyjnych UMWK-P oraz UM Bydgoszczy i Torunia do poszczególnych funkcji metropolitalnych

Blok tematyczny	Funkcje metropolitalne	Departamenty UMWK-P	Wydział UM Toruń	Wydział UM Bydgoszcz
I blok – funkcje polityczne i administracyjne oraz funkcje kulturalne, religijne i turystyczne	Funkcja polityczna i administracyjna	Departament Rozwoju Regionalnego, Departament Organizacyjny	Wydział Spraw Administracyjnych	Wydział Organizacyjno-Administracyjny, Wydział Inwestycji Miasta
	Funkcja kulturalna, religijna i turystyczna	Departament Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Departament Promocji i Turystyki	Wydział Sportu i Turystyki, Wydział Kultury	Wydział Promocji, Sportu i Turystyki
II blok – funkcje gospodarczo-finansowe, funkcje komunikacyjne, informacyjne, naukowo-badawcze i edukacyjne	Funkcja gospodarczo - finansowa	Wydział Zarządzania RPO, Departament Rozwoju Gospodarczego,	Wydział Budżetu i Planowania Finansowego	Wydział Budżetu i Finansów, Zespół Obsługi Inwestora i Przedsiębiorczości
	Funkcja komunikacyjna i informacyjna	Departament Społeczeństwa Informacyjnego, Departament Transportu Publicznego, Departament Infrastruktury Drogowej	Wydział Informatyki	Wydział Rozwoju i Strategii Miasta
	Funkcja naukowo – badawcza i edukacyjna	Departament Edukacji i Sportu	Wydział Edukacji	Wydział Edukacji

Źródło: Opracowania własne.

Do pierwszego wywiadu zaproszonych zostało 10 pracowników wyżej wymienionych instytucji. Spośród tej grupy w FGI udział potwierdziły 3 osoby, natomiast w faktycznym badaniu uczestniczyło jedynie dwóch respondentów. Do drugiego wywiadu zaproszono przedstawicieli 13 Departamentów/Wydziałów, będących w strukturach badanych instytucji, zaś udział w badaniu wzięło 8 respondentów. Łącznie w obu wywiadach udział wzięło 10 osób na 23 zaproszonych.

4. Studium przypadku (*Case study*)

Celem studium przypadku było wyodrębnienie przykładów dobrych praktyk w zakresie oddziaływania projektów finansowanych z RPO WK-P, ale także strategicznych projektów finansowanych z innych programów przyczyniających się do rozwoju miast stołecznych, na wzrost funkcji metropolitalnych duopolu Bydgoszcz - Toruń. Analiza tego typu dostarczyła konkretnych wskazówek jakie mechanizmy i typy interwencji mogą przyczynić się do zwiększenia efektywności udzielanego wsparcia.

Ze względu na specyfikę metody oraz cel jej zastosowania w ramach niniejszego badania, analizą zostały objęte projekty realizowane w ramach RPO WK-P i innych programów, których efekty miały istotny wpływ na rozwój funkcji metropolitalnych ośrodków stołecznych województwa kujawsko-pomorskiego.

W celu zgromadzenia informacji umożliwiających pełne zaprezentowanie przykładów dobrych praktyk, przeprowadzono indywidualne wywiady pogłębione z konkretnymi beneficjentami oraz analizę składanej przez nich dokumentacji projektowej.

Wykonawca opracował studium przypadku pięciu projektów, realizowanych dzięki dofinansowaniu z RPO WK-P na terenie miast stołecznych regionu. Projekty zostały wytypowane w sposób celowy. Podstawą doboru projektów były poziomy wsparcia wpływające na rozwój funkcji metropolitalnych Bydgoszczy i Torunia. Obiektem analizy w ramach *case study* były także projekty o znaczeniu strategicznym realizowane w ramach innych programów operacyjnych. Opracowano 3 tego typu studia – jedno w ramach każdego z programów (PO KL, PO IG i POIiŚ).

Jedyny problem jaki napotkał Wykonawca podczas przeprowadzania tego badania dotyczył przedstawicieli Portu Lotniczego Bydgoszcz SA, realizujących uznany jako przykład dobrej praktyki w badanym obszarze projekt, pn. *Zintegrowany Projekt inwestycyjny rozwoju funkcji Portu Lotniczego w Bydgoszczy w ramach węzła komunikacyjnego aglomeracji bydgosko-toruńskiej*. Ze względu na odmowę udziału w wywiadzie przedstawiciela beneficjenta, studium przypadku opracowano w oparciu o analizę dostępnej dokumentacji dotyczącej projektu.

5. Analiza SWOT

Analiza SWOT zastosowana w przedmiotowym badaniu pozwoliła zebrać i uporządkować wszystkie uzyskane dane, a tym samym przyczyniła się do otrzymania odpowiedzi na pytania zawarte we wszystkich obszarach badawczych.

Analiza SWOT obejmowała:

1. Analizę potencjału funkcji metropolitalnych miast stołecznych województwa kujawsko - pomorskiego (mocne i słabe strony) z uwzględnieniem:
 - analizy jego sytuacji na tle innych metropolii,
 - oceny adekwatności dotychczasowego wsparcia z funduszy strukturalnych (RPO WK-P, PO IG, PO IiŚ oraz komponentu regionalnego PO KL).
2. Ocenę szans i zagrożeń dla rozwoju regionu w aspekcie związanym z rozwojem funkcji metropolitalnych uwzględniając również przyszłą perspektywę finansową.

6. Panel ekspertów

Panel ekspertów służył omówieniu i pogłębieniu wyników badania uzyskanych w toku realizacji innych technik badawczych. Eksperti zostali poproszeni m.in. o ocenę – zgodnie z własną wiedzą i doświadczeniem funkcji wymagających dalszego wsparcia, a istotnych dla rozwoju metropolii Bydgosko-Toruńskiej. Dokonali oni także oceny potencjału i rozpoznania funkcji metropolitalnych miast stołecznych województwa kujawsko-pomorskiego.

W Panelu ekspertów wzięli udział specjaliści, których doświadczenie zawodowe czy dorobek naukowy skupiał się wokół pięciu funkcji metropolitalnych (obszarów tematycznych) zaprezentowanych poniżej:

Tabela 4. Uczestnicy Panelu Ekspertów

Funkcje metropolitalne	Instytucje wskazane przez Wykonawcę
Funkcja polityczna i administracyjna	Przedstawiciel UMK w Toruniu
Funkcja kulturalna, religijna i turystyczna	Kujawsko-Pomorska Organizacja Turystyczna w Toruniu
Funkcja gospodarczo - finansowa	Toruńska Agencja Rozwoju Regionalnego
	Izba Przemysłowo-Handlowa Województwa Kujawsko-Pomorskiego
	Kujawsko-Pomorski Fundusz Pożyczkowy
	Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny
Funkcja komunikacyjna i informacyjna	Miejski Zarząd Dróg w Toruniu
	Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy
Funkcja naukowo – badawcza i edukacyjna	Toruński Park Technologiczny
	Przedstawiciel UMK w Toruniu - Biuro Karier

Źródło: Opracowania własne

Trudność jaka napotkał Wykonawca podczas realizacji tego etapu procesu badawczego dotyczył niskiej frekwencji uczestników. Spośród 16 zaproszonych uczestników, w panelu wzięło udział 10 ekspertów.

7. Warsztat ewaluacyjny

Warsztat ewaluacyjny przeprowadzony został przy udziale Członków Zespołu Badawczego oraz przedstawicieli Zamawiającego. Głównym celem warsztatu było wypracowanie ostatecznej listy, gotowych do wdrożenia rekomendacji z badania.

Warsztatowa forma pozwoliła na wypracowanie wspólnych rekomendacji na podstawie wyników uzyskanych we wcześniejszych etapach badania. Ponadto omówione zostały możliwości sposobu wdrożenia przedstawionych rekomendacji. Zwiększyło to komplementarność technik badawczych użytych w badaniu. Efektem ostatecznym warsztatu jest pełna tabela rekomendacji.

4. Wyniki badania

4.1. Potencjał i funkcje metropolitalne miast stołecznych województwa kujawsko-pomorskiego

Funkcje metropolitalne ośrodka stają się czynnikiem jego rozwoju – ośrodek osiągając odpowiednio wysokie znaczenie gospodarcze, kreuje także popyt na specyficzne dobra i usługi. O rozwoju funkcji metropolitalnych w mieście decydują także szeroko rozumiane zasoby już w nim dostępne, bądź też możliwe do sprowadzenia, czy wytworzenia.

Do katalogu takich zasobów zalicza się, zwłaszcza w gospodarce przemysłowej, kapitał mobilny, w tym kapitał społeczny i kulturowy (wysoko wykształcona, wyspecjalizowana i doświadczona kadra pracowniczo-kierownicza, klasy kreatywne).

Dodatkowo należy pamiętać, że funkcje metropolitalne miast rozwijają się na zasadzie synergicznej – dzięki wzajemnemu uzupełnianiu się funkcji miejskich możliwe jest kreowanie nowych funkcji. Funkcje metropolitalne w skali świata są generowane przede wszystkim przez¹⁸:

- obecność instytucji reprezentujących struktury kierowania i zarządzania międzynarodowych korporacji gospodarczych,
- obecność struktur kierownictwa światowych instytucji finansowych (banki) i głównych regulatorów rynków kapitałowych (giełdy),
- szybkie i częste połączenia komunikacyjne z głównymi ośrodkami życia gospodarczego,
- obecność najwyższego standardu placówek naukowych (uniwersytety, instytuty badawcze) i technologicznych (centra nowych technologii, technopolie, parki technologiczne),
- działanie najwyższej rangi placówek kulturalnych (muzea, galerie, opery, orkiestry symfoniczne, teatry) i odbywanie się imprez oraz festiwali artystycznych o znaczeniu ponadregionalnym,
- wyjątkowość *milieu* miasta, wynikającą z jego położenia, specyfiki atmosfery, standardu bazy noclegowej i gastronomicznej, instytucji rozrywki.

Nagromadzenie podmiotów instytucjonalnych, aktorów społecznych i infrastruktury wypełniających ww. funkcje o charakterze metropolitalnym o znaczeniu ponadregionalnym, owocuje wzrostem wzajemnej współpracy pomiędzy nimi, z uwagi na możliwość wzajemnego korzystania z zasobów oraz zaspokojenia wzajemnych potrzeb. Wraz z pojawieniem się funkcji o charakterze metropolitalnym miasto umacnia i zwiększa swoją rolę w otoczeniu, ponieważ funkcje te mają zawsze charakter

¹⁸ Parysek J.J., *Metropolie: metropolitalne funkcje i struktury przestrzenne*, [w:] *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni*, I. Jażdżewska (red.), Łódź 2003.

egzogeniczny.

Podsumowując, aby daną funkcję nazwać metropolitalną powinna ona spełniać trzy zasadnicze warunki, tj. powinna to być funkcja:

- zaliczana do nowoczesnych (bazujących na wiedzy i najnowszych technologiach) działów gospodarki narodowej, bądź służąca (bezpośrednio lub pośrednio) obsłudze działalności gospodarczej lub też zaliczana do wyspecjalizowanych usług wyższego rzędu;
- być egzogeniczna, służąca rozwijaniu sieci zewnętrznych powiązań, zwłaszcza w zakresie przepływu wiedzy, informacji, kapitału, dóbr kultury i ludzi;
- budować konkurencyjność ośrodka miejskiego w układach ponadregionalnych i ponadnarodowych.

Funkcje metropolitalne mogą być pojmowane, zależnie od wymiaru, jako:

- funkcje dominujące (wynikające z monopolistycznej pozycji na rynku oraz silnej dynamiki gospodarczej, technologicznej i kulturalnej danego ośrodka),
- kontrolne (w sferze ekonomicznej, politycznej społecznej, kulturalnej i technicznej)
- funkcje budujące międzynarodowy charakter powiązań miasta i ponadregionalną rangę miasta¹⁹.

Funkcje metropolitalne, inaczej zwane wielkomiejskimi to funkcje wyspecjalizowane. Na obecnym etapie rozwoju metropolii główny rozwój funkcji skupia się wokół zwiększania asortymentu i jakości świadczonych szeroko rozumianych usług, w ramach powyższych funkcji.

Miasto o cechach metropolitalnych musi spełniać różne funkcje (diversified city), a szeroki wachlarz funkcjonalny powinno wiązać z klimatem innowacyjności i kreatywności (creative city). Za KPZK 2030 przyjęto, że „metropolie to ośrodki stanowiące centra zarządzania gospodarczego na poziomie co najmniej krajowym, posiadające potencjał gospodarczy (ponadkrajową atrakcyjność inwestycyjną), oferujące szereg tzw. usług wyższego rzędu i pełniące funkcje symboliczne, charakteryzują się wysoką zewnętrzną atrakcyjnością turystyczną, dużymi możliwościami edukacyjnymi i tworzenia innowacji (rozbudowane szkolnictwo wyższe, obecność jednostek naukowych i badawczo-rozwojowych), mają zdolność do utrzymywania relacji handlowych, naukowych, edukacyjnych, kulturowych z międzynarodowymi metropoliami oraz charakteryzują się wysoką wewnętrzną i zewnętrzną dostępnością transportową”²⁰.

Jak zaznaczono w KPZK 2030 funkcje metropolitalne wyznaczono odnosząc się głównie do funkcji w systemie osadniczym kraju. Do wyznaczenia ośrodków metropolitalnych (i położonych wokół nich obszarów funkcjonalnych) przyjęto szereg kryteriów:

- liczba ludności w ośrodku metropolitalnym powyżej 300 tys. mieszkańców,

¹⁹ Por. Maik W, *Pojęcie metropolii a problem badania funkcji metropolitalnych*, w: *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni*, red. Jażdżewska I., Łódź 2003, s. 13.

²⁰ KPZK 2030, s. 188.

- zatrudnienie w sektorze usług rynkowych (pośrednictwo finansowe oraz obsługa nieruchomości i firm) powyżej 40 tys.,
- liczba studentów kształcących się w danym mieście w roku akademickim 2007/2008 powyżej 60 tys.,
- współpraca instytucji naukowo-badawczych w 5 i 6 Programie ramowym UE,
- lokalizacja portu lotniczego obsługującego ruch pasażerski,
- lokalizacja hoteli cztero- i pięciogwiazdkowych,
- międzynarodowe wystawy w obiektach działalności wystawienniczej w latach 2006-2008.

Punktem wyjścia jest analiza dotychczasowego wypełniania funkcji metropolitalnych przez ośrodki stołeczne województwa, wraz z próbą dynamicznego ujęcia ich przemian pomiędzy ośrodkami oraz na tle innych metropolii w układzie krajowym. Wymiar syntetyczny będzie służył porównaniu wybranych wskaźników w ramach miast aspirujących do roli metropolii. Pozwoli to na wskazanie miejsca, w jakim znajduje się Bydgoszcz i Toruń w gronie miast określonych w KPZK 2030, jako ośrodki obszarów metropolitalnych.

W opracowaniu wykorzystano zestaw 5 głównych funkcji metropolitalnych oraz 6 zidentyfikowanych wymiarów potencjału, przy czym potencjały rozumiane są jako endogeniczna zdolności miast do konkurowania, przejawiającą się w możliwości budowania swoich zasobów o zasięgu lokalnym. To na nich opierają się funkcje metropolitalne - egzogeniczne funkcje miast, dzięki którym podtrzymują one swoją zdolność do konkurowania i pełnienia roli ośrodka ponadlokalnego.

W ramach niniejszej koncepcji przyjęto 5 uproszczonych, głównych funkcji metropolitalnych bazując na wymiarach funkcjonalnych metropolii zaproponowanych przez Tadeusza Markowskiego i Tadeusza Marszał²¹:

1. Funkcja polityczno-administracyjna,
2. Funkcja kulturalna, religijna i turystyczna,
3. Funkcja gospodarczo-finansowa,
4. Funkcja komunikacyjna i informacyjna,
5. Funkcja naukowo-badawcza i edukacyjna

Rozwój miast stołecznych województwa opisany zostanie w odniesieniu do 6 zidentyfikowanych wymiarów potencjału:

1. Ludzkiego,
2. Instytucjonalnego,
3. Kulturowego,

²¹ T. Markowski, T. Marszał, *Metropolie Obszary metropolitalne Metropolizacja Problemy i pojęcia podstawowe*, PAN KPZK 2030, Warszawa 2006, s.13.

4. Gospodarczego i atrakcyjności inwestycyjnej,
5. Infrastrukturalnego,
6. Naukowo-badawczego.

Prezentowane analizy dotyczą więc zasadniczych, określonych we wstępie wymiarów, tj.:

- Konkurencyjności duopolu jako całości i jego składowych, analizowanej na bazie istniejących i rozwijających się funkcji metropolitalnych. Punktem odniesienia przy analizach konkurencyjności są inne krajowe metropolie.
- Komplementarności funkcji i potencjałów duopolu jako całości i jego składowych, w obszarach zidentyfikowanych funkcji metropolitalnych, z naciskiem na 5 zasadniczych funkcji i 6 zidentyfikowanych potencjałów metropolitalnych.

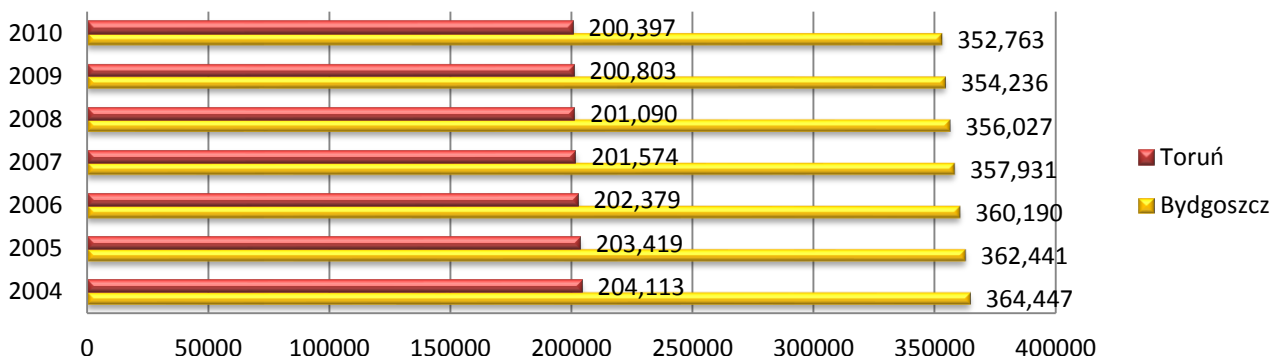
Analiza przedstawiona została w ujęciu dynamicznym, to znaczy na przestrzeni sześciu lat (okres 2004-2010), w oparciu o opracowania diagnostyczne na temat uwarunkowań, stanu i kierunków rozwoju społeczno-gospodarczego, środowiskowego, przestrzennego i terytorialno-administracyjnego oraz na podstawie zidentyfikowanych głównych problemów jego funkcjonowania.

Analizując potencjały i identyfikując funkcje metropolitalne (porównywane z krajowymi ośrodkami metropolitalnymi zdefiniowanymi w KPZK 2030), ustalano poziom ich zaawansowania oraz to, które z nich wymagają uzupełnienia, wzmocnienia lub podjęcia działań przyciągających zewnętrzne kapitały i aktywizując endogeniczne potencjały rozwojowe w Bydgoszczy i Toruniu.

4.1.1. Zasoby ludzkie

Przy określaniu potencjału ludzkiego obu miast (stanowiącym podstawę badań), przyjęto kilka wskaźników, w tym liczbę mieszkańców, gęstość zaludnienia, wymeldowania na wieś i nowe zameldowania w ośrodkach. Analiza tych wskaźników pozwoli zobrazować sytuację ludnościową w obu ośrodkach, a tym samym ukazać potencjał oraz zaawansowanie w realizacji funkcji metropolitalnych przez Bydgoszcz i Toruń.

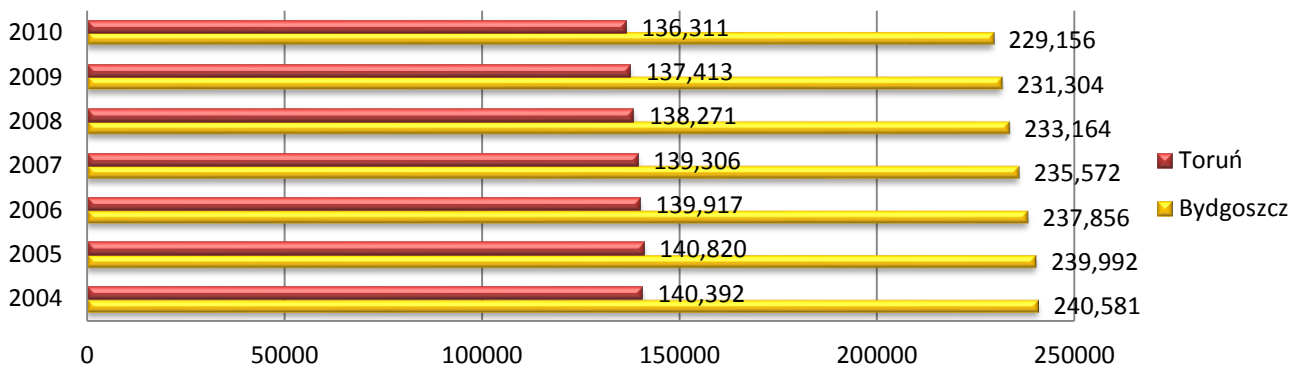
Wykres 1. Liczba wszystkich mieszkańców Bydgoszczy i Torunia w latach 2004-2010.



Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS

Pierwszym i zasadniczym wskaźnikiem przyjętym do analizowania zarówno potencjału i funkcji metropolitalnych jest liczba ludności w ośrodkach. Na przestrzeni 6 analizowanych lat, tj. od 2004 do 2010 liczba mieszkańców Bydgoszczy zmalała niemal o 12 000 osób, w tym samym okresie w Toruniu liczba mieszkańców zmniejszyła się o 4 000 osób. Analizowane dane wskazują, że spadek liczby ludności dotyczy w dużej mierze ludności w wieku produkcyjnym kluczowej dla rozwoju obu miast. W okresie 2008-2030 prognoza demograficzna zakłada w przypadku Bydgoszczy spadek liczby mieszkańców o 70 tys. (19,3%), a w przypadku Torunia o 25 tys. (16,8%)²².

Wykres 2. Liczba mieszkańców Bydgoszczy i Torunia w wieku produkcyjnym w latach 2004-2010.



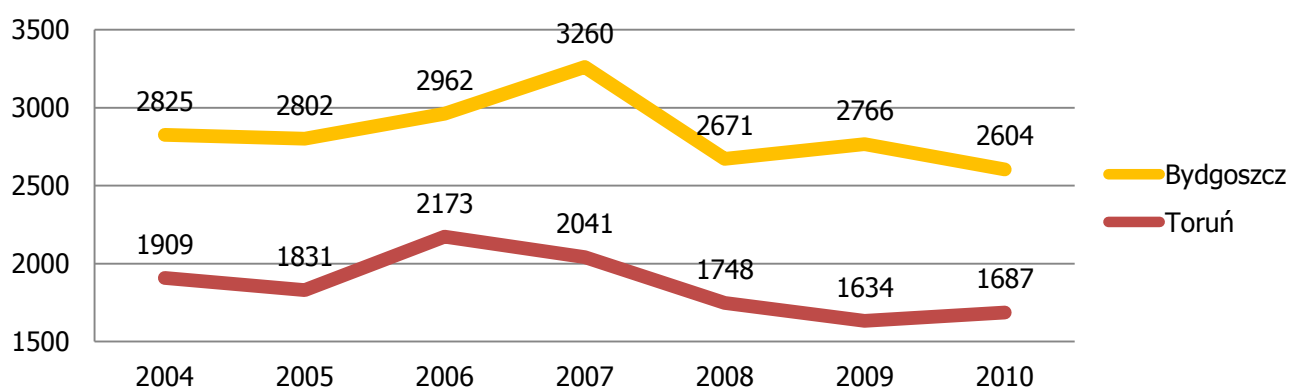
Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS

²² Prognozy rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego 2030+, Bydgoszcz, Toruń 2010, s. 6.

Analizując saldo migracji należy zwrócić uwagę na tendencję migracji ujemnych w przypadku obu ośrodków, średnio w skali roku od 2004 z Bydgoszczy wymeldowywało się ok. 4000 osób rocznie (z czego ok. średnio 2500 osób rocznie migrowało na wieś), a w przypadku Torunia jest to 3000-3500 osób rocznie (z czego na wieś migrowało od 2000 w 2006 do 1500 osób w 2010 r.). Jednocześnie nowe zameldowania w obu ośrodkach sięgają średnio od 1800 (Toruń 2004) do 3000 mieszkańców (Bydgoszcz 2007), co świadczy o tendencjach suburbanizacyjnych oraz spadku atrakcyjności osadniczej obu ośrodków metropolitalnych²³.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że udział wymeldowań na wieś jest znaczny i dotyczy głównie gmin wiejskich, położonych w bezpośrednim sąsiedztwie ośrodków. Największy przyrost liczby ludności w porównaniu z 2009 r. odnotowano w gminach: Obrowo (wzrost o 5,3 %), Białe Błota (o 4,0 %), Wielka Nieszawka (o 3,0 %) oraz Osielsko (wzrost o 2,9 %)²⁴, a więc mowa tu o gminach należących do powiatów bydgoskiego i toruńskiego. W porównaniu z 2000 r. najwięcej ludności przybyło w gminie Osielsko (wzrost o 71,6 %). Świadczy to o pozytywnej z punktu widzenia potencjału metropolitalnego suburbanizacji: dokonuje się wyraźna dyslokacja rezydencjonalna mieszkańców Bydgoszczy i Torunia poza centra miejskie, co wzmacnia społeczne (i ekonomiczne) związki ośrodków z ich bezpośrednim otoczeniem. Szczyt wymeldowań na wieś w badanym okresie przypadł na rok 2007, a od tego momentu migracja na tereny podmiejskie utrzymuje się na względnie stałym poziomie (średnio 2600 osób w przypadku Bydgoszczy i 1600 w przypadku Torunia w skali roku). Świadczy to o niewielkiej, choć względnie stabilnej i trwałej tendencji suburbanizacyjnej. Stanowi to dowód na postępujący odpływ mieszkańców z centrum do strefy podmiejskiej wokół miast-rdzeni przyszłego obszaru metropolitalnego.

Wykres 3. Liczba wymeldowań Bydgoszczy i Torunia na obszary wiejskie w latach 2004-2010.



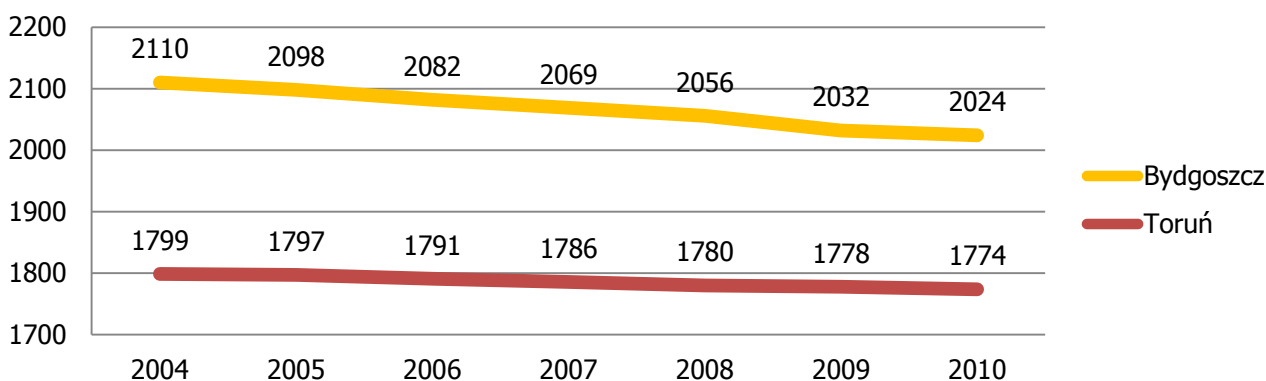
Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS.

²³ W skali województwa nadal obserwowany jest spadek liczby ludności zamieszkującej miasta (największy ubytek rzeczywisty odnotowano w 2006 r. – o 5365 osób), a wzrost liczby ludności zamieszkującej wieś (najwyższy przyrost rzeczywisty zanotowano w 2008 r. – o 4897 osób) [za: *Ludność, ruch naturalny i migracje w województwie kujawsko-pomorskim w 2010 r.*, s. 14].

²⁴ Tamże, s. 15.

Należy również zwrócić uwagę na gęstości zaludnienia, która obecnie jest mniejsza niż przeciętnie w kraju i wyniosła w województwie kujawsko-pomorskim w 2010 r. 115 osób na 1 km² (dla porównania w kraju 122 osoby), przy czym w podregionie w bydgosko – toruńskim były to 262 osoby na 1 km². Wskazać należy, że gęstość zaludnienia w obu miastach powoli i nieznacznie spada: w Bydgoszczy od 2110 os/km² w 2004 r. do 2024 os./km², w 2010 r. oraz w Toruniu, odpowiednio, od 1799 do 1774 os/km².

Wykres 4. Gęstość zaludnienia na 1 km² Bydgoszczy i Torunia w latach 2004-2010.



Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS

Funkcje metropolitalne

Zestawiając te dane ze wskaźnikami dotyczącymi ośrodków metropolitalnych w Polsce można określić stopień wypełniania funkcji metropolitalnej przez oba miasta łącznie. Przy wyznaczeniu obszaru metropolitalnego w kraju przyjęto, zgodnie z KPZK 2030, liczbę ludności w ośrodku metropolitalnym ustaloną na powyżej 300 tys. mieszkańców. Jeżeli przyjmiemy, że liczba mieszkańców wskazuje na znaczenie obszaru metropolitalnego Bydgoszczy i Torunia (w podregionie toruńsko-bydgoskim w 2010 roku zameldowanych było wg danych GUS 754 527 osób) to oba miasta są zlokalizowane łącznie na 8 pozycji w ramach 10 polskich metropolii w 2010 roku. Plasuje się więc wśród mniejszych ośrodków metropolitalnych w kraju.

Spełniając kryteria ludnościowe, ośrodki wykazują jednocześnie stosunkowo wysoką, piątą pozycję w rankingu PKB na głowę mieszkańca. Obrazuje to relatywnie wysoką siłę gospodarczą ośrodków i jednocześnie stosunkowo wysoki poziom życia ich mieszkańców.

Tabela 5. PKB w mln złotych i udział ośrodków metropolitalnych w PKB krajowym w 2009 i 2010 r. z uwzględnieniem Lublina.

Ośrodek metropolitalny *	Ludność		PKB PC		ranking PKB per capita	ranking ludność
	2009	2010	2009	2010**		
Warszawa	3 229 673	3 253 214	72,5	75,4	1	1
Kraków	1 434 433	1 441 482	39,2	41,4	6	2
Trójmiasto	1 257 330	1 265 498	39,5	40,9	8	3
Wrocław	1 177 157	1 183 169	43	44,3	4	4
Poznań	1 132 496	1 139 304	55,6	57,6	2	5
Łódź	1 120 750	1 116 660	38,3	40,9	7	6
Aglomeracja Górnośląska	764 645	761 425	51,8	55	3	7
Bydgoszcz z Toruniem	753 333	754 527	38,9	41,5	5	8
Szczecin	726 695	727 449	37,8	40,6	9	9
Lublin***	713 229	713 397	31	32,4	10	10

* Dane zaczerpnięte z niniejszego opracowania zbierane były na poziomie podregionów, a więc w przypadku Bydgoszczy i Torunia dane odnoszą się do Podregionu 6. Bydgosko-toruńskiego.

** - dane szacunkowe.

*** -Lublin ma wskazane cechy metropolitalności bez lokalizacji lotniska.

Źródło: opracowanie na podst. *Wspólnota* nr 23-24, 2012.

Wewnętrzny potencjał ośrodków a wypełnianie funkcji metropolitalnych

Analizując potencjał ludnościowy obu ośrodków wskazać należy na dwie istotne z punktu widzenia realizacji funkcji metropolitalnych kwestie:

1. Pierwszą z nich jest przewidywana trudność w realizowaniu funkcji metropolitalnych w przyszłości: jak pokazują przytoczone dane oba ośrodki mają ujemne saldo migracji, co skutecznie osłabia potencjały ludnościowe miast i może w przyszłości zaszkodzić realizacji funkcji metropolitalnej, zależnej w dużej mierze od atrakcyjności osadniczej ośrodków.
2. Drugą pozostaje potencjał suburbanizacyjny obu ośrodków - liczba wymeldowań na wieś sięgająca połowy ogólnej liczby wymeldowań świadczy o wyraźnym wykształcaniu się, wokół ośrodków centralnych, nowych podmiejskich osiedli. Należy jednak pamiętać, że funkcja metropolitalna wymaga powiązania przedmieść z ośrodkami, a jednocześnie proces rozlewania miasta nie może grozić spójności centrum.

4.1.2. Obszar gospodarczy

Charakterystyka gospodarcza pełni ważną rolę w określeniu stopnia metropolitalności każdego ośrodka. Polskie metropolie jedynie w ograniczonej mierze stanowią centra zarządzania gospodarczego na poziomie międzynarodowym. Jednocześnie, zgodnie z przyjętymi przez KPZK 2030 założeniami, ich centralność powinna mieć co najmniej charakter krajowy, a one same posiadać winny potencjał gospodarczy zdolny przyciągnąć inwestorów zagranicznych.

Opis obszaru gospodarczego otwiera zestawienie udziału ośrodków w PKB kraju, co nie jest wskaźnikiem przyjętym przy wyznaczaniu obszarów metropolitalnych, ale pozwala na umiejscowienie obu miast łącznie na mapie krajowych ośrodków metropolitalnych. W takim zestawieniu Bydgoszcz z Toruniem lokują się łącznie na 8 pozycji w rankingu, wyprzedzając Lublin i Szczecin.

Tabela 6. PKB w mln złotych i udział ośrodków metropolitalnych w PKB krajowym w 2009 i 2010 r. z uwzględnieniem Lublina.

Ośrodek metropolitalny	PKB w mln zł		Udział w PKB kraju		ranking
	2009	2010*	2009	2010*	
Warszawa	234 125	245 260	17,43	17,32	1
Poznań	62 948	65 615	4,69	4,63	2
Kraków	56 209	59 734	4,18	4,22	3
Wrocław	50 662	52 391	3,77	3,7	4
Trójmiasto	49 690	51 711	3,7	3,65	5
Łódź	42 915	45 623	3,19	3,22	6
Aglomeracja Górnośląska	39 635	41 859	2,95	2,96	7
Bydgoszcz z Toruniem	29 598	31 688	2,2	2,24	8
Szczecin	27 445	29 540	2,04	2,09	9
Lublin**	22 089	23 086	1,64	1,63	10

*- dane szacunkowe

** -Lublin ma wskazane cechy metropolitalności bez lokalizacji lotniska

Źródło: opracowanie własne na podst. *Wspólnota* nr 23-24, 2012.

By pogłębić zestawienie dotyczące potencjałów i stopnia realizacji funkcji metropolitalnych w ww. zakresie przyjęto w sumie 6 wskaźników z 3. zasadniczych obszarów:

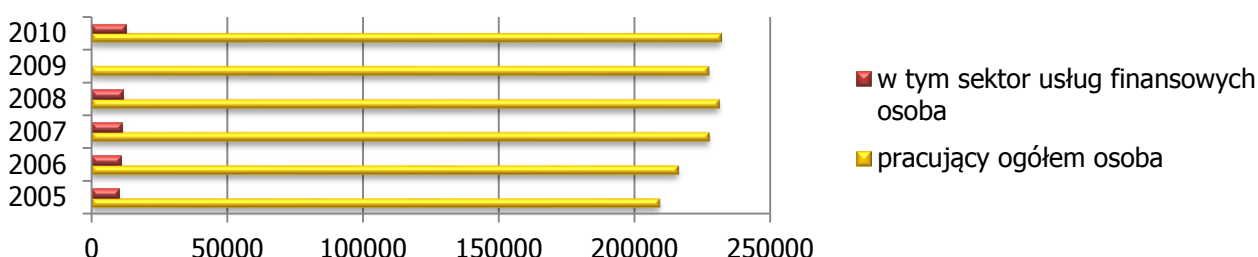
1. Usług rynkowych, a więc poziomu zatrudnienia w tej sferze usług oraz udziału sektora usług rynkowych w ogólnej liczbie przedsiębiorstw, dla zobrazowania zaawansowania ośrodków w gałęziach charakterystycznych dla nowej, przemysłowej gospodarki.
2. Zróżnicowania gospodarczego, tu mowa o liczbie prywatnych spółek z udziałem kapitału zagranicznego w sektorze spółek prywatnych, a więc wskaźniku pozwalającym ustalić poziom międzynarodowych powiązań gospodarczych w ośrodkach.
3. Otoczenia biznesu, w tym liczby instytucji wspierających, klastrów i obiektów targowo-wystawienniczych, które miały określić stopień wsparcia dla inicjatyw gospodarczych w obu ośrodkach.

Zatrudnienie w usługach rynkowych

Jako ważny wskaźnik obrazujący zmiany zachodzące w gospodarce metropolii przyjęto, zgodnie z KPZK 2030, poziom zatrudnienia w sektorze usług rynkowych (pośrednictwo finansowe oraz obsługa nieruchomości i firm).

Liczba osób zatrudnionych w tym obszarze wskazuje na potencjał ośrodka w zakresie rozwoju nowych obszarów gospodarki. Założono, że im wyższy współczynnik zatrudnienia w usługach rynkowych, tym bliżej ośrodkowi do funkcji metropolii o poprzemysłowym charakterze.

Wykres 5. Zatrudnienie w usługach, w tym w usługach finansowych w Bydgoszczy i Toruniu w latach 2005-2010.



Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS

Jak widać z zaprezentowanego w tabeli 7 zestawienia dla ogólnej liczby zatrudnionych w obu ośrodkach, odsetek osób zatrudnionych w sektorze usług rynkowych jest niewielki. Pozytywnym zjawiskiem jest wzrost udziału tego sektora - o ile w roku 2008 pracowało w nim 5,87 % ogółu zatrudnionych, to w 2010 roku odsetek ten wzrósł do 6,37%. Należy podkreślić, że Bydgoszcz stała się ośrodkiem outsourcingu, świadczenia usług głównie księgowych, finansowych itp. za pośrednictwem Internetu (Alcatel-Lucent Bydgoszcz, Teleplan Polska w Bydgoszczy, w Toruniu Outsourcing Solutions). W Toruniu ulokowane zostały usługi ubezpieczeniowe i spółki brokerskie (Mentor, Energo Inwest Broker, Nord Partner, FST Menagment, Donoria, Maximus Broker, Alfa Brokers, Polonia Broker), w Bydgoszczy Spółka Brokerska Odys.

Tabela 7. Zatrudnienie w usługach rynkowych w Bydgoszczy i Toruniu na tle zatrudnienia ogółem w latach 2008-2010.

	Zatrudnienie w usługach rynkowych	Zatrudnienie ogółem	Procentowy udział sektora usług rynk. w zatrudnieniu ogółem w 2008	Zatrudnienie w usługach rynkowych	Zatrudnienie ogółem	Procentowy udział sektora usług rynk. w zatrudnieniu ogółem w 2010
	2008	2008		2010	2010	
Toruń	3 455	66 052	5,23	4 013	66 909	6,00
Bydgoszcz	7 420	119 174	6,23	7 791	118 439	6,58
B i T łącznie	10 875	185 226	5,87	11 804	185 348	6,37

Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS

Poziom zatrudnienia w sektorze nowej gospodarki a zaawansowanie funkcji metropolitalnej

Przyjmując ten wskaźnik do oceny stopnia zaawansowania funkcji metropolitalnych, możemy dostrzec, że Bydgoszcz i Toruń zajmują 8. miejsce wśród innych ośrodków metropolitalnych w 2010 roku, zarówno pod względem bezwzględnej liczby osób zatrudnionych w tym sektorze gospodarki, jak i w procentowym udziale zatrudnienia w sektorze usług rynkowych w stosunku do zatrudnienia ogółem.

Jednocześnie warto zaznaczyć, że udział procentowy zatrudnienia w sektorze usług rynkowych w przypadku Torunia i Bydgoszczy jest bardzo zbliżony do innych ośrodków metropolitalnych, w tym Poznania (poz. 7.), czy Krakowa (poz. 9). Świadczy to o rosnącej pozycji ośrodków w kontekście wzrostu udziału zatrudnienia w sektorze w ogólnej liczbie zatrudnionych w 2010 roku.

Tabela 8. Zestawienie zatrudnienia w sektorze usług rynkowych w ośrodkach metropolitalnych, w 2008 i 2010 r. z uwzględnieniem Lublina.

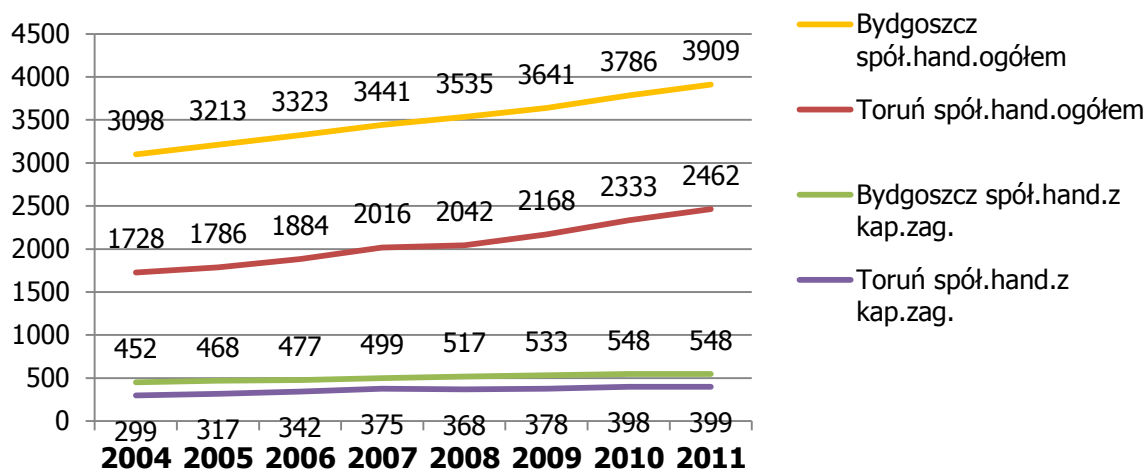
Ośrodek metropolitalny	Zatrudnienie w sektorze usl. rynk.		Pracujący ogół. wg PKD 2007		udział procentowy zatrud. w usl. rynk. w całości zatrudnienia		Ranking wg. liczby os. zatrudnionych w sekt. usl. rynk.	Ranking udziału zatrud. w sekt. w liczbie zatrud. ogół.
	2008	2010	2008	2010	2008	2010		
Warszawa	105453	103981	848054	827073	12,43%	12,57%	1	1
Wrocław	22718	21171	237188	236510	9,58%	8,95%	2	2
Aglomeracja Górnośląska	11063	13549	160725	161086	6,88%	8,41%	7	3
Trójmiasto	16360	16621	227108	226716	7,20%	7,33%	4	4
Lublin	8423	8273	115448	120861	7,30%	6,85%	9	5
Łódź	12861	15506	224322	234068	5,73%	6,62%	5	6
Poznań	14560	14852	230129	230136	6,33%	6,45%	6	7
Bydgoszcz z Toruniem	10875	11804	185226	185348	5,87%	6,37%	8	8
Kraków	14454	17219	281170	291179	5,14%	5,91%	3	9
Szczecin	6330	6444	116120	110918	5,45%	5,81%	10	10

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Zróźnicowanie środowiska biznesowego

Kolejny wskaźnik, tj. liczba prywatnych spółek prawa handlowego z udziałem kapitału zagranicznego, wśród wszystkich spółek zarejestrowanych w ośrodkach, wskazuje na poziom międzynarodowych powiązań gospodarczych ośrodków. Udział międzynarodowych firm prywatnych w ogólnej liczbie spółek wynosi średnio 14,5% w przypadku Bydgoszczy i od 16 do 18% w przypadku Torunia²⁵.

²⁵ Dla porównania w tym samym okresie te same wskaźniki dla miasta Poznania wynosiły odpowiednio od 24% w 2004 do 20% w 2011 roku.

Wykres 6. Spółki prawa handlowego i spółki z udziałem kapitału zagranicznego w Bydgoszczy i Toruniu w latach 2004-2011.

Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS

Mimo, że liczba spółek rośnie w przypadku obu ośrodków (nowo rejestrowane spółki prawa handlowego z udziałem kapitału zagranicznego), to wzrost ten jest stosunkowo niewielki i oscyluje w granicach kilkunastu podmiotów rocznie (patrz tabela 9).

Tabela 9. Liczba nowo zarejestrowanych spół. handlowych z udziałem kapitału zagranicznego w latach 2009-2011.

Liczba nowo zarejestrowanych spół. handlowych z udziałem kapitału zagranicznego	2009	2010	2011
Bydgoszcz	17	21	15
Toruń	19	20	12

Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS

Zróźnicowanie gospodarcze a funkcja metropolitalna

Zestawienie danych z obu ośrodków z innymi ośrodkami metropolitalnymi²⁶ pozwoliło na sprawdzenie na jakim poziomie realizują one swoje funkcje metropolitalne, stając się atrakcyjnymi gospodarczo ośrodkami. Dostrzec można, że Bydgoszcz z Toruniem lokuje się na 9. miejscu spośród wszystkich ośrodków ujętych jako metropolie w KPZK 2030. Mowa tu zarówno o bezwzględnej liczbie zarejestrowanych spółek z udziałem kapitału zagranicznego w 2010 roku w ośrodkach i ich udziale procentowym w ogólnej liczbie spółek. Łączny potencjał obu ośrodków nie jest duży. Odsetek spółek z udziałem kapitału zagranicznego w Bydgoszczy i Toruniu jest o połowę niższy niż w Warszawie, a

²⁶ Dane zebrane zostały na poziomie miast NUTS 1, stąd np. Gdańsk, a nie Trójmiasto.

także mniejszy niż w miastach położonych blisko granicy zachodniej, takich jak Szczecin (29 %), Wrocław (25 %), czy Poznań (21 %).

Tabela 10. Spółki prawa handlowego i spółki z udziałem kapitału zagranicznego w Bydgoszczy i Toruniu w latach 2009-2010.

Ośrodki metropolitalne	Spółki handl. - ogółem		Spółki z udziałem kapit. zagr.		Udział %	Ranking
	2009	2010	2009	2010	Spółki z udziałem kapitału zagranicznego, w ogóle spółek	Spółki z udziałem kapitału zagranicznego, w ogóle spółek
Warszawa	63212	68396	19583	20502	30,0	1
Szczecin	6273	6639	1902	1955	29,4	2
Wrocław	11564	12594	3045	3133	24,9	3
Poznań	12159	13262	2716	2768	20,9	4
Łódź	7602	8077	1633	1656	20,5	5
Kraków	13216	14323	2545	2668	18,6	6
Gdańsk	8054	8471	1421	1460	17,2	7
Katowice	6257	6702	1062	1083	16,2	8
Bydgoszcz z Toruniem	5809	6119	911	946	15,5	9
Lublin	3927	4175	461	480	11,5	10

Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS

Infrastruktura wspierania biznesu

W ośrodkach realizowane są przedsięwzięcia służące wsparciu biznesu: działająca od 1995 roku Toruńska Agencja Rozwoju Regionalnego zarządzająca powstałym w 2004 roku Toruńskim Parkiem Technologicznym, wdraża i koordynuje działania m.in.: ośrodka sieci Enterprise Europe Network powołanego przez Komisję Europejską (1998 r.), Punktu Konsultacyjnego działającego w ramach Sieci Punktów Konsultacyjnych KSU (2000 r.), Regionalnej Instytucji Finansującej (2001 r.). Na początku 2011 roku w ramach projektu „Rozbudowa i rozwój działalności Toruńskiego Parku Technologicznego”, rozpoczęto budowę nowoczesnego centrum przetwarzania danych umożliwiającego rozwój oraz zwiększenie dostępności nowoczesnych usług IT w modelu *cloud computing* dla przedsiębiorstw. W regionie działają także: Park Przemysłowo-Technologiczny w Bydgoszczy i Bydgoski Klaster Przemysłowy (2006 r.), Akademickie Inkubatory Przedsiębiorczości na uczelniach wyższych²⁷. W 2006 r. w podtoruńskiej gminie Łysomice wyznaczono obszar Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, zajmowany głównie przez japońskie firmy branży elektronicznej. Od 2009 r. warunki Specjalnej Strefy Ekonomicznej oferuje także Park Przemysłowo-Technologiczny w Bydgoszczy.

- Według stanu na koniec 2011 roku, działalność gospodarczą lub inwestycje na terenie Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego prowadziło 45 podmiotów gospodarczych,

²⁷ Na WSB w Toruniu (2005), na UMK (2008 r.), przy WSG (2006 r.).

zatrudniające ogółem ponad 780 osób. Przedsiębiorstwa reprezentują m.in. branże wyrobów z tworzyw sztucznych, wyrobów z metalu, produkcji materiałów budowlanych oraz logistyki²⁸.

- Według stanu na koniec 2011 roku działalność gospodarczą na terenie Toruńskiego Parku Technologicznego (w jego obiektach) prowadziło łącznie 36 firm, w tym m.in.: 10 z branży ICT, 2 z branży ekologicznej i 2 z elektronicznej. Natomiast 7 firm realizowało własne projekty inwestycyjne na terenach Toruńskiego Parku Technologicznego budując nowe obiekty na potrzeby dalszego ich rozwoju. Firmy innowacyjne stanowią ok. 13% liczby użytkowników Parku, działania B+R prowadzi ok. 5% firm funkcjonujących Parku²⁹.

Uzupełnieniem oferty dla biznesu jest również system wspierania przedsiębiorstw powołany na poziomie regionalnym przez Urząd Marszałkowski, w ramach którego powstały:

- Fundusz Poręczeń Kredytowych, który ma wspomagać sektor MŚP w dostępie do finansowania zewnętrznego ich działalność, poprzez ułatwienie uzyskania kredytu lub pożyczki bankowej, K-PFPK od początku swojego istnienia udzielił 4595 poręczenia na kwotę ponad 370 mln złotych.
- Fundusz Pożyczkowy, który udzielił ponad 500 pożyczek (ponad 27 milionów zł), finansując głównie inwestycje i działalność najmniejszych firm. Od 2009 fundusz realizuje projekt „Zwiększenie dostępności przedsiębiorstw z regionu kujawsko-pomorskiego do kapitału pożyczkowego” w ramach RPO, dzięki czemu został dokapitalizowany kwotą 36 mln złotych.

Inne podmioty służące wsparciu biznesu w badanych miastach to:

1. Izba Przemysłowo-Handlowa Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Bydgoszczy,
2. Izba Przemysłowo-Handlowa w Toruniu,
3. Kujawsko-Pomorska Izba Rolnicza w Przysieku k/Torunia,
4. Kujawsko-Pomorskie Zrzeszenie Handlu i Usług w Bydgoszczy,
5. Pomorsko-Kujawska Izba Budownictwa w Bydgoszczy,
6. Kujawsko-Pomorski Związek Pracodawców i Przedsiębiorców w Bydgoszczy,
7. Kujawsko-Pomorska Izba Rzemiosła i Przedsiębiorczości w Bydgoszczy,
8. Kujawsko-Pomorski Klub Eksportera w Bydgoszczy,
9. Regionalne Centrum Eksportu przy IPH w Toruniu.

Klasy gospodarcze

Urząd Marszałkowski w Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2020, wskazuje na znaczenie klastrów dla regionu, chcąc poprzez wzmacnianie istniejących oraz kreowanie nowych przyczyniać się do rozwoju województwa w skali kraju i na rynkach zagranicznych³⁰. Dla

²⁸ Opracowanie na podstawie www.bppt.pl.

²⁹ Opracowanie na podstawie www.technopark.org.pl/firmy (16 sierpnia 2012 r.).

³⁰ Zob. projekt "Kujawsko-pomorski E-Klaster" zrealizowany przez Toruńską Agencję Rozwoju Regionalnego S.A. dla podniesienia potencjału innowacyjnego regionu kujawsko-pomorskiego poprzez zacieśnienie współpracy firm z branży IT.

potrzeb niniejszego opracowania przyjęto, że liczba funkcjonujących w ośrodkach klastrów gospodarczych stanowi wskaźnik konkurencyjności miejscowej gospodarki, a pośrednio wskazuje także na poziom zaufania społecznego i gotowości współpracy różnych środowisk (gospodarczych, naukowych, samorządowych). Im wyższa liczba klastrów tym wyższy potencjał konkurencyjny ośrodka oraz wyższy kapitał społeczny wśród przedsiębiorców ośrodka. Według badań przeprowadzonych przez European Cluster Observatory, w stolicach województwa zlokalizowane są dwa klastry: Bydgoski Klaster Przemysłowy oraz Lokalna Organizacja Turystyczna, Toruń, którą można włączyć do klastrów³¹.

- **Bydgoski Klaster Przemysłowy (BKP)**, powstał z inicjatywy Urzędu Miasta Bydgoszczy, Kujawsko-Pomorskiego Związku Pracodawców i Przedsiębiorców oraz Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego. Uwzględnia 28 podmiotów gospodarczych i instytucjonalnych działających na terenie województwa kujawsko-pomorskiego. Obejmuje firmy z branży chemicznej, narzędziowej i przetwórstwa tworzyw polimerowych oraz instytucje okołobiznesowe (uczelnie, jednostki badawczo-rozwojowe, stowarzyszenia przedsiębiorców, fundusze poręczeniowe).
- **Lokalna Organizacja Turystyczna Toruń (LOT Toruń)** powstała 22 października 2003 roku jako platforma współpracy lokalnej społeczności i branży turystycznej, Torunia, powiatu toruńskiego i innych jednostek samorządu terytorialnego w regionie w celu tworzenia pozytywnego wizerunku Torunia jako miejsca atrakcyjnego turystycznie. Wspólna aktywność rynkowa polega na współpracy przy realizacji projektów rozwojowych, wspólnej promocji i obsłudze turystyki zorganizowanej. LOT Toruń koncentruje się także na komercjalizacji, promocji i wsparciu sprzedażowym produktów turystycznych oferowanych przez zrzeszone podmioty. Organizacja dokonuje pakietyzacji ofert członków LOT, prowadzi działania informacyjne, wydawnicze i szkoleniowe dla kadr turystyki.

Baza wystawienniczo-targowa

Baza tego typu wskazuje na ponadregionalny potencjał ośrodków i ich zdolność do przyciągania przedsiębiorców z kraju i z zagranicy. Im większa liczba obiektów i imprez targowych, tym potencjał ośrodków większy. W obu miastach funkcjonują obecnie dwie firmy: World Expo International Sp. z o.o. w Bydgoszczy oraz Targi Toruńskie Sp. z o.o. w Toruniu. W budowie jest Bydgoskie Centrum Targowo-Wystawiennicze usytuowane na terenie Myślicńskiego Parku Kultury i Wypoczynku. Miejscem targów w Toruniu jest Centrum Targowe PARK.

³¹ „Mimo, iż nie są to podmioty [LOT-y - Lokalne Organizacje Turystyczne] spełniające *expressis verbis* definicje klastra, czy inicjatywy klastrowej, tworzone są na podstawie odrębnych przepisów prawa, to sposób ich organizacji formalno-prawnej i funkcjonowania pozwala traktować LOT-y jak grona przedsiębiorców”, za: *Klastry w Województwie Kujawsko-Pomorskim*, PARP 2011, s.7.

W ośrodkach odbywa się kilkanaście imprez targowych o charakterze regionalnym m.in.: budownictwa GRYF-BUD, narzędzi POLTOOLS, urządzeń wodociągowo-kanalizacyjnych WOD-KAN, energetyki odnawialnej, konserwatorskie, targi żywności, imprez turystycznych, ślubne i inne (w skali roku ok 11. spotkań targowych w Toruniu i 3. w Bydgoszczy w 2011 roku).

Zgromadzone dane sugerują, że ośrodki podjęły w ostatnich latach wiele wysiłków, by zwiększyć potencjał w zakresie rozwoju funkcji gospodarczo-finansowych. Podjęto m.in. działania służące inicjowaniu aktywności gospodarczej (tu wzrost liczby spółek krajowych i, w mniejszym stopniu, zagranicznych) oraz rozwojowi instytucji otoczenia biznesu (m.in. ośrodków upowszechniania innowacji technologiczno-organizacyjnych, funduszy inwestycyjnych, instytucji kredytowo-pożyczkowych i gwarancyjnych, centrów targowych i wystawienniczych).

Rozwój funkcji gospodarczo-finansowej wymaga jednak skoncentrowania się na przyciągnięciu bezpośrednich inwestycji zagranicznych, zdolnych do wykorzystania potencjałów lokalnych i umiędzynarodowienia pozycji miast. To one będą pełnić kluczową rolę w zwiększaniu konkurencyjności już działających firm, a przez system umów podwykonawczych przyczyni się do wzrostu zatrudnienia (patrz casus zagranicznych firm outsourcingowych).

Wsparcie biznesu a realizacja funkcji metropolitalnej

Ze względu na złożone i różnorodne formy wsparcia biznesu oferowane przez podmioty sektora rządowego, samorządowego i pozarządowego dla stwierdzenia stopnia zaawansowania funkcji metropolitalnych Bydgoszczy i Torunia w tej sferze działalności gospodarczej wzięto pod uwagę zestawienia ilościowe dotyczące trzech obszarów i form wsparcia w 2010 r., tj.:

- obszar związany ze wsparciem rozwoju firm zaawansowanych technologii, w tym B+R - tu wskaźnikiem jest liczba parków technologicznych i inkubatorów technologicznych w ośrodkach,
- obszar związany ze wsparciem finansowym nowo powstających i funkcjonujących firm - pod uwagę brano: liczbę funduszy kapitału zaangażowanego, lokalnych i regionalnych funduszy pożyczkowych w ośrodkach, oferujących pomoc nowym i działającym już przedsiębiorcom,
- obszar odnoszący się do pozostałych form wsparcia, w tym klastrow - tu uwzględniono liczbę funduszy poręczeń kredytowych, ośrodków szkoleniowo-doradczych oraz klastrow w ośrodkach.

Tabela 11. Liczba Parków Technologicznych i Inkubatorów Technologicznych w ośrodkach metropolitalnych w 2010 r.

Ośrodek metropolitalny	Parki Technologiczne			Inkubatory Technologiczne		Centra Transferu Technologii
	Rozwinięta dział. operac.	Faza rozruchu	W przygot.	Rozwinięta działalność operacyjna	W przygotowaniu	
Warszawa	0	0	0	0	0	8
Kraków	2	0	2	1	0	8
Trójmiasto	2	0	0	2	0	3
Wrocław	2	1	0	2	0	3
Poznań	1	0	0	1	0	9
Łódź	1	0	0	1	0	6
Aglomeracja Górnośląska	2	1	2	2	0	4
Bydgoszcz z Toruniem	1	0	0	0	1	3
Szczecin	1	0	0	1	0	1
Lublin	1	0	0	0	1	4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Ośrodki Innowacji i przedsiębiorczości w Polsce. Raport 2010*, red. K. B. Matusiak, Warszawa 2010.

Traktujemy liczbę parków technologicznych jako niedoskonały (nie mówi nam wiele o samej jakości wsparcia, zakresie usług i sukcesach podmiotów), choć umożliwiającą wstępne porównania wskaźnik – pozwala on stwierdzić obecność struktur i infrastruktury niezbędnej do rozwijania przedsiębiorczości, zwłaszcza tej innowacyjnej. Zauważyć można, że Bydgoszcz z Toruniem lokują się wśród grupy ośrodków oferujących mniejsze zaplecze w tym zakresie. Oferują one jeden park technologiczny, jak wynika ze zgromadzonych danych, sytuacja ta nie ulegnie w najbliższej przyszłości zmianie. Liderami w zakresie rozwoju PT pozostają Aglomeracja Górnośląska (działają 2, docelowo 5) oraz Kraków (tu też funkcjonują 2 PT, a w przygotowaniu są 2 kolejne). Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku inkubatorów technologicznych, choć tutaj różnice nie są aż tak znaczne – tylko w 3 ośrodkach mamy po 2 tego typu instytucje, pozostałe ośrodki metropolitalne dysponują tylko jednym takim podmiotem. Gdy mowa o CTT, których celem jest komercjalizacja wiedzy dysproporcje są już poważniejsze – liderzy dysponują 8 czy 9 podmiotami, a Bydgoszcz z Toruniem tylko 3, co wynika jednak przede wszystkim z liczby uczelni wyższych funkcjonujących w ośrodkach. Podsumowując sytuację w zakresie wsparcia gospodarki przez PT i CTT ośrodki reprezentują średni poziom rozwoju tego sektora wsparcia, choć są zdystansowane przez wyraźnych liderów w tym zakresie – metropolie z dużym zapleczem uczelni technicznych jak Warszawa, miasta Aglomeracji Górnośląskiej czy Kraków wyraźnie dominują w powyższym zestawieniu.

Dla oceny stopnia rozwoju infrastruktury wspierania finansowym i merytorycznym przedsiębiorców przyjęto wskaźnik liczby funduszy kapitałowych i pożyczkowych w ośrodkach metropolitalnych. W Bydgoszczy i Toruniu nie istnieje żaden fundusz załączkowy, dwa fundusze pożyczkowe o lokalnym i regionalnym charakterze.

Tabela 12. Liczba Funduszy Kapitału Załączkowego, Sieci Aniołów Biznesu, Lokalnych i Regionalnych Funduszy Pożyczkowych w ośrodkach metropolitalnych w 2010r.

Ośrodek metropolitalny	Fundusze Kapitału Załączkowego	Sieć Aniołów Biznesu	Lokalne i Regionalne Fundusze Pożyczkowe
Warszawa	3	1	1 (5)*
Kraków	3	2	3
Trójmiasto	2	0	3
Wrocław	1	0	1
Poznań	1	0	2
Łódź	0	1	1
Aglomeracja Górnośląska	0	1	6
Bydgoszcz z Toruniem	0	1	2
Szczecin	1	1	4
Lublin	0	1	2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Ośrodki Innowacji i przedsiębiorczości w Polsce. Raport 2010*, red. K. B. Matusiak, Warszawa 2010.

* Siedziby funduszy i programów mikrokredytowania o zasięgu ogólnokrajowym, które siedzibę mają w Warszawie.

Sytuacja w innych obszarach wsparcia stawia oba ośrodki w średniej pozycji względem pozostałych metropolii. Bydgoszcz z Toruniem plasuje się wśród metropolii oferujących przeciętną pomoc w tym zakresie. W przypadku klastrów przemysłowych, ich nieduża liczba (2 klastry przemysłowe w skali ośrodka), daje Bydgoszczy i Toruniowi przedostatnią pozycję w zestawieniu.

Tabela 13. Liczba Funduszy Poręczeń Kredytowych, Ośrodków Szkoleniowo-Doradczych i Klastrow w ośrodkach metropolitalnych w 2010r.

Ośrodek metropolitalny	Fundusze Poręczeń Kredytowych	Ośrodki Szkoleniowo-Doradcze	Klastry
Warszawa	2	7	6
Kraków	1	5	4
Trójmiasto	1	12	6
Wrocław	1	5	3
Poznań	2	5	4
Łódź	1	6	3
Aglomeracja Górnośląska	3	18	3
Bydgoszcz z Toruniem	2	8	2
Szczecin	3	8	1
Lublin	1	6	4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Ośrodki Innowacji i przedsiębiorczości w Polsce. Raport 2010*, red. K. B. Matusiak, Warszawa 2010.

Potencjał gospodarczo-finansowy ośrodków a realizacja funkcji metropolitalnych

Podsumowując analizy dotyczące obszaru gospodarczo-finansowego w ośrodkach należy zwrócić uwagę na ich rosnący potencjał. Na jego zwiększenie wskazują przede wszystkim takie czynniki jak:

- Wzrost liczby spółek oraz rozwój nowoczesnych usług rynkowych (a więc pośrednictwa finansowego oraz obsługi nieruchomości i firm), w tym ich udział w całości gospodarki obu ośrodków.
- Odpowiednia liczba instytucji i form wsparcia służących wzmocnieniu otoczenia biznesu, zwłaszcza parki: Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny oraz Toruński Park Technologiczny³².

Słabości w realizacji funkcji gospodarczej metropolii, na które zwrócić należy uwagę w kontekście zastosowanych wskaźników wynikają z:

- Niewielkiego stopnia umiędzynarodowienia podmiotów gospodarczych na tle innych ośrodków metropolitalnych.
- Niewielkiego udziału zatrudnienia w usługach rynkowych w obu miastach.
- Dominującego, charakteru imprez targowych w ośrodkach, a więc wymiaru regionalnego.

³² Pozwalają one na inkubowanie nowych inicjatyw gospodarczych, w tym tych obejmujących nowe technologie (patrz m.in. CTT). Dysponują rezerwami terenów inwestycyjnych, wyposażonymi w infrastrukturę techniczną i częściowo zabudowanymi.

4.1.3. Obszar naukowo-badawczy

Funkcjonalne definicje metropolii zwracają uwagę na możliwości, jakimi te ośrodki dysponują, w zakresie edukacji wyższej, a tym zwłaszcza atrakcyjnością dla studentów. Drugim czynnikiem, ważnym z punktu widzenia metropolitalności ośrodka, jest jego potencjał w zakresie budowania innowacyjności (w tym obecności jednostek naukowych i badawczo-rozwojowych). Te czynniki przyczyniają się do wzrostu znaczenia miasta w skali ponadregionalnej, a często i międzynarodowej oraz ściśle splatają się z funkcjami gospodarczymi oraz ludnościowymi budując kreatywność metropolii.

Zaplecze naukowo-badawcze, w tym liczba studentów

Zwiększenie proinnowacyjnego oddziaływania potencjału naukowo-badawczego regionu, zapisane w dokumentach strategicznych województwa, wymaga m.in.:

- wspierania przedsięwzięć naukowo-badawczych, badawczo-rozwojowych, wzrostu potencjału jednostek badawczo-rozwojowych firm,
- wzmacniania zespołów badań naukowych, kształcenia kadr, zwłaszcza w dyscyplinach uznawanych za specjalność ośrodków naukowych kujawsko-pomorskiego, także takich, które taką specjalnością mogą się stać w przyszłości.

Analizując potencjał naukowo badawczy należ wskazać, że w ośrodkach funkcjonują jednostki akademickie o przeciętnym w skali kraju potencjale w zakresie możliwości kształcenia (mierzonym liczbą miejsc, kierunków studiów i poziomem kadry naukowej)³³:

- w Toruniu działa największy w Polsce północnej Uniwersytet Mikołaja Kopernika,
- w Bydgoszczy Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy im. Jana i Jędrzeja Śniadeckich (do 2006 ATR), Uniwersytet Kazimierza Wielkiego (do 2005 Akademia Bydgoska) i Akademia Muzyczna im. Feliksa Nowowiejskiego oraz Collegium Medicum UMK.

Panoramę uczelni wyższych uzupełniają uczelnie niepubliczne:

- w Toruniu są to: Toruńska Szkoła Wyższa, Wyższa Szkoła Bankowa oraz Wyższa Szkoła Kultury Społecznej i Medialnej,
- w Bydgoszczy: Wyższa Szkoła Środowiska, Kujawsko-Pomorska Szkoła Wyższa, Wyższa Szkoła Gospodarki, Wyższa Szkoła Informatyki i Przedsiębiorczości, Wyższa Szkoła Nauk o Zdrowiu³⁴.

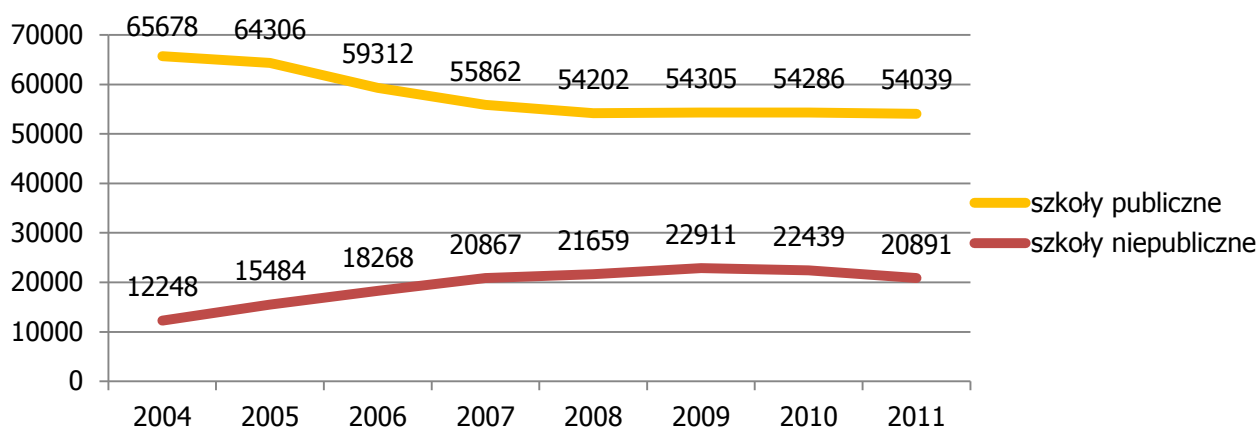
Dla zobrazowania funkcji naukowo-badawczej i edukacyjnej oraz określenia potencjału naukowo-badawczego metropolii zastosowano zestaw 4 wskaźników.

³³ Placówką edukacyjną ważną ze względu na siłę powiązań międzynarodowych miast jest też bydgoskie Centrum Szkolenia Sił Połączonych Paktu Północnoatlantyckiego (Joint Forces Training Center NATO) wzniesione w latach 2005-2008.

³⁴ Dane za www.kujawsko-pomorskie.pl.

Pierwszym wskaźnikiem zastosowanym do oceny zaawansowania funkcji i potencjałów regionu jest liczba studentów podejmujących naukę w ośrodkach podregionu bydgosko-toruńskiego.

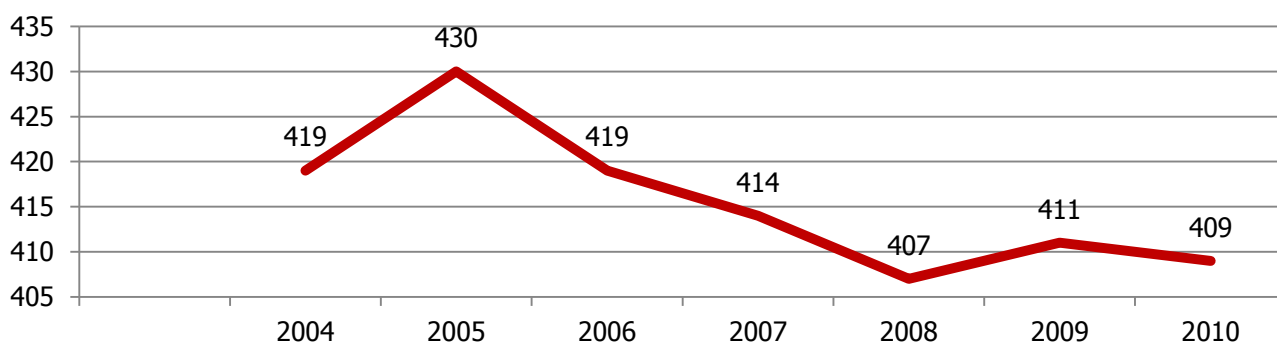
Wykres 7. Liczba studentów w podregionie bydgosko-toruńskim w latach 2004-2011.



Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS

Liczba studentów ma, z założenia, charakteryzować atrakcyjność ośrodków akademickich zlokalizowanych w centrach miejskich. Dostrzec można jednak istotny spadek liczby osób studiujących w uczelniach publicznych regionu: w 2010 roku w uczelniach publicznych w Bydgoszczy i Toruniu studiowało o ponad 10 000 studentów mniej niż w 2004 roku (w sumie 54 000 osób), jednocześnie o około 10 000 wzrosła liczba osób studiujących w obu ośrodkach, ale w szkołach wyższych niepublicznych – w 2010 roku studiowało w nich ponad 22 000 osób (patrz wykres 7). W skali województwa możemy wskazać, że liczba studentów na 10 000 mieszkańców spadła z 419 w 2004 na 409 w 2010 (patrz wykres 8).

Wykres 8. Liczba studentów w podregionie bydgosko-toruńskim w przeliczeniu na 10.000 osób w latach 2004-2010.



Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS

Spadek bezwzględnej liczby studentów nie może być jednak traktowany jako wskaźnik słabości ośrodków, zważywszy na ważne zmiany demograficzne dotyczące cały sektor szkolnictwa wyższego we wszystkich ośrodkach akademickich kraju, w tym także wiodących, jak Warszawa i Kraków (patrz: porównanie metropolii w niniejszym opracowaniu). Można więc powiedzieć, że liczba studentów jest względnie stała. Jednocześnie prognozowany jest bardzo silny spadek liczebności grupy wiekowej 19-24 lata: już w 2013 r. wyniesie ona, jak wskazują prognozy dla województwa kujawsko-pomorskiego, ok. 85%, w 2018 r. – ok. 70%, w 2023 r. – ok. 60%, a w 2028 r. – około 56% stanu obecnego. Największy spadek będzie więc miał miejsce w najbliższej dekadzie³⁵.

Drugim, równie istotnym wskaźnikiem potencjału metropolii, może być potencjał naukowy regionalnego centrum, mierzony liczbą nauczycieli akademickich w skali województwa (im wyższa tym większy potencjał i silniejsze oddziaływanie ośrodków). Liczba nauczycieli akademickich wzrosła w analizowanym okresie, tj. w latach 2005-2010 o ponad 500 osób (patrz tabela 14).

Tabela 14. Liczba studentów i nauczycieli akademickich w województwie kujawsko-pomorskim w latach 2005-2010.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Liczba studentów w reg.	88 890	86 505	85 499	84 155	85 133	84 551
Liczba nauczycieli akademickich w reg.	4208	4380	4435	4549	4641	4624
Liczba stud./10.000 mieszk.	430	419	414	407	411	409
Liczba nauczycieli akad./10.000 mieszk.	20	21	21	22	22	22

Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS

Potencjał naukowo-badawczy ośrodków a funkcja metropolitalna

Dla wykazania poziomu zaawansowania funkcji metropolitalnej w zakresie naukowo-badawczym, przyjęto liczbę studentów studiujących w ośrodku (zgodnie z zapisami KPZK 2030). W celu wskazania poziomu zaawansowania tej funkcji analizą objęty został wskaźnik liczby studentów na 10.000 mieszkańców regionu charakteryzujący atrakcyjność ośrodków akademickich zlokalizowanych w centrach miejskich. Wielkości te określają zdolność miast do przyciągania studiujących.

Mimo, iż miasta stołeczne województwa utrzymują względnie stabilny (choć analizowanego krótkoterminowo, tj. na przestrzeni uwzględnionych w całej analizie dwóch lat) poziom liczby studentów (Bydgoszcz z Toruniem „straciły” w tym czasie ok 500 studentów, podczas gdy ośrodki takie jak Warszawa czy Łódź w tym okresie „straciły” od 10.000 do 20.000 studentów) to ich potencjał nie jest wysoki.

Bydgoszcz i Toruń, jako jednostki akademickie regionu (dane gromadzone na poziomie NUTS-2), zajęły w zestawieniu metropolii przedostatnie miejsce na liście polskich metropolii (również gdy mowa

³⁵ Prognozy rozwoju województwa..., s. 20.

o bezwzględnej liczbie studentów). W obliczu zmian demograficznych, może to być pozytywna prognoza stanowiąca podstawę względnej stabilności rozwoju ośrodków akademickich³⁶, co może świadczyć o względnym „nasyceń” tej funkcji.

Tabela 15. Liczba studentów w ośrodkach metropolitalnych na 10.000 mieszkańców, w 2009 i 2010 r.

Ośrodek metropolitalny	Studenci szkół wyższych ogółem		Studenci szkół wyższych na 10 tys. ludności		Ranking liczba studentów	Ranking liczba stud/10.000 m-ców.
	2009	2010	2009	2010		
Warszawa	333 774	323 240	639	617	1	2
Kraków	212 049	211 938	643	640	2	1
Aglomeracja Górnośląska	187 236	181 346	403	391	3	10
Wrocław	172 479	168 469	600	585	4	3
Poznań	169 374	164 198	497	480	5	4
Łódź	134 658	114 942	530	454	6	7
Trójmiasto	105 806	107 196	474	478	7	5
Lublin	105 180	101 540	488	472	8	6
Bydgoszcz z Toruniem	85 133	84 551	411	409	9	9
Szczecin	76 166	71 768	450	424	10	8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

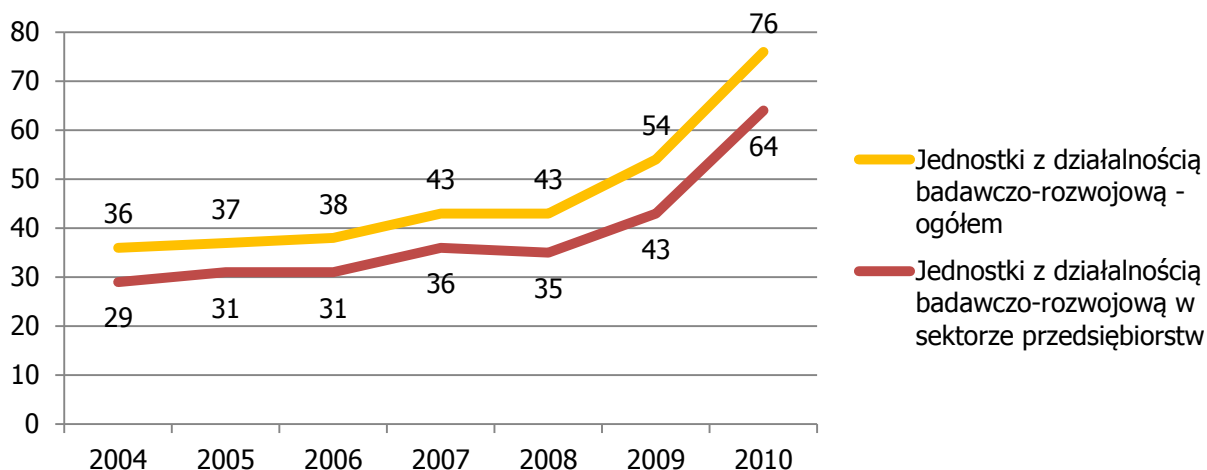
Wskaźnik wzrostu liczby pracowników naukowych uzupełniono ważnym wskaźnikiem koncentracji jednostek zajmujących się działalnością naukową oraz pracami rozwojowymi. Liczba tego typu placówek wskazuje na potencjał ośrodka w dziedzinie B+R.

W Toruniu mają swe siedziby m.in. placówki Polskiej Akademii Nauk: Centrum Astronomii UMK, Zakład Geomorfologii i Hydrologii Niżu Instytutu Geografii i Zagospodarowania Przestrzennego, a także Pracownia Zagospodarowania Turystycznego Instytutu Turystyki. W Bydgoszczy podobną działalność prowadzą m.in.: Zakład Badawczy Przemysłu Piekarskiego, Instytut Biotechnologii Przemysłu Rolno-Spożywczego, Instytut Wdrożeń Technicznych, Instytut Ziemiaka, Oddział Instytutu Weterynarii.

Gdy mowa o kreowaniu potencjału naukowo badawczego warto zwrócić uwagę na budowę Krajowego Laboratorium Fizyki Atomowej, Molekularnej i Optycznej na UMK, planowane powstanie Interdyscyplinarnego Centrum Nowoczesnych Technologii UMK oraz laboratoriów badawczych w ramach II etapu Regionalnego Centrum Innowacyjności na UTP w Bydgoszczy.

³⁶ Choć jak zakładają prognozy GUS do 2030 roku liczba studentów ma spaść o połowę.

Wykres 9. Jednostki z działalnością badawczo-rozwojową ogółem i w sektorze przedsiębiorstw w latach 2004-2010.



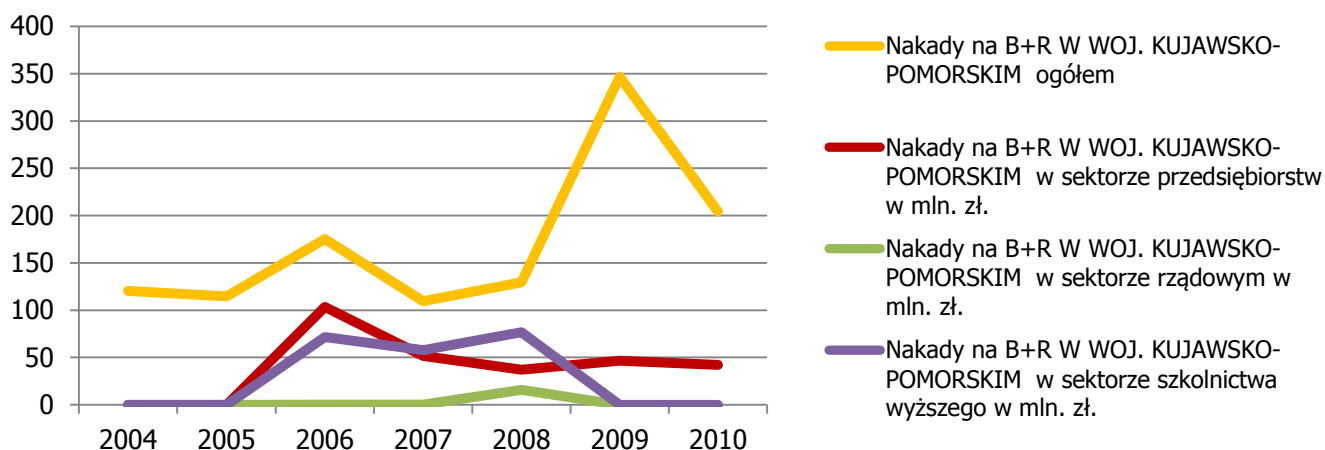
Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS

W okresie 2004-2010 możemy zaobserwować wysoki przyrost ośrodków badawczo-rozwojowych, zarówno ogółem, jak i w sektorze przedsiębiorstw (patrz wykres 9). Nastąpiło podwojenie ich liczby, co może stanowić ważny wskaźnik wzrostu znaczenia tej działalności i lepsze możliwości współpracy międzysektorowej i ponadregionalnej.

Sumy przeznaczane na rozwój sektora B+R wzrosły w tym okresie również niemal dwukrotnie: o ile w 2004 na wydatki w tym zakresie na jednego mieszkańca przypadało 58 zł to w 2010 wzrosły one do 98,7 zł (patrz wykres 10). Analizując inwestycje w B+R z uwzględnieniem poszczególnych sektorów zauważymy, że najważniejszym aktorem na tym rynku pozostaje sektor prywatny - przedsiębiorstwa oraz sektor szkolnictwa wyższego, przy czym w przypadku tego drugiego wydatki te zmalały znacząco w 2009 roku. Wydatki rządowe w tym zakresie pozostają znikome.

Nakłady te zaowocowały wzrostem zgłaszanych rozwiązań patentowych, o ile w 2004 liczba zgłoszonych patentów wynosiła 29 (zgłoszeń 89), to w 2009 roku było ich 53 (115 zgłoszeń), a w 2010 35 (124 zgłoszenia).

Wykres 10. Nakłady na działalność badawczo-rozwojową na 1 mieszkańca ogółem i z podziałem na sektory w latach 2004-2010.



Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS

Potencjał naukowo-badawczy a realizacja funkcji metropolitalnych

Potencjał naukowo-badawczy ośrodków znacznie wzrósł w analizowanym okresie. Podwojenie nakładów i liczby instytucji wskazuje na rozwój miast w tym obszarze.

Funkcja metropolitalna wymaga powiązania tego potencjału z ponadregionalnymi ośrodkami naukowymi, badawczymi i przemysłowymi, co w znaczącym stopniu przyczyni się do wzmocnienia funkcji metropolitalnych, czego przykładem może być Krajowe Laboratorium Fizyki Atomowej, Molekularnej i Optycznej na UMK.

Istotnym zagrożeniem dla rozwoju tej funkcji są:

- zmiany związane ze zmniejszeniem liczby młodych i wykształconych absolwentów zdolnych do realizowania funkcji naukowo badawczych i kreowania potencjału ośrodków wynikające z uwarunkowań demograficznych i migracyjnych,
- powolny spadek liczby studentów edukujących się w głównych miastach regionu, bez działań służących podwyższeniu atrakcyjności studiowania (i w obliczu zmian demograficznych) może to doprowadzić do spadku znaczenia tych ośrodków wśród centrów uniwersyteckich w Polsce.

4.1.1. Obszar infrastrukturalny transportowej

Pozycja metropolii w systemie ponadregionalnym i międzynarodowym wynika nie tylko z jej siły gospodarczej, innowacyjnej, czy też potencjału ludnościowego, ale także z jakości i ilości infrastruktury komunikacyjnej pozwalającej na budowanie i podtrzymywanie owych powiązań.

Dla zobrazowania sytuacji w tym obszarze przyjęto 3 wskaźniki:

1. Obecność szlaków komunikacyjnych o znaczeniu międzynarodowym,
2. Liczba połączeń kolejowych Torunia i Bydgoszczy z innymi obszarami metropolitalnymi w Polsce,
3. Liczbę lotnisk i liczbę pasażerów korzystających z usług lotniska.

Infrastruktura transportowa i jej powiązania międzynarodowe

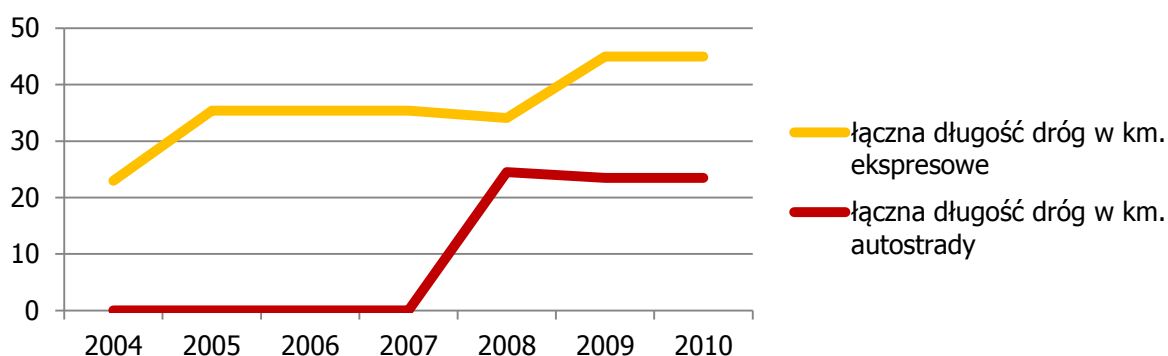
Ośrodki duopolu posiadają stosunkowo dobre połączenia z innymi metropoliami w kraju i w Europie. Toruń stanowi węzeł w Paneuropejskim Korytarzu Transportowym nr VI. Ośrodki są dobrze skomunikowane z innymi krajowymi metropoliami, w tym z Trójmiastem (autostrada A 1), Poznaniem i Warszawą.

Przez ośrodki przebiegają:

- będąca osią Paneuropejskiego Korytarza Transportowego nr VI autostrada A1 (E75) (Gdańsk – Bydgoszcz – Katowice – Gorzyczki – kierunek: Republika Czeska),
- stanowiąca odgałęzienie korytarza transportowego nr VI, oznaczona jako korytarz VI A, droga krajowa nr 5 (E-261) (Grudziądz - Świecie - Bydgoszcz - Poznań - Wrocław: kierunek Republika Czeska), wiodąca do korytarza nr II,
- droga krajowa nr 10 (Warszawa – Toruń – Bydgoszcz – Szczecin – kierunek: Niemcy),
- droga krajowa nr 15 (Trzebnica - Krotoszyn - Inowrocław - Toruń - Brodnica – Ostróda,
- droga krajowa nr 80 (Bydgoszcz - Toruń - Lubicz)³⁷.

Sieć drogowa rozwija się dynamicznie, głównie za sprawą trwającej budowy autostrady A1. Jak wykazują dane GUS za lata 2004-2010, w województwie odnotowano istotny wzrost liczby kilometrów dróg ekspresowych i autostrad (patrz wykres 11).

³⁷ Za: <http://www.coi.kujawsko-pomorskie.pl>.

Wykres 11. Łączna długość dróg ekspresowych i autostrad w woj. kujawsko-pomorskim.

Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS

W prognozach i założeniach dostępności komunikacyjnej województwa kujawsko-pomorskiego, zawartych w dostępnych ekspertyzach oraz w różnych projektach KPZK 2030 ścierają się różne poglądy – od optymistycznych, zakładających powszechną dostępność za pomocą kolei i dróg najwyższych klas, po pesymistyczne, zakładające w perspektywie 2-3 dekad zaledwie podstawowe inwestycje³⁸.

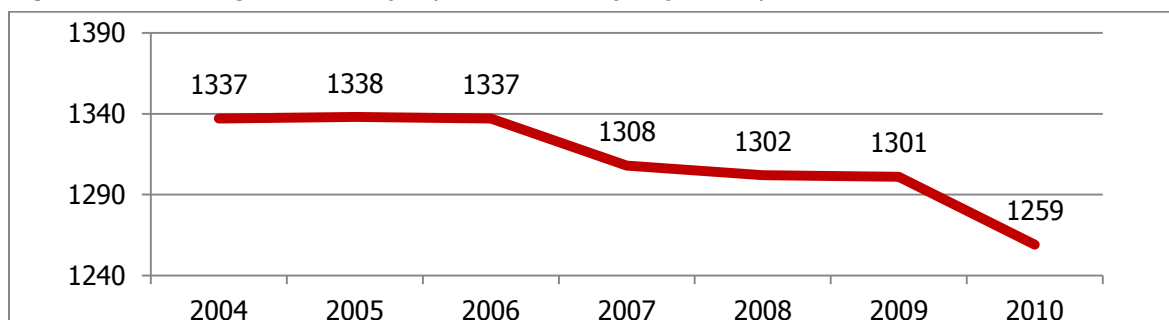
Transport kolejowy

Kujawsko-Pomorskie dysponuje siecią kolejową o znaczeniu regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Główne linie województwa stanowią:

- międzynarodowa linia kolejowa C-E 65 (trasa Tczew – Bydgoszcz – Inowrocław - Zduńska Wola-Tarnowskie Góry-Pszczyna), łącząca północ z południem
- linia kolejowa nr 353 (trasa Poznań - Inowrocław - Toruń - Olsztyn - Korsze) z zachodu na wschód kraju,
- linia kolejowa nr 18 Kutno – Piła zapewnia stosunkowo szybkie połączenie ze stolicą kraju, a konsekwencji z całym terytorium Polski.

Głównymi węzłami kolejowymi sieci są stacje Bydgoszcz i Toruń (dalej Włocławek i Inowrocław). Spoglądając na sytuację transportu kolejowego należy dostrzec spadek długości linii kolejowych w województwie na przestrzeni ostatnich lat (patrz wykres 12), który dotyczył jednak linii o charakterze lokalnym (spadek dł. linii kolejowych na 10 000 mieszkańców z 6,5 km w 2004 do 6,1 km dł. linii na 10 000 mieszk. w 2010).

³⁸ *Prognozy rozwoju...*, s. 32.

Wykres 12. Długość linii kolejowych w km w woj. kujawsko-pomorskim.

Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS

Z drugiej strony podejmowane są działania służące wzmocnieniu i unowocześnieniu powiązań kolejowych między ośrodkami budującymi rdzenie metropolii. Ważnym projektem, z punktu widzenia przyszłości metropolitalnej ośrodków i realizacji ich funkcji metropolitalnych, jest inicjatywa BiT City (realizowana przez samorządy obu ośrodków, samorząd województwa i partnerów). W 2008 r. wdrożono bilet aglomeracyjny, trwają prace nad projektem Kolei Metropolitalnej, obejmującej m.in. remont 52-kilometrowej trasy finansowany ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz z budżetu państwa.

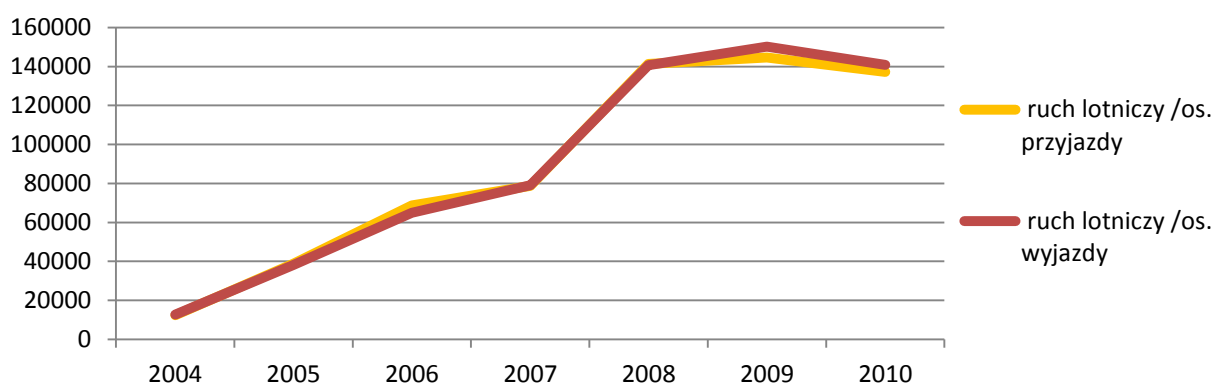
Transport lotniczy

Tabela 16. Liczba i kierunek bezpośrednich połączeń kolejowych z Bydgoszczą i Torunią

	Bydgoszcz Główna	Toruń Główny
Kraków	2	2
Wrocław	3	2
Poznań	10	8
Łódź	5	9
Warszawa	10	10
Szczecin	0	0
Trójmiasto	19	6

Źródło: Opracowania własne na podstawie rozkładów jazdy PKP.

Kolejny wskaźnik przyjęty w analizach (liczba lotnisk i liczba pasażerów korzystających z ich usług), pozwala ustalić poziom powiązania metropolii z innymi ośrodkami na świecie, a także, jak w przypadku wcześniejszych wskaźników z metropoliami w kraju. Ruch lotniczy w przypadku obu ośrodków obsługuje ulokowany w Bydgoszczy Międzynarodowy Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego. Oferuje on połączenia z Warszawą oraz z miastami europejskimi (regularne połączenia międzynarodowe z Birmingham, Dublinem, Düsseldorfem, Londynem, Glasgow). Lotnisko obsłużyło w 2010 roku ok. 137 tysięcy przylotów i 140 tysięcy odlotów.

Wykres 13. Ruch lotniczy w porcie lotniczym w Bydgoszczy (przyloty, odloty) w latach 2004-2010.

Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS

Infrastruktura transportu a funkcja metropolitalna

Jak wspomniano wcześniej, infrastruktura transportu ma służyć umiędzynarodowieniu kontaktów, a więc w konsekwencji metropolizacji ośrodka. Jako wskaźnik umożliwiający ocenę stopnia wypełniania tej funkcji, wskazano – idąc za KPZK 2030 - liczbę pasażerów korzystających z lotnisk międzynarodowych zlokalizowanych w metropoliach.

Liczba przylatujących, odlatujących i tranzytowych pasażerów, mimo iż w skali portu wzrosła w analizowanym okresie spektakularnie, to jednak w zestawieniu z innymi portami stawia lotnisko w Bydgoszczy na:

- ostatnim miejscu z 9 portów lotniczych w 2010 roku, gdy mowa o pasażerach przylatujących (137 235 pasażerów),
- 8 miejscu w przypadku wylatujących (140 915 osób),
- 7 miejscu w przypadku tranzytu (12 164 osób) w 2010 roku.

Tabela 17. Liczba przyjazdów, odjazdów i tranzytów w 2009 i 2010 roku na lotniskach zlokalizowanych w ośrodkach metropolitalnych.

Ośrodek metropolitalny	przyloty		odloty		tranzyt	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Warszawa	4 162 681	4 321 129	4 158 246	4 368 526	20 968	22 729
Kraków	1 323 476	1 414 237	1 341 304	1 429 293	15 542	20 466
Aglomeracja Górnośląska	1 161 430	1 183 484	1 182 220	1 197 974	20 963	21 795
Trójmiasto	944 299	1 101 955	953 498	1 112 973	12 766	16 682
Wrocław	660 046	796 828	667 780	806 014	17 615	25 134
Poznań	614 011	696 737	628 118	693 888	29 628	28 496
Łódź	162 946	203 820	168 185	209 696	9 160	5 180
Szczecin	141 506	138 385	140 474	136 128	14 336	7 959
Bydgoszcz z Toruniem	144 591	137 235	150 123	140 915	9 312	12 164

Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS

Potencjał komunikacyjny a funkcja komunikacyjna w rozwoju ośrodków.

Bydgoszcz i Toruń ma potencjał wynikający z umiejscowienia obu miast w korytarzach TEN-T, które łączą Bydgoszcz i Toruń z Trójmiastem, Bydgoszcz z Poznaniem, Toruń z Warszawą, Toruń z Łodzią i Katowicami. Z kolei połączenie obu ośrodków jest umiejscowione poza siecią.

Potencjał ośrodków, gdy mowa o zdolności do pełnienia funkcji komunikacyjnej metropolii, jest:

- satysfakcjonujący: w przypadku transportu drogowego: autostrada A1 i drogi S5, S10, S16 pozwalają zachować konkurencyjność ośrodków, dzięki ich dostępności za pośrednictwem dróg wysokiej klasy, które łączą oba miasta z innymi ośrodkami metropolitalnymi w kraju.
- zagrożony, gdy mowa o transporcie kolejowym – ekspertyzy KPZK 2030 pozwalają określić, że do 2030 roku ośrodki będą zajmować bardziej peryferyjną pozycję niż dotychczas, a jednocześnie sąsiadujące regiony uzyskają w tym okresie znacznie lepsze powiązania międzyregionalne i międzynarodowe.
- niewystarczający dla realizacji funkcji metropolitalnych w przypadku transportu lotniczego; mimo iż lotnisko odnotowało wyraźny wzrost liczby pasażerów we wszystkich kategoriach (tj. przyloty, odloty i tranzyt), to jednak nadal pozostaje on portem o charakterze regionalnym i nie zdobędzie najprawdopodobniej wyższej pozycji, zwłaszcza w kontekście rozwoju lotniska w metropolii berlińskiej.

4.1.2. Obszar kulturowy i turystyczny

Wśród czynników decydujących o metropolitalnym charakterze danego miasta znalazły się również elementy symboliczne, które kreują aurę niezbędną do uznania ośrodka za metropolię. Dla zobrazowania potencjału turystycznego i kulturowego, który związany jest ze specyfiką miast, ośrodków stanowiących rdzeń bipolu zastosowano zestaw 4 wskaźników obejmujących: liczbę cztero- i pięciogwiazdkowych hoteli w ośrodkach (liczba miejsc hotelowych w tych dwóch kategoriach przyjęta została jako wyznacznik metropolitalności w KPZK 2030) uzupełnioną o hotele kat. trzygwiazdkowych, wydatki z budżetów ośrodków na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego, wydatki na kulturę fizyczną i sport oraz liczbę wystaw międzynarodowych w obiektach wystawienniczych zlokalizowanych w obu miastach.

Wymiar turystyczny

W okresie 2005-2008 rozwinięto infrastrukturę obsługi turystów. Otwarto w miastach nowe hotele o zróżnicowanym standardzie. Jak widać z dostępnych danych GUS, w późniejszym okresie (2008-2011) nie występowały znaczące zmiany w bazie hotelowej obu ośrodków (patrz tabele 18 i 19). Zaobserwować można jednak wyraźne różnice pomiędzy ośrodkami w obiektach pięcio- i trójgwiazdkowych: mamy do czynienia jedynie z jednym hotelem o najwyższym standardzie w Bydgoszczy oraz 10 obiektami hotelowymi spełniającymi kryteria trzygwiazdkowe w przypadku Torunia. Infrastruktura ta jest zatem dosyć zróżnicowana.

Tabela 18. Baza hotelowa Bydgoszczy, hotele 5, 4 i 3 gwiazdkowe w latach 2008-2011.

Standard hotelu	2008	2009	2010	2011
5 *	2	1	1	1
4 *	2	2	2	3
3 *	5	4	4	4

Źródło: Opracowania własne

Tabela 19. Baza hotelowa Torunia, hotele 5, 4 i 3 gwiazdkowe w latach 2008-2011.

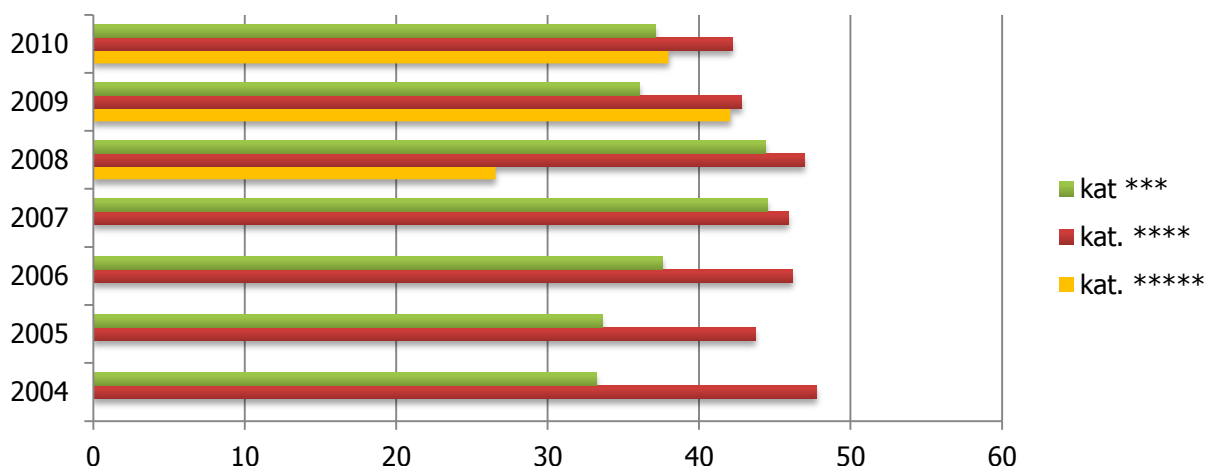
Standard hotelu	2008	2009	2010	2011
5 *	0	0	0	0
4 *	1	2	3	3
3 *	10	8	10	10

Źródło: Opracowania własne

Obserwując stopień wykorzystania pokoi w skali regionu (poziom województwa) dostrzeżemy, że pokoje w hotelach czterogwiazdkowych są wykorzystywane w 40-47% (patrz wykres 14). Podobny poziom wykorzystania bazy noclegowej dotyczy hoteli pięciogwiazdkowych. W ich przypadkach, od

momentu pojawienia się tego typu obiektów (rok 2009), poziom ten wzrósł z 26% do poziomu 40%. Hotele trzygwiazdkowe - stanowiące kategorię dominującą - były wykorzystywane w analizowanym okresie średnio od 30 do 44%.

Wykres 14. Procent wykorzystania pokoi hotelowych w województwie kujawsko-pomorskim w latach 2004-2010.

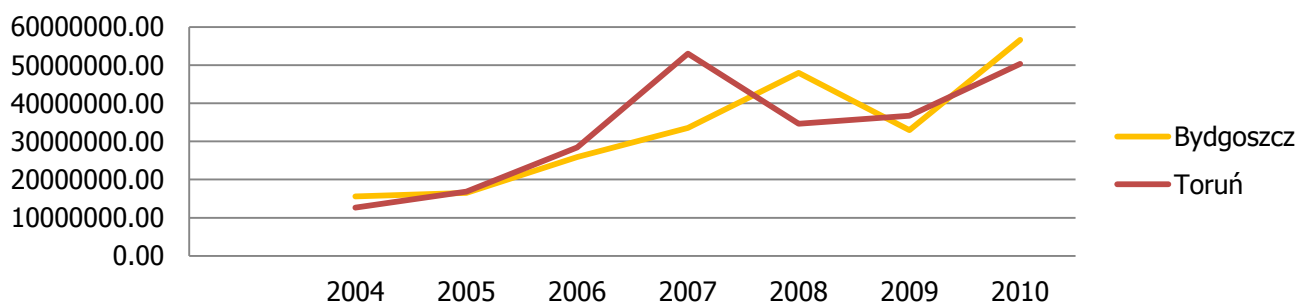


Źródło: Opracowania własne

Wymiar kulturowy

Jeżeli weźmiemy pod uwagę wydatki samorządów obu miast na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego dostrzeżemy bardzo wyraźny wzrost wydatków na te sfery życia lokalnego, który trwał nieprzerwanie do roku 2007/2008. Różnica między sumą środków przeznaczonych na tę sferę życia w 2004 i 2010 roku wynosiła odpowiednio 41 098 828 złotych dla Bydgoszczy i o 37 612 188 złotych w przypadku Torunia.

Wykres 15. Wydatki Torunia i Bydgoszczy na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego w latach 2004-2010.

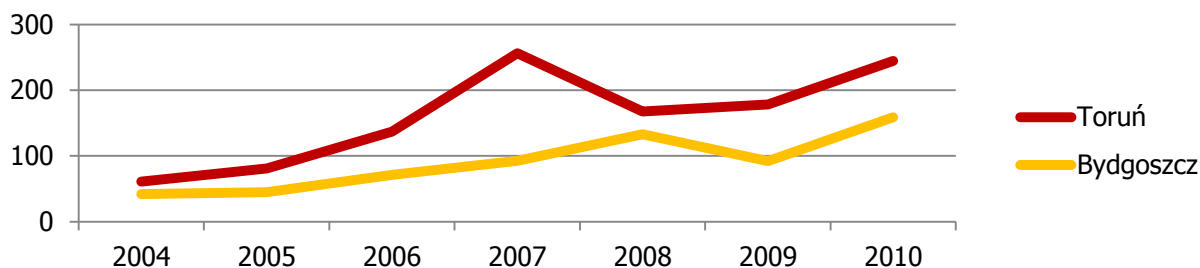


Źródło: Opracowania własne

Jeszcze wyraźniej dostrzec można różnicę w wydatkach samorządów na sferę kultury i ochrony dziedzictwa narodowego, jeśli weźmiemy pod uwagę nakłady na jednego mieszkańca. W tym

przypadku różnica między wydatkami z 2004 a 2010 roku wyniosła w przypadku Torunia aż 183 złote i 116 zł w przypadku wydatków na głowę mieszkańca Bydgoszczy. Te poważne środki wykorzystano na modernizację, rozwój oferty programowej oraz podniesienie standardów korzystania z niej, realizując m.in. - renowację Filharmonii im. J. I. Paderewskiego w Bydgoszczy, modernizację Teatru Baj Pomorski w Toruniu czy budowę Centrum Sztuki Współczesnej „Znaki Czasu” w Toruniu.

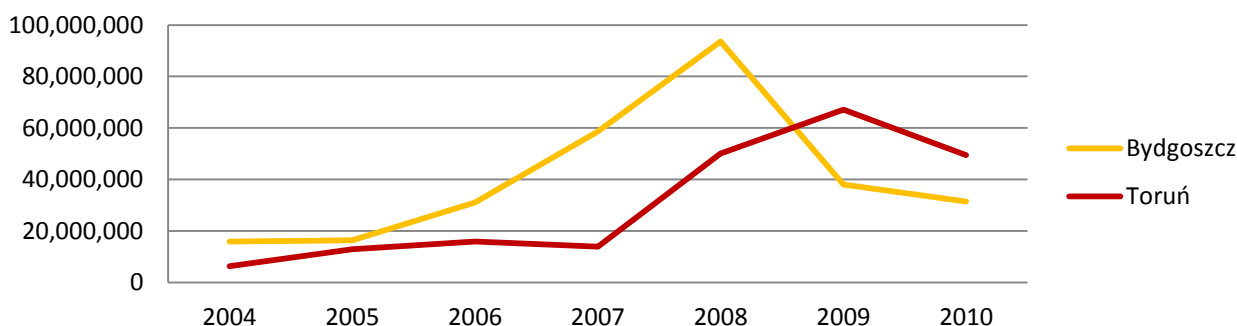
Wykres 16. Wydatki Torunia i Bydgoszczy na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego na 1 mieszkańca w latach 2004-2010.



Źródło: Opracowania własne

Uzupełnieniem potencjału kulturowego obu ośrodków są wydatki, jakie ich samorządy ponoszą na kulturę fizyczną i sport. Wskaźnik ten charakteryzuje aktywność samorządów lokalnych w tworzeniu nowoczesnego społeczeństwa, organizowania imprez sportowych, w tym także o zasięgu ponadregionalnym. Choć nie są one często uwzględniane w analizach zdecydowano się na użycie tego wskaźnika w związku z wagą, jakie oba samorządy przywiązują do tej sfery działań zarówno w warstwie deklaratywnej (hasła promocyjne), jak i działań związanych z imprezami sportowymi o międzynarodowym zasięgu. Wydatki w obu ośrodkach rosły sukcesywnie do 2008, 2009, roku, po czym, w roku 2010 spadły³⁹.

Wykres 17. Wydatki Torunia i Bydgoszczy na kulturę fizyczną i sport w latach 2004-2010.



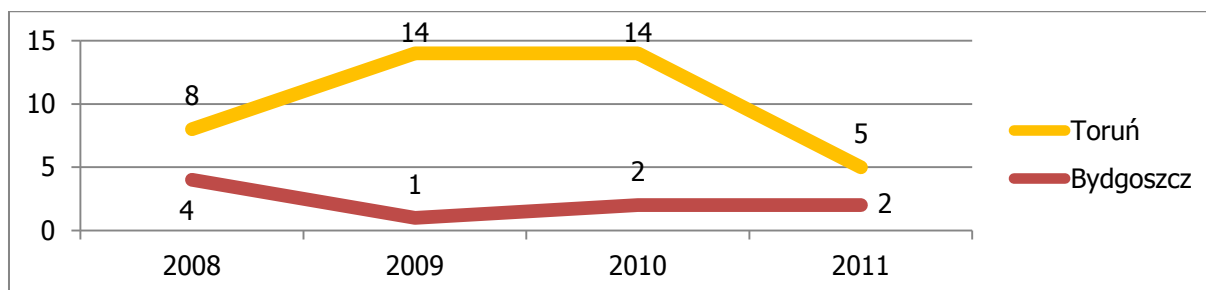
Źródło: Opracowania własne

³⁹ Zmodernizowano m.in. Stadion Miejski im. Z. Krzyszkowiaka w Bydgoszczy, który obecnie może być areną zawodów lekkoatletycznych rangi mistrzostw świata. Poza tym w Bydgoszczy odbywały się inne europejskie i światowe imprezy sportowe. Inwestycje sportowe w Toruniu objęły m.in. motoarenę zawodów motocyklowych na żużlu czy 2 płytę lodowiska.

O ile w przypadku jednego z ośrodków dominują wydatki na kulturę, o tyle w przypadku drugiego, są przeznaczone na sport. W przypadku Torunia w analizowanym okresie różnica między wydatkami z 2004 a 2010 roku wyniosła 15 535 765 zł, a w przypadku Bydgoszczy 43 224 483 zł, przy czym w przypadku Torunia widać, że wydatki te zaczęły rosnąć znacząco dopiero w 2008 roku.

W przypadku czwartego wskaźnika przyjętego do oceny kulturowego wymiaru metropolii, tj. liczby wystaw o charakterze międzynarodowym należy odnotować znaczący wzrost liczby wydarzeń o tym charakterze. Sumaryczna liczba wystaw o charakterze międzynarodowym wyniosła w okresie 2008-2011 (brak wcześniejszych danych) odpowiednio 41 wystaw w Toruniu i 9 wystaw o charakterze międzynarodowym w Bydgoszczy (patrz wykres 18).

Wykres 18. Liczba wystaw międzynarodowych w ośrodkach wystawienniczych w Bydgoszczy i Toruniu w latach 2008-2011.



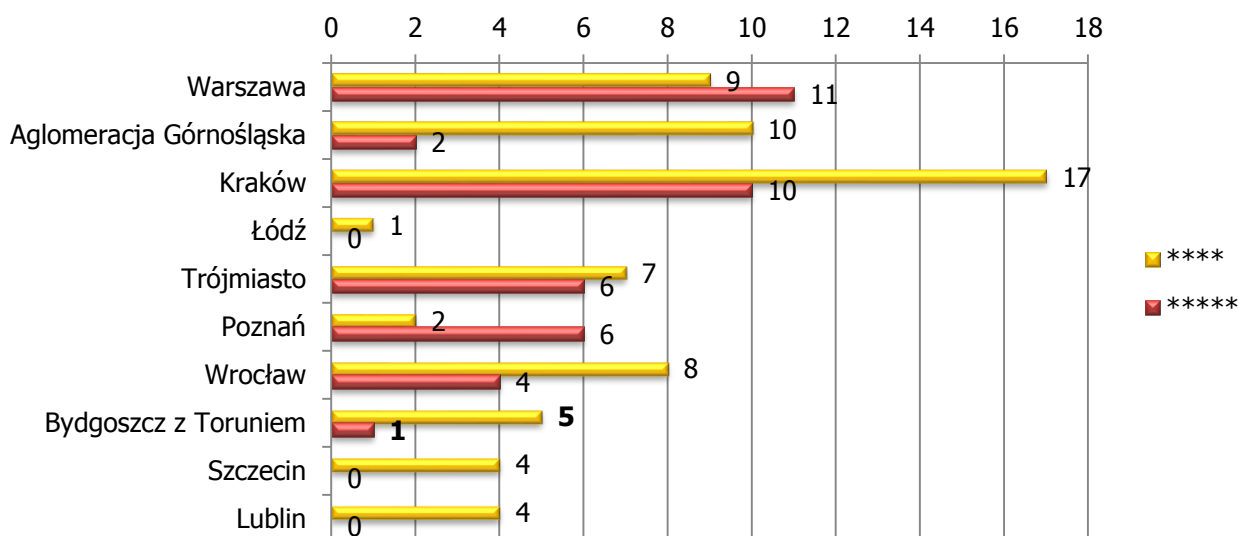
Źródło: Opracowania własne

Potencjał turystyczny i kulturowy a funkcja metropolitalna

Przyjęte wskaźniki pozwoliły zaobserwować dynamiczny rozwój kultury obu miast i to w sensie tradycyjnie ujmowanej kultury wysokiej realizowanej przez instytucje odpowiedzialne za kreowanie i popularyzację kultury, jak i w rozumieniu odnoszącym się do potencjału symbolicznego *milieu* – charakteru architektury i urbanistyki, estetyki miejskiej i prestiżowych założeń, czyli szeroko pojętej wyjątkowości miejsc.

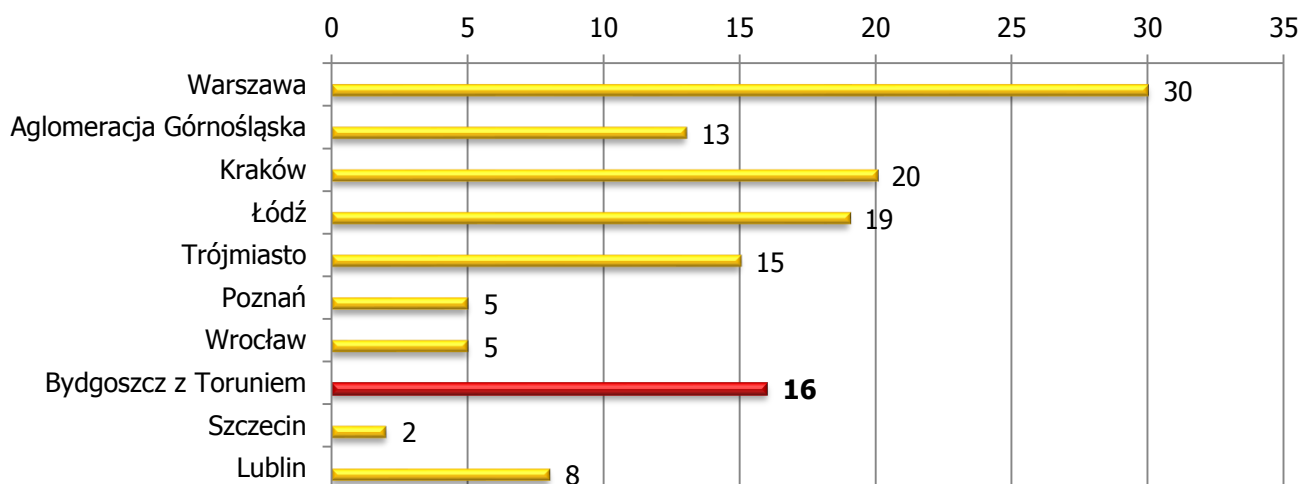
Potencjał ten znajduje również odzwierciedlenie w dobrze wykształconej funkcji kulturowo-turystycznej i odpowiednio rozwiniętym zapleczu turystycznym.

Bydgoszcz i Toruń zajmują dosyć wysoką pozycję w zestawieniu metropolii, gdy wziąć pod uwagę liczbę miejsc noclegowych w cztero- i pięciogwiazdkowych hotelach w ośrodkach. Ten wskaźnik obrazuje potencjał turystyczny i zaplecze turystyczne dla wymagających turystów i odwiedzających ośrodki przedstawicieli biznesu, im wyższy, tym wyższa ranga ośrodka i jego potencjał kulturowy. O ile w Bydgoszczy zlokalizowany jest jedyny pięciogwiazdkowy hotel w podregionie, to 5 hoteli czterogwiazdkowych lokuje Bydgoszcz i Toruń na 6 miejscu wśród 10 miast.

Wykres 19. Liczba hoteli pięcio- i czterogwiazdkowych w ośrodkach metropolitalnych, w 2010r., z uwzględnieniem Lublina.

Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS.

Ostatni wskaźnik przyjęty w KPZK 2030 odnosi się do liczby międzynarodowych wystaw w obiektach działalności wystawienniczej. Biorąc pod uwagę wartość tego wskaźnika w 2010 roku należy zauważyć bardzo wysoką pozycję Bydgoszczy i Torunia, wynikającą prawdopodobnie ze starań obu miast o status Europejskiej Stolicy Kultury.

Wykres 20. Liczba wystaw międzynarodowych w ośrodkach metropolitalnych w 2010r., z uwzględnieniem Lublina.

Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS.

Potencjały ośrodków a rozwój funkcji kulturowo-turystycznej

W kontekście potencjału ośrodków, oraz kształtowania ich funkcji metropolitalnej warto zaznaczyć kilka zasadniczych kwestii:

- Ośrodki dysponują potencjałem turystycznym oraz infrastrukturą zdolną do zapewnienia odpowiedniej obsługi ruchu turystycznego; oba ośrodki posiadają, bądź wykształcają swój potencjał symboliczny i specyfikę miejsca, co znacząco przyczynia się do wzrostu ich rozpoznawalności,
- Potencjał ten wzmacniają dodatkowo przedsięwzięcia o charakterze kulturalnym i sportowym, które - dzięki odpowiedniemu zapleczu - mają często charakter międzynarodowy, pozwalający na wykształcenie funkcji kulturowo-turystycznej metropolii,
- Potencjał obu ośrodków powinien, prócz na wyjątkowości miejsc, opierać się na istniejącym potencjale imprez i instytucji, zwłaszcza o międzynarodowym charakterze,
- Dla rozwoju funkcji metropolitalnych konieczne jest jednak podtrzymanie wysokiego dofinansowania w tym zakresie (patrz: spadki w wydatkach na sport) i wypracowanie wizji rozwoju kultury i turystyki dla obu miast jednocześnie oraz wizji rozwoju oraz polityki wizerunkowej łącznie dla obu ośrodków, by unikać wew. konkurencji między nimi (vide: ESK 2016, czy Camerimage).

4.1.3. Obszar instytucjonalny

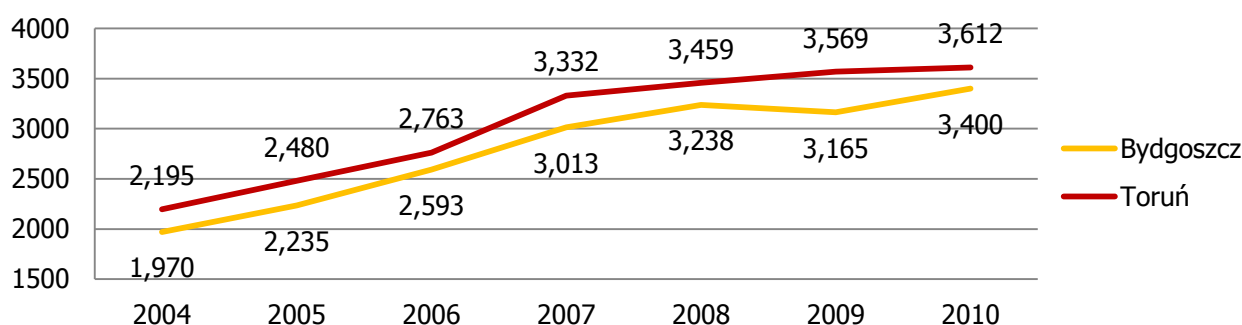
Wskazując na metropolitalność obszaru zwrócono uwagę na znaczenie funkcji dominujących i kontrolnych, w tym sferze politycznej. Stąd dla zobrazowania potencjału ośrodków oraz określenia stopnia ich metropolitalności zastosowano 3 wskaźniki:

- dochody budżetowe Torunia i Bydgoszczy na jednego mieszkańca wskazujące na potencjał finansowy ośrodków,
- liczbę instytucji i urzędów o znaczeniu regionalnym,
- liczbę instytucji i przedstawicielstw instytucji krajowych i międzynarodowych.

Potencjał instytucjonalny

Przyjęte w badaniu wskaźniki pozwalają zauważyć, że potencjał obu ośrodków miejskich rośnie, gdy przyjrzymy się dochodom gmin na 1 mieszkańca, które w przypadku obu ośrodków wzrosły o ok. 1400 złotych na przestrzeni sześciu lat.

Wykres 21. Dochody miast w przeliczeniu na 1 mieszkańca



Źródło: Opracowania własne na podstawie danych GUS.

Trudno ocenić jednoznacznie potencjał administracyjny jednostek, można posłużyć się w tym celu danymi odnoszącymi się do poziomu zatrudnienia w administracji rządowej i pozarządowej w regionie. Poziom zatrudnienia na koniec 2009 i 2010 r. w 27 urzędach wyniósł ok. 7,7 tys. osób. Wśród tych jednostek znalazły się: urząd wojewódzki i urząd marszałkowski z podległymi im instytucjami i komendami, magistraty pięciu największych miast i agendy państwowe⁴⁰. Liczba etatów w ramach dwóch kluczowych urzędów mających swe siedziby w Bydgoszczy i Toruniu wynosiła odpowiednio, wg danych z 2010 roku:

- w urzędzie wojewódzkim – 602 osoby,

⁴⁰ *Gazeta Pomorska*, 7 marca 2011.

- w urzędzie marszałkowskim – 417 osób, dodatkowo 338 osób do obsługi funduszy UE (gł. umowy stałe)⁴¹.

Ważne delegatury ogólnopolskie i kluczowe urzędy zlokalizowane na terenie analizowanych ośrodków to:

- Delegatura Urzędu Komunikacji Elektronicznej w Bydgoszczy,
- GUS w Bydgoszczy,
- Izba Skarbowa w Bydgoszczy,
- ABW w Bydgoszczy,
- Delegatura Ministerstwa Skarbu Państwa w Toruniu,
- Kujawsko-Pomorskie Centrum Edukacji Nauczycieli w Bydgoszczy, Toruniu i Włocławku,
- Okręgowy Ośrodek Doksztalowania Zawodowego w Bydgoszczy,
- Regionalny Ośrodek Polityki Społecznej w Toruniu.

Poza tym warto wspomnieć o bardzo ważnym dla umiędzynarodowienia edukacji wyższej w regionie ośrodku- Centrum Szkoleniowym Sił Połączonych NATO w Bydgoszczy, które utworzono w 2004 r., a budowano do 2008 roku. Jego zadaniem jest szkolenie oficerów z krajów członkowskich NATO i współdziałających w misjach Partnerstwa dla Pokoju. Personel Centrum tworzą żołnierze i cywile z 17 państw, a na kilkutygodniowe lub kilkumiesięczne szkolenia przyjeżdżają do Bydgoszczy mundurowi z wszystkich państw NATO.

Patrząc z kolei na liczbę instytucji i przedstawicielstw instytucji krajowych i międzynarodowych w obu miastach regionu znajdują się przedstawicielstwa konsularne (6) i jedna ambasada, w Toruniu są to:

- Konsulat Republiki Słowenii,
- Ambasada i Konsulat Republiki Peru,
- Konsulat Republiki Litewskiej.

w Bydgoszczy:

- Konsulat Republiki Czeskiej w Bydgoszczy,
- Konsulat Królestwa Belgii w Bydgoszczy,
- Konsulat Ukrainy w Bydgoszczy,
- Konsulat Federalnej Republiki Niemiec w Bydgoszczy.

⁴¹ *Urzędnicy się mnożą. Samonakręcająca machina dodatkowych biurów działa dziś sprawniej niż w PRL-u.* Gazeta Pomorska, 31 sierpnia 2010 r.

Obszar instytucjonalny a funkcja metropolitalna

Dla porównań dot. zaawansowania funkcji metropolitalnych w zakresie administracyjnym przyjęto liczbę placówek konsularnych zlokalizowanych w ośrodkach metropolitalnych kraju. Obecność placówek konsularnych wiąże się m.in. z poziomem umiędzynarodowienia różnych sfer życia: od kwestii wizowych, a więc migracji, prze gospodarcze (np. Wydział Ekonomiczne czy Sekcje gospodarcze w placówkach) po kulturowe (gdy konsulat ma np. rangę honorową). Ich liczba oraz ranga pozwalają relatywnie dobrze określić pozycję ośrodków na mapie administracyjnej kraju w odniesieniu do ich ponadregionalnych powiązań.

Tabela 20. Zestawienie placówek konsularnych w ośrodkach metropolitalnych.

Ośrodek metropolitalny	Liczba placówek konsularnych	W tym konsulaty generalne	W tym konsulaty honorowe
Trójmiasto	24	6	18
Kraków	22	9	11
Poznań	21	3	18 (1)*
Wrocław	15	1	14 (1)*
Szczecin	13	0	13 (1)*
Warszawa	11	2	9
Katowice	8	0	8
Łódź	8	0	8 (1)*
Bydgoszcz z Toruniem	8	0	8
Lublin	5	1	4

* w tym 1. agencja konsularna Republiki Francuskiej

Źródło: Opracowania własne.

Bazując na powyższym zestawieniu należy określić wypełnianie funkcji metropolitalnych w tym zakresie jako niewystarczające – 8 placówek, o wyłącznie honorowym statusie, nie świadczy o sile politycznej ośrodków oraz sile powiązań łączących je z innymi państwami.

Potencjały ośrodków a rozwój funkcji administracyjnej

Potencjał administracyjno-polityczny obu ośrodków jest niewielki. Miasta pełnią ważną rolę administracyjną, ale wyłącznie w skali regionalnej, tu lokuje się ważne z punktu widzenia społeczności lokalnych instytucje wojewódzkie i marszałkowskie. W ośrodkach, gdy mówimy o ich funkcjach administracyjnych, nie występują jednak żadne wyraźne przewagi powiązań międzymetropolitalnych nad powiązaniem regionalnymi. Trudno przyznać im rolę ponadregionalnych centrów o charakterze decyzyjnym, czy kontrolnym.

Obecność placówek dyplomatycznych, głównie w randze konsulatów, może sprzyjać rozwojowi powiązań międzynarodowych, choć w ograniczonym zakresie.

4.1.4. Podsumowanie

Podsumowując zestawienie dotyczące funkcji i potencjałów metropolitalnych Bydgoszczy i Torunia warto zwrócić uwagę na kilka zasadniczych obszarów problemowych i sformułować wstępne wnioski.

Obszary problemowe:

Potencjał ludzki – spadek liczby mieszkańców w obu ośrodkach, w powiązaniu z prognozami długofalowymi, jawi się jako główny problem dla rozwoju funkcji metropolitalnych; zasadniczą kwestią pozostaje przyciągnięcie nowych mieszkańców, w tym tych spoza regionu do ośrodków wiodących w województwie.

Potencjał ludzki – wyraźny rozrost sfery podmiejskiej w obu ośrodkach, rodzi konieczność rozwinięcia infrastruktury społecznej i komunikacyjnej w bezpośrednim otoczeniu ośrodków, dla zapewnienia odpowiedniego komfortu mieszkańców w wieku produkcyjnym.

Dostępność komunikacyjna – wzrost liczby kilometrów autostrad i dróg ekspresowych przy jednoczesnym spadku liczby kilometrów linii kolejowych. Brak jednoznacznych rozstrzygnięć dotyczących przyszłości sieci drogowej oraz kolei średnich i dużych prędkości rodzi podstawowe pytanie dotyczące przyszłości ośrodków w tym zakresie. Ośrodki dysponują istotnym potencjałem komunikacyjnym dzięki umiejscowieniu w Bydgoszczy portu lotniczego. Konieczne jest jednak wzmocnienie jego rangi jako portu ponadregionalnego.

Funkcje gospodarczo-finansowe – ośrodki oferują dobre zaplecze wspierające przedsiębiorców, w tym również tych, działających bądź planujących działania w sferze technologicznej. Nakłady w tym obszarze skutkują też wyraźnym wzrostem liczby firm działających w sferze usług rynkowych, choć ich udział w całości zatrudnienia jest nadal niski. Odnotowuje się też małą liczbę klastrów w ośrodkach, jako jednego z nowocześniejszych sposobów wspierania rozwoju gospodarczego.

Funkcja naukowo-badawcza – podwojenie liczby jednostek B+R oraz nakładów na ich działalność, stanowi dobry krok w kierunku profilowania przyszłości obu miast oraz budowania ich wizerunku jako metropolii - zwłaszcza jeśli funkcje te zostaną powiązane z funkcjami gospodarczo-finansowymi (tutaj dobrym prognostykiem jest udział przedsiębiorstw w finansowaniu B+R).

Funkcja naukowo-badawcza – dane dot. studentów w obu miastach wskazują na konieczność podjęcia działań służących ograniczeniu spadku liczby studentów w ośrodkach, krótkoterminowe dane pokazują względnie małe spadki, ale prognozy długookresowe wskazują na 50% redukcję liczby studentów (którzy najprawdopodobniej wybiorą uczelnie w Trójmieście, zważywszy na wzrost liczby studentów w tym ośrodku), stąd konieczność inwestowania w infrastrukturę i kierunki zdolne przyciągnąć studentów z regionu i (ewentualnie) spoza niego.

Funkcja kulturowo-turystyczna – ośrodki dysponują dobrze rozwiniętą infrastrukturą turystyczną i inwestują środki w rozwój funkcji kulturowo-turystycznych oraz sportowych, ważne by działania te

kontynuować (mimo niepowodzeń w staraniach o tytuł Europejskiej Stolicy Kultury) i prowadzić działania komplementarne, a nie konkurujące między ośrodkami. Podtrzymanie rozwoju funkcji jest kluczowe dla wizerunku Bydgoszczy i Torunia oraz wzrostu ich atrakcyjności, ale także dla wsparcia innych, ważnych funkcji (w tym: naukowej – przyciąganie studentów, finansowej – turystyka biznesowo-kongresowa).

4.2. Wpływ projektów współfinansowanych z RPO WK-P na lata 2007-2013 i innych programów operacyjnych na rozwój ośrodków stołecznych

Procesy metropolizacji uznaje się za jeden spośród najbardziej istotnych czynników rozwoju regionalnego. Systemy miejskie o cechach metropolitalnych, określane są jako główne punkty i lokomotywy tego rozwoju. Ośrodki metropolitalne charakteryzują się koncentracją lokalizacji m.in. głównych siedzib firm, działalności badawczej i oświatowej, obiektów kulturalnych. Są to zatem miasta, w których powstają zarówno innowacje technologiczne, jak i nowe wzorce kulturowe, style życia i wartości. Ponadto ośrodki metropolitalne są dobrze skomunikowane ze światem. Ich zasoby kulturowe powodują, iż są atrakcyjnymi miejscami odwiedzin, przyciągają turystów⁴².

Jak już wcześniej przedstawiono w rozdziale 4.1., możliwe jest określenie podstawowych potencjałów miast, które pozwalają na pełnienie funkcji metropolitalnych, a co za tym idzie, na uznanie miasta jako metropolii.

Na potrzeby niniejszego opracowania przyjęto zestaw podstawowych potencjałów, których rozwój daje możliwość pełnienia funkcji metropolitalnych. Są to potencjał ludzki, gospodarczy, naukowo-badawczy, komunikacyjny, informacyjny oraz kulturowy i administracyjny. Wymienione powyżej obszary uważamy za kluczowe w procesie kształtowania funkcji metropolitalnych miast. Dostrzegając wagę procesu metropolizacji w polityce rozwoju, wsparcie tak zarysowanych obszarów znalazło swoje uzasadnienie nie tylko w wielu dokumentach strategicznych, ale także w różnych formach wsparcia przewidzianych w ramach Programów Operacyjnych, których wdrażanie finansowane jest ze środków UE.

Bardzo istotną rolę w kreowaniu polityk, skupiających swą uwagę na rozwoju ośrodków miejskich, odgrywają interwencje stosowane w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych. Zapisy większości z tych programów odzwierciedlają duże potrzeby rozwojowe polskich miast, szczególnie w obszarze rewitalizacji i aktywizacji obszarów miejskich. Część działań realizowanych w ramach regionalnych programów operacyjnych, nakierowana jest jednak na potencjały miast mające bardziej egzogeniczny, a więc metropolitalny charakter. Także w przypadku Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013, wydzielić można obszary wpisujące się w rozwój poszczególnych funkcji metropolitalnych.

Poniższa tabela przedstawia zestawienie poszczególnych obszarów wsparcia, wynikających z nich potencjałów i funkcji, a także Działań i Poddziałań RPO WK-P, które tematycznie wpisują się [w utworzone obszary.

⁴² M. Smętkowski, B. Jałowiecki, G. Gorzelak, *Diagnoza problemów rozwoju obszarów metropolitalnych i rekomendacja delimitacji obszarów metropolitalnych w Polsce*, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych (EUROREG) Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2008, s.3.

Tabela 21. Obszary wsparcia RPO WK-P oraz odpowiadające im potencjały i funkcje metropolitalne.

Obszar wsparcia	Rodzaj potencjału	Funkcja	Działania RPO WK-P
Rozwój przedsiębiorczości i atrakcyjności inwestycyjnej miast	Potencjał gospodarczy i atrakcyjność inwestycyjna	Funkcja gospodarczo-finansowa	<ul style="list-style-type: none"> • Działanie 5.1. <i>Rozwój instytucji otoczenia biznesu</i> • Działanie 5.2. <i>Wsparcie inwestycji przedsiębiorstw</i> <ul style="list-style-type: none"> ◦ Poddziałanie 5.2.1. <i>Wsparcie inwestycji mikroprzedsiębiorstw</i> ◦ Poddziałanie 5.2.2. <i>Wsparcie inwestycji przedsiębiorstw</i> • Działanie 5.3. <i>Wspieranie przedsiębiorstw w zakresie dostosowania do wymogów ochrony środowiska</i> • Działanie 5.5. <i>Promocja i rozwój markowych produktów</i> • Działanie 5.6. <i>Kompleksowe uzbrojenie terenów pod inwestycje</i>
Nauka, badania i rozwój	Potencjał naukowo-badawczy	Funkcja naukowo-badawcza	<ul style="list-style-type: none"> • Działanie 3.1. <i>Rozwój infrastruktury edukacyjnej</i> • Działanie 5.4. <i>Wzmocnienie regionalnego potencjału badań i rozwoju technologii</i>
Infrastruktura i rozwiązania transportowe	Potencjał infrastrukturalny	Funkcja komunikacja	<ul style="list-style-type: none"> • Działanie 1.1. <i>Infrastruktura drogowa</i> • Działanie 1.2. <i>Infrastruktura transportu publicznego</i> • Działanie 1.3. <i>Infrastruktura kolejowa</i> • Działanie 1.4. <i>Infrastruktura portu lotniczego</i>
Infrastruktura i rozwiązania informatyczne	Potencjał infrastrukturalny	Funkcja informacyjna	<ul style="list-style-type: none"> • Działanie 4.1. <i>Rozwój infrastruktury ICT</i> • Działanie 4.2. <i>Rozwój usług i aplikacji dla ludności</i> • Działanie 4.3. <i>Rozwój komercyjnych e-usług</i>
Kultura i turystyka	Potencjał kulturowy	Funkcja kulturalna i turystyczna	<ul style="list-style-type: none"> • Działanie 3.3. <i>Rozwój infrastruktury kultury</i> • Działanie 6.1. <i>Rozwój usług turystycznych w oparciu o zasoby przyrodnicze</i> • Działanie 6.2. <i>Rozwój usług turystycznych i uzdrowiskowych</i>
Administracja	Potencjał instytucjonalny	Funkcja administracyjna	-

Źródło: Opracowania własne na podstawie *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013*

Rozwój przedsiębiorczości i atrakcyjności inwestycyjnej, a co za tym idzie **funkcji gospodarczej i finansowej miast**, wspierany był przede wszystkim w ramach V osi priorytetowej RPO WK-P - *Wzmocnienie konkurencyjności przedsiębiorstw*. Duży nacisk w tej grupie interwencji położony został na zwiększenie możliwości inwestowania oraz atrakcyjność inwestycyjną obszaru. Było to możliwe poprzez wsparcie instytucji otoczenia biznesu takich jak: fundusze pożyczkowe i poręczeniowe zwiększające dostępność do środków zewnętrznych na inwestycje. Innym rodzajem zakładanych przedsięwzięć było przygotowanie terenów inwestycyjnych. Uwzględniono również wzmocnienie sektora przedsiębiorstw i ich konkurencyjności, jako swoistego „substratu” potencjału gospodarczego. Wsparcie to ukierunkowane było na zwiększenie, unowocześnienie (wprowadzanie nowoczesnych technologii) zdolności wytwórczych, produkcyjnych i usługowych przedsiębiorstw, a także

przygotowanie rynkowej oferty przedsiębiorstw, umożliwienie ich prezentacji na krajowych i zagranicznych imprezach wystawienniczych i targowych, oraz rozwój działalności eksportowej, jako przedsięwzięć komplementarnych względem działań uwzględnionych w PO Innowacyjna Gospodarka.

W szczególności ten ostatni element wsparcia wydaje się istotny w kontekście funkcji gospodarczej jako funkcji metropolitalnej. Założeniem ośrodka gospodarczego o znaczeniu metropolitalnym jest jego charakter wychodzący poza zasięg samego ośrodka. Wiąże się z rozszerzaniem rynków, na których funkcjonują przedsiębiorstwa, wspieraniem eksportu, w tym poprzez uczestnictwo w krajowych i zagranicznych targach.

Kolejna z analizowanych funkcji miast - **naukowo-badawcza** – rozwijana była w ramach dwóch osi priorytetowych RPO WK-P (III i V). Obszar ten, w niniejszym badaniu analizowany był w dwóch wymiarach – miast jako ośrodków akademickich oraz ośrodków dysponujących sektorem B+R. Wsparcie pierwszego z wymiarów wpisane było w Działanie 3.1 RPO WK-P. Inwestycje wdrażane w tym Działaniu dotyczyły szkolnictwa wyższego. Szczególnie istotnym elementem, w kontekście tematu badania, były inwestycje wspierające uczelnie wyższe w Toruniu i w Bydgoszczy.

Zakres wsparcia RPO WK-P dotyczył także wzmocnienia związku sektora przedsiębiorstw z sektorem B+R. Obszar ten pozwala na upowszechnianie innowacji w gospodarce. Był to jeden z elementów wsparcia V osi priorytetowej RPO WK-P (Działanie 5.4) nakierowanego na współpracę podmiotów B+R z przedsiębiorcami, w celu gospodarczego wykorzystania innowacyjnych osiągnięć badań naukowych. Możliwe było to poprzez wsparcie rozwoju wyspecjalizowanych podmiotów takich jak Centra Transferu Technologii oraz Parki Przemysłowe.

Rozwój infrastruktury i rozwiązań transportowych miast, a więc **funkcji komunikacyjnej** dobywał się przede wszystkim w ramach I osi priorytetowej *Rozwój infrastruktury technicznej*. Wsparciem objęte były zarówno inwestycje zwiększające komunikacyjną spójność regionu (w tym ośrodków stołecznych) co związane jest z potencjałem endogenicznym, jak również połączenia z innymi regionami i krajami.

Na szczególną uwagę w kontekście wsparcia funkcji metropolitalnych Bydgoszczy i Torunia, zasługują przewidziane do wsparcia inwestycje związane z rozwojem portu lotniczego oraz projekty uzupełniające współfinansowaną z Funduszu Spójności budowę autostrady A1. Działania te z jednej strony zwiększają rolę Bydgoszczy i Torunia jako węzłów komunikacyjnych, z drugiej zaś zwiększają zewnętrzną dostępność komunikacyjną tych obszarów. Ma to bezpośredni wpływ na rozwój innych potencjałów miast takich jak potencjał turystyczny i gospodarczy oraz związanych z nimi funkcji.

Jako uzupełnienie przebudowy układów drogowych największych miast regionu, przewidziano przedsięwzięcia usprawniające funkcjonowanie transportu indywidualnego i zbiorowego. W szczególności ukierunkowane były one na zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozach wewnątrzmiastowych (spójność wewnętrzna).

Obiektem wsparcia RPO WK-P jest także kolejowy transport pasażerski (Działanie 1.3), który łączy obszary wiejskie i mniejsze ośrodki miejskie z Bydgoszczą i Toruniem. Przewidziane były także działania mające wesprzeć realizację inwestycji w ramach PO Infrastruktura i Środowisko, związanych z rozwojem kolei miejskiej dla lepszego skomunikowania Bydgoszczy i Torunia.

Funkcja informacyjna w niniejszym badaniu analizowana jest przez pryzmat rozwiązań informatycznych. Można zatem przyjąć, iż stanowi ona głównie zasób do rozwoju pozostałych funkcji – np. gospodarczej (poprzez wykorzystanie rozwiązań informatycznych przez sektor przedsiębiorstw) lub administracyjnej (w wyniku zwiększania sprawności zarządzania miastami przy zastosowaniu rozwiązań informatycznych i teleinformatycznych). Obszar ten wspierany był w ramach 4 osi priorytetowej RPO WK-P - *Rozwój infrastruktury społeczeństwa informacyjnego* poprzez projekty związane ze:

- zwiększeniem dostępu do szerokopasmowej sieci informatycznej,
- stosowaniem w usługach publicznych i gospodarce technologii informacyjnych i komunikacyjnych.

Poszczególne wymiary w ramach **funkcji kulturalno-turystycznej** wspierane były w ramach RPO WK-P odpowiednio w III (wymiar kulturowy) i VI (wymiar turystyczny) osi priorytetowej. Inwestycje z zakresu rozwoju infrastruktury kultury, o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym, zwiększające potencjał oferty kulturalnej, były obiektem wsparcia Działania 3.3. RPO WK-P. Z kolei Działania 6.1 i 6.2 miały na celu wzrost znaczenia turystyki, jako czynnika rozwoju społeczno-gospodarczego województwa poprzez: lepsze wykorzystanie dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego, wzbogacenie oferty usług turystycznych i poprawę ich jakości oraz rozwój nowych rodzajów turystyki. Wszystkie ww. obszary mogą wpływać bezpośrednio na rozwój Bydgoszczy i Torunia jako ośrodków turystycznych. Wymiar ten sklasyfikowany został jako istotny element funkcji metropolitalnych. Funkcja ta wspierana była w ramach RPO WK-P w dwóch obszarach:

- Podstawowym aspektem jest przygotowanie infrastruktury turystycznej, która z kolei umożliwia świadczenie odpowiednich usług turystycznych: noclegowych, gastronomicznych, handlowych, rekreacyjno-rozrywkowych, sportowych, informacyjno-recepcyjnych i innych.
- Drugi obszar wsparcia nakierowany był na wykorzystanie posiadanego potencjału w jak największym stopniu, przede wszystkim poprzez opracowywanie produktów turystycznych i ich promocję. Możliwe było również podjęcie współpracy międzynarodowej w celu wymiany doświadczeń w tym zakresie oraz prowadzenia wspólnych kampanii informacyjno promocyjnych. Komplementarność tych obszarów dawała możliwość uzyskania odpowiedniego efektu w postaci wzmocnienia ośrodków stołecznych województwa kujawsko-pomorskiego jako centrów turystycznych o znaczeniu ponadregionalnym.

Dwie spośród osi priorytetowych RPO WK-P nie wpisywały się wprost w rozwój funkcji metropolitalnych Bydgoszczy i Torunia. Była to oś II *Zachowanie i racjonalne użytkowanie środowiska* oraz siódma *Wspieranie przemian w miastach i w obszarach wymagających odnowy*. Nie oznacza to

jednak, że projekty realizowane w ramach tych osi powinny zostać wyłączone z prowadzonych analiz. Pomimo pozornie nieadekwatnej tematyki, w ramach tych osi mogły zostać wdrażane inwestycje, które pośrednio wpisywały się w inne funkcje. Jako przykład można przywołać projekty związane z remontem instytucji publicznych, realizowane w ramach termomodernizacji obiektów, które miały wpływ na usprawnienie funkcjonowania tych jednostek. Projekty te zwiększały potencjał administracyjny instytucji (w tym zlokalizowanych w Bydgoszczy i Toruniu). Z kolei inwestycje wdrażane w ramach VII osi priorytetowej mogły przynieść efekty w postaci wzrostu atrakcyjności turystycznej lub spójności komunikacyjnej zrewitalizowanych terenów. Dlatego też, szczegółowy podział i przypisanie poszczególnych projektów do funkcji metropolitalnych uzupełnione było analizą w ramach innych technik badawczych – analizą bazy SIMIK i wywiadami telefonicznymi z beneficjentami wsparcia w ramach RPO WK-P.

Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego nie był jedynym programem, którego efekty mogły wpływać na rozwój funkcji metropolitalnych Bydgoszczy i Torunia. W związku z tym, analizą w ramach badania objęte zostały również interwencje wdrożone w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka. Nie zapominając o głównym celu badania skupiającym uwagę przede wszystkim na wpływie RPO WK-P na potencjał i funkcje metropolitalne, analiza projektów realizowanych w ramach pozostałych programów operacyjnych traktowana była jako uzupełnienie i kontekst głównych badań.

Zakresy tematyczne wsparcia w ramach poszczególnych programów operacyjnych zostały szczegółowo zweryfikowane, pozwoliło to na wyodrębnienie osi priorytetowych odpowiadających poszczególnym funkcjom metropolitalnym. Dzięki temu oszacowanie wpływu projektów realizowanych na terenie Bydgoszczy i Torunia koncentrowało się na działaniach, które mogły wpłynąć bezpośrednio na obszary i funkcje metropolitalne badanych ośrodków. W związku z czym, nie zostały uwzględnione projekty realizowane w ramach VII osi priorytetowej PO KL *Promocja integracji społecznej* oraz III oś priorytetowa PO IiŚ. Poniższa tabela zawiera zestawienie funkcji metropolitalnych oraz przyporządkowanych do nich osi priorytetowych programów objętych analizą.

Tabela 22. Podział tematyczny osi priorytetowych innych programów operacyjnych objętych badaniem, w odniesieniu do poszczególnych funkcji metropolitalnych.

Obszar wsparcia	Rodzaj potencjału	Funkcja metropolitalna	Programy		
			PO KL	PO IG	PO IIŚ
Rozwój przedsiębiorczości i atrakcyjności inwestycyjnej miast	Potencjał gospodarczy i atrakcyjność inwestycyjna	Funkcja gospodarczo-finansowa	VIII - Regionalne kadry gospodarki II - Rozwój zasobów ludzkich i potencjału adaptacyjnego przedsiębiorstw oraz poprawa stanu zdrowia osób pracujących I- Zatrudnienie i integracja społeczna VI - Rynek pracy otwarty dla wszystkich	Oś priorytetowa 3. Kapitał dla innowacji Oś priorytetowa 4. Inwestycje w innowacyjne przedsięwzięcia Oś priorytetowa 5. Dyfuzja Innowacji Oś priorytetowa 6. Polska gospodarka na rynku międzynarodowym	I. Gospodarka wodno-ściekowa II. Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi IV. Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska IX. Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku i efektywność energetyczna X. Bezpieczeństwo energetyczne, w tym dywersyfikacja źródeł energii
Nauka, badania i rozwój	Potencjał naukowo-badawczy	Funkcja naukowo-badawcza	IX - Rozwój wykształcenia i kompetencji w regionach III - Wysoka jakość systemu oświaty IV - Szkolnictwo wyższe i nauka	Oś priorytetowa 1. Badania i rozwój nowoczesnych technologii Oś priorytetowa 2. Infrastruktura sfery B+R	XIII. Infrastruktura szkolnictwa wyższego
Infrastruktura i rozwiązania transportowe i informatyczne	Potencjał infrastrukturalny	Funkcja komunikacyjna i informacyjna		Oś priorytetowa 8. Społeczeństwo informacyjne – zwiększanie innowacyjności gospodarki	VI. Drogową i lotniczą sieć TEN-T VII. Transport przyjazny środowisku VIII. Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe
Kultura i turystyka	Potencjał kulturowy	Funkcja kulturalna, i turystyczna	II - Rozwój zasobów ludzkich i potencjału adaptacyjnego przedsiębiorstw oraz poprawa stanu zdrowia osób pracujących III - Wysoka jakość systemu oświaty VIII - Regionalne kadry gospodarki IX - Rozwój wykształcenia i kompetencji w regionach	Oś priorytetowa 6. Polska gospodarka na rynku międzynarodowym	V. Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych XI. Kultura i dziedzictwo kulturowe
Administracja	Potencjał instytucjonalny	Funkcja administracyjna	V - Dobre rządzenie	Oś priorytetowa 7. Społeczeństwo informacyjne – budowa elektronicznej administracji	

Źródło. Opracowanie własne

Powyższe zestawienie przedstawia zakresy tematyczne poszczególnych osi priorytetowych programów operacyjnych i funkcje odpowiadające ich zakresom tematycznym. Jak to zostało już wspomniane, takie przyporządkowanie może w niektórych przypadkach dawać nie do końca trafne wyniki. W związku z tym analizy na dalszych etapach badania uzupełnione zostały o informacje zawarte w bazie SIMIK oraz wyniki wywiadów telefonicznych z beneficjentami programów.

W przypadku **RPO WK-P**, na podstawie informacji dostępnych w Krajowym Systemie Informatycznym *SIMIK* 07-13 ustalone zostało, iż na terenie Bydgoszczy i Torunia, do momentu rozpoczęcia badania, realizowanych było **447 projektów**. Spośród nich, $\frac{3}{4}$ związane było z rozwojem potencjału gospodarczego, przede wszystkim poprzez bezpośrednie wsparcie przedsiębiorstw (patrz tabela 23 poniżej).

Tabela 23. Projekty realizowane w ramach RPO WK-P w Bydgoszczy i Toruniu wpisujące się w poszczególne obszary tematyczne (baza SIMIK).

Funkcja	N	%*
Gospodarcza	339	76%
Naukowo-badawcza	20	4%
Funkcja komunikacyjna	13	3%
Funkcja informacyjna	46	10%
Funkcja kulturalna, religijna, turystyczna	35	8%
Administracyjna	30	7%
Potencjał ludzki	1	0%
Brak przypisanej funkcji	18	4%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

* Projekty mogły wpisywać się w więcej niż jedną funkcję, stąd procentowy udział poszczególnych funkcji nie sumuje się do 100%.

Powyższe wyniki potwierdzone zostały analizą danych uzyskanych dzięki wywiadam telefonicznym CATI. Analiza ta pozwoliła stwierdzić, iż projekty realizowane w ramach RPO WK-P przede wszystkim wpisywały się w rozwój potencjału związanego ze zwiększaniem przedsiębiorczości lub atrakcyjności inwestycyjnej Bydgoszczy i Torunia (65%) – patrz tabela 24. W dalszej kolejności wprowadzaniem rozwiązań informatycznych oraz rozwojem infrastruktury informatycznej. Może to potwierdzać wcześniej postawioną tezę o wspierającej roli rozwiązań informatycznych względem innych potencjałów. Uznać można, iż potencjał gospodarczy ośrodków stołecznych województwa wspierany jest przede wszystkim poprzez wzmocnienie sektora przedsiębiorstw. Sposobem na tego typu rozwój jest niejednokrotnie usprawnienie funkcjonowania przedsiębiorstw poprzez wykorzystanie narzędzi teleinformatycznych.

Tabela 24. Projekty realizowane w ramach RPO WK-P w Bydgoszczy i Toruniu wpisujące się w poszczególne obszary tematyczne (wywiady CATI).

Czy projekt realizowany/zrealizowany przez Pana/i podmiot związany jest/był z:			
Obszar tematyczny	Funkcja	N	%
zwiększeniem przedsiębiorczości, potencjału gospodarczego (przedsiębiorstwa/miasta) lub atrakcyjności inwestycyjnej Torunia/Bydgoszczy	Gospodarcza	136	65%
funkcjonowaniem uczelni wyższych lub podmiotów z sektora B+R	Naukowo-badawcza	6	3%
rozwojem transportu lub infrastruktury transportowej	Komunikacyjna	4	2%
wprowadzeniem rozwiązań informatycznych, rozwojem infrastruktury informatycznej	Informacyjna	41	20%
rozwojem turystyki, kultury lub obiektów sakralnych w mieście	Kulturalna i turystyczna	8	4%
rozwojem/uspawnieniem w funkcjonowaniu instytucji publicznych/ jednostek budżetowych	Administracyjna	11	5%
rozwojem potencjału ludzkiego uczestników	-	12	6%
żadne z powyższych	-	25	12%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie badania CATI z beneficjentami RPO WK-P. N=209 – wszyscy respondenci (wielokrotna odpowiedź)

Istotne jest także porównanie dotyczące procentowego udziału poszczególnych wartości projektów w odniesieniu do ogólnej ich sumy w Bydgoszczy i Toruniu. Takie zestawienie daje informacje na temat średniej wielkości projektów oraz skali całości inwestycji w ramach poszczególnych potencjałów rozwojowych miast.

Analiza wartości projektów daje zbliżone wyniki w stosunku do analizy ich ilości. Weryfikacja danych zawartych w SIMIK pozwala stwierdzić, iż najwięcej środków w ramach RPO WK-P przeznaczono na rozwój gospodarczy miast oraz wsparcie transportu i jego infrastruktury (patrz tabela 25). Zwraca jednak uwagę dysproporcja pomiędzy ilością środków wydanych w ramach funkcji gospodarczej (33%), a liczbą projektów w ramach tej funkcji (76%). Potwierdza to, iż projekty w tym obszarze były to przede wszystkim małe dotacje skierowane do sektora przedsiębiorstw. W przypadku przedsięwzięć w ramach funkcji komunikacyjnej, uwzględniając specyfikę Regionalnego Programu Operacyjnego, można stwierdzić, że środki kierowane były przede wszystkim na wewnętrzną spójność komunikacyjną obszaru.

Tabela 25. Wartości projektów realizowanych w ramach RPO WK-P w Bydgoszczy i Toruniu, wpisujących się w poszczególne obszary tematyczne (baza SIMIK).

Funkcja	Suma wartości (PLN)	% z wartości
Gospodarcza	685 315 118,39	33%
Naukowo-badawcza	358 374 667,85	17%
Komunikacyjna	707 861 011,63	34%
Informacyjna	69 744 678,96	3%
Kulturalna i turystyczna	310 738 660,44	15%
Administracyjna	111 757 076,90	5%
Potencjał ludzki	5 293 055,74	0%
Brak przypisanej funkcji	19 364 432,07	1%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

* Projekty mogły wpisywać się w więcej niż jedną funkcję, stąd procentowy udział poszczególnych funkcji nie sumuje się do 100%.

Uzupełniając powyższe informacje o wyniki wywiadów telefonicznych, uznać można iż obie analizy prowadzą do podobnych wniosków (patrz tabela 26).

Warto zwrócić uwagę na stosunkowo duży udział wartości projektów zaklasyfikowanych w wyniku CATI do obszaru rozwoju rozwiązań i infrastruktury informatycznej. Taki rozdział względem wyników analizy bazy SIMIK, potwierdza większą trafność badania CATI w tym wymiarze. Przyczyną takiej sytuacji jest fakt, iż analiza bazy SIMIK opierała się na głównych, przewodnich celach projektów, natomiast uwzględnienie w projekcie wykorzystania narzędzi informatycznych mogło odbywać się często niejako „przy okazji” (co nie było rejestrowane na etapie analizy SIMIK).

Okolo 1/5 środków przeznaczonych na projekty uwzględnione w badaniu CATI, przeznaczona była na rozwój spójności i dostępności komunikacyjnej miast. Wynik ten potwierdza, iż tak zarysowany wymiar wsparcia jest szczególnie kosztochłonny, szczególnie biorąc pod uwagę, że jedynie 2% respondentów wpisało swoje projekty w tę funkcję.

Tabela 26. Udział wartości projektów wpisujących się w poszczególne obszary tematyczne, w ogólnej wartości projektów realizowanych w ramach RPO WK-P w Bydgoszczy i Toruniu (wywiady CATI).

Czy projekt realizowany/zrealizowany przez Pana/i podmiot związany jest/był z:				
Obszar	Funkcja	% (wartość)	% (Bydgoszczy)	% (Toruniu)
zwiększeniem przedsiębiorczości, potencjału gospodarczego (przedsiębiorstwa/miasta) lub atrakcyjności inwestycyjnej Torunia/Bydgoszczy	Gospodarcza	37%	39%	35%
funkcjonowaniem uczelni wyższych lub podmiotów z sektora B+R	Naukowo-badawcza	16%	8%	27%
rozwojem transportu lub infrastruktury transportowej	Komunikacyjna	19%	21%	15%
wprowadzeniem rozwiązań informatycznych, rozwojem infrastruktury informatycznej	Informacyjna	16%	13%	20%
rozwojem turystyki, kultury lub obiektów sakralnych w mieście	Kulturalna i turystyczna	9%	15%	1%
rozwojem/usprawnieniem w funkcjonowaniu instytucji publicznych/ jednostek budżetowych	Administracyjna	18%	14%	24%
rozwojem potencjału ludzkiego uczestników	-	4%	2%	7%
żadne z powyższych	-	9%	13%	4%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie badania CATI z beneficjentami RPO WK-P. N=209 – wszyscy respondenci (wielokrotna odpowiedź)

Projekty zrealizowane, bądź realizowane w ramach RPO WK-P w Bydgoszczy i Toruniu do momentu badania miały sumaryczną wartość ok. 2 mld zł. Nie było istotnej różnicy między tymi dwoma miastami biorąc pod uwagę wartość wszystkich realizowanych projektów.

Tabela 27. Wartości projektów realizowanych w ramach RPO WK-P w Bydgoszczy i Toruniu (baza SIMIK).

	Bydgoszcz	Toruń
Wartość projektów realizowanych z RPO WK-P w poszczególnych miastach	1 079 678 675 (51%)	1 017 446 153 (49%)
Ogólna wartość projektów realizowanych z RPO WK-P w Bydgoszczy i Toruniu (100%)	2 097 124 828	

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

Również w odniesieniu do **innych programów operacyjnych**, analiza i przyporządkowanie tematyczne poszczególnych osi priorytetowych do potencjałów i funkcji, uzupełnione zostało analizą na poziomie poszczególnych projektów. Źródłem informacji w tym przypadku były także – baza SIMIK oraz wyniki CATI.

W przypadku analiz odnoszących się do projektów z PO IG, PO KL i PO IiŚ bardziej trafnym źródłem jest baza SIMIK. Przyczyną tego są niewielkie populacje generalne badanych podmiotów. W takim wypadku nieuwzględnienie w próbie badanej nawet niewielkiej liczby elementów wpływa znacząco na skrzywienie wyników. Taka sytuacja ma miejsce przede wszystkim w przypadku projektów realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. W tym przypadku analiza SIMIK wykazała, iż

najwięcej inwestycji wdrożonych zostało w ramach funkcji administracyjnej i komunikacyjnej (patrz tabela 28). W pozostałych programach (PO IG i PO KL), największa ilość projektów realizowanych w Bydgoszczy i Toruniu wspierała funkcję gospodarczą oraz funkcję informacyjną poprzez wdrożenie rozwiązań i rozwój infrastruktury informatycznej. Nie odnotowano istotnych różnic pomiędzy Bydgoszczą i Toruniem w obszarze wsparcia poszczególnych funkcji metropolitalnych. Rozkład częstości odpowiedzi respondentów był zbliżony w poszczególnych miastach.

Tabela 28. Projekty realizowane w ramach PO IiŚ, PO IG i PO KL w Bydgoszczy i Toruniu wpisujące się w poszczególne obszary tematyczne (baza SIMIK).

Czy projekt realizowany/zrealizowany przez Pana/i podmiot związany jest/był z:						
Funkcja	Program*					
	PO IiŚ		PO IG		PO KL	
	N	%	N	%	N	%
Gospodarcza	3	16%	184	97%	38	43%
Naukowo-badawcza	0	0%	41	22%	0	0%
Komunikacyjna	4	21%	0	0%	0	0%
Informacyjna	1	5%	76	40%	0	0%
Kulturalna i turystyczna	1	5%	0	0%	0	0%
Administracyjna	4	21%	0	0%	3	3%
Potencjał ludzki	0	0%	1	1%	88	100%
Brak przypisanej funkcji	6	32%	2	1%	47	53%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

* Projekty mogły wpisywać się w więcej niż jedną funkcję, stąd procentowy udział poszczególnych funkcji nie sumuje się do 100%.

Ilościowe zestawienie wyników wywiadów telefonicznych z beneficjentami dało rezultaty zbieżne z wynikami analiz bazy SIMIK. Projekty realizowane przez beneficjentów w ramach PO KL wpisywały się przede wszystkim w rozwój potencjału ludzkiego (patrz tabela 29). Pozostałe programy operacyjne (PO IiŚ oraz PO IG) rozwijały głównie funkcje gospodarczą a także informacyjną Bydgoszczy i Torunia. W przypadku PO IiŚ, wystąpiły różnice w stosunku do analiz na podstawie SIMIK, wynikające przede wszystkim z niewielkiej populacji badanej beneficjentów tego programu.

Tabela 29. Projekty realizowane w ramach PO IiŚ, PO IG i PO KL w Bydgoszczy i Toruniu wpisujące się w poszczególne obszary tematyczne (wywiady CATI).

Czy projekt realizowany/zrealizowany przez Pana/i podmiot związany jest/był z:							
Obszar tematyczny	Funkcja	Program					
		PO IiŚ		PO IG		PO KL	
		N	%	N	%	N	%
zwiększeniem przedsiębiorczości, potencjału gospodarczego (przedsiębiorstwa/miasta) lub atrakcyjności inwestycyjnej Torunia/Bydgoszczy	Gospodarcza	3	27%	46	51%	5	12%
funkcjonowaniem uczelni wyższych lub podmiotów z sektora B+R	Naukowo-badawcza	1	9%	1	1%	0	0%
rozwojem transportu lub infrastruktury transportowej	Komunikacyjna	1	9%	0	0%	0	0%
wprowadzeniem rozwiązań informatycznych, rozwojem infrastruktury informatycznej	Informacyjna	0	0%	40	44%	1	3%
rozwojem turystyki, kultury lub obiektów sakralnych w mieście	Kulturalna i turystyczna	0	0%	2	2%	1	2%
rozwojem/usprawnieniem w funkcjonowaniu instytucji publicznych/ jednostek budżetowych	Administracyjna	0	0%	0	0%	2	5%
rozwojem potencjału ludzkiego uczestników	-	0	0%	1	1%	36	90%
żadne z powyższych	-	6	55%	7	8%	0	0%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie badania CATI z beneficjentami. POKL N=40, PO IG N=91, PO IiŚ N=11 – wszyscy respondenci (wielokrotna odpowiedź)

Z uwagi na zróżnicowanie wyników pomiędzy badaniami CATI a analizą bazy SIMIK, porównanie rozkładów wartości projektów pomiędzy poszczególnymi funkcjami metropolitalnymi oparte zostało o tę ostatnią technikę. Stwierdzić można, iż rozkład częstości realizowanych projektów wpisujących się w poszczególne funkcje metropolitalne ma swoje odbicie także w rozkładzie wartości projektów przede wszystkim w przypadku PO KL. Najwięcej środków w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki skierowanych zostało na rozwój potencjału gospodarczego (poza potencjałem ludzkim, w rozwój którego wpisują się wszystkie realizowane projekty). Zróżnicowanie pomiędzy ilością i wartością projektów występowało w pozostałych programach operacyjnych. W ramach PO IG najwięcej środków (oprócz rozwoju gospodarczego) skierowanych zostało na wsparcie działań z zakresu badań i rozwoju. W tym elemencie widać dość dużą dysproporcję ponieważ na 22% inwestycji wspierających obszar naukowo-badawczy przeznaczono 90% środków. Podobna sytuacja występuje w przypadku PO IiŚ gdzie 21% projektów (w ramach funkcji komunikacyjnej) pochłonęło 71% środków.

Tabela 30. Wartości projektów realizowanych w ramach PO IiŚ, PO IG i PO KL w Bydgoszczy Toruniu, wpisujących się w poszczególne obszary tematyczne (baza SIMIK).

Wartość projektów w ramach poszczególnych funkcji metropolitalnych						
Funkcja	Program*					
	PO IiŚ		PO IG		PO KL	
	Suma (PLN)	%	Suma (PLN)	%	Suma (PLN)	%
Potencjał ludzki	0	0%	146400	0%	-	100%
Administracyjna	40395824	3%	0	0%	2392778	3%
Kulturalna i turystyczna	38950022	3%	0	0%	0	0%
Gospodarcza	36518002	3%	879340079	99%	13236501	17%
Komunikacyjna	875689566	71%	0	0%	0	0%
Informacyjna	66651995	5%	89082554	10%	0	0%
Naukowo-badawcza	0	0%	802282445	90%	29231712	37%
Brak przypisanej funkcji	62271374	5%	484200	0%	36496628	47%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

* Projekty mogły wpisywać się w więcej niż jedną funkcję, stąd procentowy udział poszczególnych funkcji nie sumuje się do 100%.

Tabela 31. Wartości projektów realizowanych w ramach PO IiŚ, PO IG i PO KL w Bydgoszczy i Toruniu.

Sumaryczna wartość projektów	Bydgoszcz i Toruń (PLN)	Bydgoszcz (PLN)	Toruń (PLN)
PO IiŚ	1 228 804 925,54	278 692 388,8	950 112 536,74
PO IG	889 826 835,10	384 887 012,23	504 939 822,87
PO KL	78 350 732,70	47 209 989,43	31 140 743,27

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

Powyższa tabela prezentuje sumaryczne wartości projektów realizowanych w Bydgoszczy i Toruniu w ramach poszczególnych programów operacyjnych. Największa ilość środków została skierowana do Bydgoszczy i Torunia w ramach POIiŚ oraz PO IG.

Na potrzeby analizy zidentyfikowano 6 obszarów wsparcia RPO WK-P i innych programów: rozwój przedsiębiorczości i atrakcyjności inwestycyjnej miast, nauka oraz badania i rozwój, infrastruktura i rozwiązania transportowe, infrastruktura i rozwiązania informatyczne, kultura i turystyka oraz administracja. W ramach tych obszarów opis dotyczył będzie rozwoju poszczególnych funkcji metropolitalnych. Ze względu na przejrzystość, w ramach opisu funkcji komunikacyjno-informacyjnej oddzielnie zostaną opisane zagadnienia związane z komunikacją i informacją.

Szczegółowa charakterystyka wymienionych obszarów zostanie opisana w dalszych częściach rozdziału i dotyczyć będzie założeń i efektów projektów realizowanych w ramach RPO WK-P w kontekście ich wpływu na rozwój poszczególnych funkcji, przez pryzmat osiągniętych efektów. Zostanie zaprezentowana także adekwatność realizowanych działań w odniesieniu do potrzeb w kontekście rozwoju obszaru metropolitalnego oraz wskazanie najbardziej efektywnych instrumentów wsparcia wdrażanych projektów. Ostatni element będzie stanowił opis efektów realizowanych inwestycji w kontekście ich przyszłego oddziaływania na rozwój potencjału i funkcji.

Osobnym elementem charakterystyki każdej z funkcji będą informacje na temat wpływu interwencji innych programów operacyjnych na rozwój poszczególnych funkcji.

Streszczenie

Wprowadzenie

Obszar i zakres badania

Wyniki badania

Wnioski i rekomendacje

Aneks

4.2.1. Rozwój przedsiębiorczości i atrakcyjności inwestycyjnej

W KPZK 2030 budowa potencjału gospodarczego została uznana za niezwykle istotny obszar, który jest silnie związany z rozwojem pozostałych funkcji metropolitalnych. Dzieje się tak ponieważ miejsce skupiające inwestycje oraz nowoczesną działalność gospodarczą wspiera i wymaga wsparcia chociażby ze strony ośrodków badawczych oraz przyczynia się do kumulacji na tym obszarze konkurencyjnych zasobów kapitału ludzkiego⁴³. Dlatego nie dziwi, że jednym z celów, jaki stawiają przed sobą samorządy Bydgoszczy i Torunia jest zbudowanie obszaru metropolitalnego opartego na nowoczesnej gospodarce. Zapis tej wizji znalazł odzwierciedlenie w przyjętych strategiach rozwoju tych miast. W Strategii Rozwoju Miasta Torunia do 2020 roku, celem strategicznym jest stworzenie w mieście nowoczesnej gospodarki opartej o innowacyjne przedsiębiorstwa, rozwijanie infrastruktury technicznej na potrzeby mieszkańców, gospodarki i turystów. Cele operacyjne obejmują rozwój lokalnych instytucji otoczenia biznesu, promocję gospodarczą miasta poprzez aktywne poszukiwanie inwestorów oraz wsparcie innowacyjnych działań na rzecz gospodarki opartej na wiedzy⁴⁴.

W Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku także można znaleźć zapisy dotyczące rozwoju gospodarczego. Jednym z celów strategicznych jest tworzenie warunków sprzyjających rozwojowi nowoczesnej gospodarki, w ramach którego wskazano następujące cele operacyjne: pobudzanie do inwestowania, efektywne wykorzystanie i rozwój potencjału ekonomicznego miasta oraz wspieranie aktywności gospodarczej istniejących podmiotów⁴⁵.

Potwierdzenie jak ważna jest sfera gospodarcza dla miast stołecznych przyniosły także badania FGI, podczas, których wielokrotnie padały argumenty dotyczące konieczności wsparcia tego obszaru:

Bardzo ważne są te szanse związane z gospodarką. Za gospodarką pójdzie reszta. Wszystkie te elementy w ramach poszczególnych funkcji wyglądałyby lepiej gdybyśmy byli na lepszym poziomie gospodarczym. Wykorzystanie tych potencjałów, które mamy jest możliwe. Nasze doskonałe położenie jest dla nas szansą. Z punktu położenia naszego regionu my patrzymy na Berlin na przykład jako na nasz rynek zbytu. Staramy się patrzeć pod kątem korzyści dla regionu, dlatego wybiegamy dalej poza Warszawę.

Kwoty przeznaczone na realizację zadań związanych z rozwojem gospodarczym nie stanowią bezpośrednich wydatków w budżecie jednostek samorządu terytorialnego, jednak przytoczenie przykładowych wydatków miast na obszar gospodarki i atrakcyjności inwestycyjnej może pokazać skalę środków pozyskanych z RPO WK-P.

W 2011 roku miasto Toruń ze środków budżetowych przeznaczyło 135 656 złotych na promocję inwestycyjną. Pieniądze zostały wykorzystane m.in. na udział przedstawicieli miasta w targach INCEST-TOR- Kujawsko-Pomorskie Targi Inwestycyjne, organizację konferencji pn. „Odnawialne źródła energii. Nowe podejście do inwestowania w Toruniu”, przygotowania folderów, ulotek, reklam o zbywanych

⁴³ KPZK 2030, s. 38.

⁴⁴ Zob. *Strategia Rozwoju Torunia 2020*.

⁴⁵ Zob. *Strategia Rozwoju Bydgoszczy 2015*.

przez gminę terenach inwestycyjnych, ogłoszeń prasowych, analiz, opracowań, tłumaczeń (m.in. Katalogu Ofert Inwestycyjnych, Przewodnika Przedsiębiorcy i Inwestora), uaktualnienia materiałów zawierających informacje o ofercie inwestycyjnej miasta.

Wśród wydatków budżetowych miasta Bydgoszczy w 2011 roku, znajduje się jedna wspólna pozycja dotycząca wydatków zmierzających do kreowania pozytywnego wizerunku miasta, która łączy w sobie działania mające na celu przekazanie informacji dla szerokiego grona odbiorców mówiących o walorach turystycznych, ekologicznych i gospodarczych oraz infrastrukturze miejskiej Bydgoszczy. Przeznaczona na te działania kwota to 2 452 106, 47 złotych.

RPO WK-P

Na podstawie KSI SIMIK zostało wyróżnionych 339 projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej w ramach RPO WK-P, które wspierały rozwój przedsiębiorczości i atrakcyjności inwestycyjnej miast, a tym samym miały wpływ na funkcję gospodarczą Bydgoszczy i Torunia. Łączna kwota przeznaczona na tego typu projekty wyniosła 685 315 118,39 złotych (patrz tabela 32). Spośród tej grupy najwięcej projektów dotyczyło bezpośrednich inwestycji w przedsiębiorstwa - 287. Dużo mniej, bo 32 interwencje, dotyczyły współfinansowania usług i aplikacji dla MŚP, takich jak np. e-handel, kształcenie i szkolenia itp. Pozostałe projekty dotyczyły m.in. subwencji usług w zakresie zaawansowanego wsparcia dla przedsiębiorstw i grup przedsiębiorstw (7 projektów), innych działań mających na celu poprawę dostępu MŚP do TIK (4 projekty). Inwestycje te wydają się przedsięwzięciami o dużo mniejszej skali. Potwierdzenie powyższych informacji przynosi charakterystyka beneficjentów korzystających ze wsparcia, wśród których 295 to przedsiębiorcy (w tym osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, jak i sektor MMŚP). 30 projektów było realizowanych przez samorząd terytorialny i jego jednostki, 7 projektów zrealizowały fundacje i stowarzyszenia, 4 organizację pracodawców, bądź samorząd gospodarczy zaś beneficjentem 3 projektów były uczelnie wyższe. Do wylosowanej próby w ramach prowadzonych badań CATI trafiło 136 projektów (40%) mających wpływ na rozwój funkcji gospodarczej.

Tabela 32. Projekty współfinansowane z RPO WK-P wspierające funkcję gospodarczą Bydgoszczy i Torunia

Liczba projektów	339	
Rodzaje projektów	Wsparcie na rzecz rozwoju B+RT, w szczególności w MŚP (w tym dostęp do usług związanych z B+RT w ośrodkach badawczych)	1 projekt
	Usługi w zakresie zaawansowanego wsparcia dla przedsiębiorstw i grup przedsiębiorstw	7 projektów
	Inne inwestycje w przedsiębiorstwa	287 projektów
	Usługi i aplikacje dla MŚP (e-handel, kształcenie i szkolenie, tworzenie sieci itp.)	32 projekty
	Inne działania mające na celu poprawę dostępu MŚP do TIK i ich wydajne użytkowanie	4 projekty
	Inne wsparcie na rzecz wzmocnienia usług turystycznych	2 projekty
	Zintegrowane projekty na rzecz rewitalizacji obszarów miejskich i wiejskich	1 projekt
	Transfer technologii i udoskonalanie sieci współpracy między MŚP, między MŚP a innymi podmiotami	2 projekty
	Wsparcie na rzecz MŚP w zakresie promocji produktów i procesów przyjaznych dla środowiska	3 projekty
Rodzaj beneficjentów	Samorząd terytorialny i jego jednostki organizacyjne	30 projektów
	Osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą	128 projektów
	Mikro przedsiębiorstwo	52 projekty
	Małe przedsiębiorstwo	45 projektów
	Średnie przedsiębiorstwo	49 projektów
	Duże przedsiębiorstwo	21 projektów
	Fundacja, stowarzyszenie	7 projektów
	Organizacja pracodawców, samorząd gospodarczy	4 projekty
	Uczelnia wyższa	3 projekty
Suma zainwestowanych środków	Ogółem: 685 315 118,39 zł Środki UE: 385 598 759,79 zł	

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

Główne efekty

Analizując interwencje realizowane w ramach RPO WK-P, na podstawie przeprowadzonych badań CATI pod kątem pełnienia przez Bydgoszcz i Toruń funkcji metropolitalnych, należy zwrócić uwagę na efekty realizacji badanych projektów. Można je podzielić na dwa rodzaje: w pierwszym efekty skierowane są przede wszystkim bezpośrednio do przedsiębiorstw, w drugim opierają się na szeroko zakrojonych działaniach skierowanych do większej grupy podmiotów i miały na celu inicjowanie aktywności gospodarczej i poprawę efektywności działania podmiotów gospodarczych (patrz tabela 33).

Zdecydowanie największą grupę projektów stanowią te, realizowane przez przedsiębiorstwa, które skupiły się na zwiększaniu własnego potencjału gospodarczego (88%) oraz zwiększaniu przedsiębiorczości (43%). Wynika to przede wszystkim z dużej popularności wsparcia skierowanego do tej grupy odbiorców oraz stosunkowo niskich kwot dofinansowania (np. w porównaniu z projektami

infrastrukturalnymi), co umożliwiło dużej liczbie firm skorzystanie z tego rodzaju wsparcia.

Projekty dotyczące zwiększenia potencjału gospodarczego oraz atrakcyjności inwestycyjnej Bydgoszczy i Torunia stanowiły odpowiednio (7%) i (5%) wszystkich przedsięwzięć wspierających funkcję gospodarczą miast. Inwestycje te wiązały się głównie z usprawnieniami współpracy z inwestorami oraz przygotowaniem terenów inwestycyjnych.

Tabela 33. Charakterystyka projektów realizowanych w ramach RPO WK-P, wpisujących się w rozwój funkcji gospodarczej (badanie CATI).

Jaki obszar jest/był obiektem wsparcia projektu:		
	N	%
Zwiększenie przedsiębiorczości	58	43%
Zwiększenie potencjału gospodarczego przedsiębiorstwa	119	88%
Zwiększenie potencjału gospodarczego Bydgoszczy/Torunia	9	7%
Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej Bydgoszczy/Torunia	7	5%
Żadne z powyższych	2	2%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie wyników CATI z beneficjentami RPO WK-P. N=136 – beneficjenci realizujący projekty w ramach funkcji gospodarczej i atrakcyjności inwestycyjnej (wielokrotna odpowiedź)

Potwierdzenie powyższego stwierdzenia przynosi kolejne zestawienie odpowiedzi dotyczących celu realizowanego projektu. Spośród badanych, 93% potwierdziło, że realizacja projektu wsparła dotychczas funkcjonujące przedsiębiorstwo lub podmiot związany z rozwojem przedsiębiorczości. Jedynie 3% potwierdziło utworzenie nowego przedsiębiorstwa/podmiotu związanego z rozwojem przedsiębiorczości w ramach realizowanego projektu. Można więc stwierdzić, że zdecydowaną większość dotacji otrzymały przedsiębiorstwa/ podmioty już działające na rynku, a Regionalny Program Operacyjny nie wpłynął znacząco na powstanie nowych przedsiębiorstw/ podmiotów.

Tabela 34. Wsparcie powstawania podmiotów związanych z rozwojem przedsiębiorczości w ramach RPO WK-P (badanie CATI).

Czy projekt miał na celu:		
	N	%
Utworzenie nowych przedsiębiorstw/podmiotów związanych z rozwojem przedsiębiorczości	4	3%
Wsparcie dotychczas funkcjonujących przedsiębiorstw/ podmiotów związanych z rozwojem przedsiębiorczości	125	93%
Żadne z powyższych	6	5%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie wyników CATI z beneficjentami RPO WK-P. N=135 – beneficjenci realizujący projekty związane ze zwiększeniem przedsiębiorczości, potencjału gospodarczego przedsiębiorstw, potencjału gospodarczego Bydgoszczy/Torunia, atrakcyjności inwestycyjnej Bydgoszczy/Torunia (wielokrotna odpowiedź)

Nie mniej ważnym efektem kształtowania obszaru gospodarczego, a co za tym idzie budowania funkcji gospodarczej jest udział w targach, konferencjach i kongresach oraz inwestycje w infrastrukturę targową i konferencyjną. Na pytanie dotyczące realizacji tego typu działań w ramach analizowanych projektów, 30% respondentów potwierdziło otrzymanie wsparcia finansowego ze środków RPO na

udział w imprezach wystawienniczych, w tym dla 10% dofinansowanie umożliwiło organizację targów/konferencji/kongresu, zaś w 5% przypadków inwestycję w infrastrukturę targową/konferencyjną. Warto zaznaczyć, że 93 osoby (69%) nie zgodziły się z żadną z powyższych odpowiedzi. Część z badanej grupy, która dzięki wsparciu ze środków RPO WK-P zdecydowała się na uczestnictwo w targach, szczególnie tych o zasięgu ogólnopolskim lub międzynarodowym, miała okazję do zaprezentowania firmy szerszemu gronu odbiorców i pozyskanie nowych kontaktów. Udział w targach/ konferencjach/ kongresach stwarzał także możliwość do zwiększenia obszaru oddziaływania przedsiębiorstwa lub pozyskanie zagranicznego inwestora.

Tabela 35. Charakterystyka projektów związanych z branżą targową, konferencyjną i kongresową, realizowanych w ramach RPO WK-P (badanie CATI).

Czy projekt realizowany/zrealizowany przez Pana/i podmiot przewiduje/przewidywał:		
	N	%
udział w targach/konferencjach/kongresach	40	30%
organizację targów/konferencji/kongresów	13	10%
inwestycję w infrastrukturę targową/konferencyjną	7	5%
żadne z powyższych	93	69%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie wyników CATI z beneficjentami RPO WK-P. N=135 – beneficjenci realizujący projekty związane ze zwiększeniem przedsiębiorczości, potencjału gospodarczego przedsiębiorstw, potencjału gospodarczego Bydgoszczy/Torunia, atrakcyjności inwestycyjnej Bydgoszczy/Torunia (projekty 42 beneficjentów związane były z targami/konferencjami/kongresami) (wielokrotna odpowiedź)

Wśród odpowiedzi na pytanie bezpośrednio dotyczące efektów zrealizowanego projektu dominowały te dotyczące zwiększenia zakresu lub ilości oferowanych produktów/świadczonych usług (93%). Pozostałe w kolejności odpowiedzi są naturalną konsekwencją wprowadzonych zmian, a składają się na nie wzrost zatrudnienia (70%) oraz zwiększenie obrotów (82%). Należy jednak pamiętać, że wzrost zatrudnienia był jednym ze wskaźników koniecznych do osiągnięcia w ramach realizacji projektu.

Tabela 36. Charakterystyka projektów dotyczących rozwoju potencjału przedsiębiorstw, realizowanych w ramach RPO WK-P (badanie CATI).

Czy efektem projektu realizowanego/zrealizowanego przez Pana/i podmiot jest/było:		
	N	%
Zwiększenie zakresu lub ilości oferowanych produktów/świadczonych usług	111	93%
Wzrost zatrudnienia	83	70%
Zwiększenie obrotów	97	82%
Podjęcie inwestycji z uwzględnieniem kapitału zagranicznego	1	1%
Żadne z powyższych	3	3%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie wyników CATI z beneficjentami RPO WK-P. N=119 – beneficjenci realizujący projekty związane ze zwiększeniem potencjału gospodarczego przedsiębiorstw (wielokrotna odpowiedź)

Adekwatność

Powyższe informacje dotyczące głównych efektów należy odnieść do adekwatności interwencji w ramach RPO WK-P w zakresie potrzeb w obszarze rozwoju funkcji metropolitalnych. Jak już zostało

wspomniane, wsparcie otrzymane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego związane z rozwojem obszaru gospodarczego można uznać za znaczący zasób. Otrzymały je przede wszystkim przedsiębiorstwa, a w mniejszym stopniu samorządy, czy instytucje wspierania biznesu. Wykorzystanie tych środków nie wpłynęło zatem w znaczącym stopniu na wzrost wskaźników, które w niniejszym opracowaniu zostały uznane za decydujące w pełnieniu funkcji metropolitalnej w zakresie gospodarczym i atrakcyjności inwestycyjnej, takich jak: wzrost liczby spółek z kapitałem zagranicznym, rozwijanie infrastruktury wspierającej biznes, rozwój bazy wystawienniczo-targowej.

Powyższe stwierdzenie znajduje potwierdzenie w opiniach respondentów badań FGI, podczas, których jeden z uczestników stwierdził:

Moim zdaniem najmniej te funkcje gospodarczo-finansowe, bo nawet jeśli to było dofinansowanie dla przedsiębiorców, to nie jest to rozwiązanie, które buduje potencjał metropolitalny. Rozwój tej funkcji metropolitalnej jest czymś innym niż rozwój poszczególnych małych przedsiębiorstw.

Należy jednak stwierdzić, że pozytywnym efektem przyznanego przedsiębiorcom wsparcia jest wzrost konkurencyjności gospodarczej miast stołecznych opartych o nowoczesność. Co ważne, została podjęta próba, upowszechnienia rozwiązań innowacyjnych w przedsiębiorstwach poprzez stworzenie sieci powiązań, w których głównymi podmiotami są ośrodki naukowe, ośrodki badawczo - wdrożeniowe, podmioty gospodarcze, instytucje otoczenia biznesu, administracja i zarządzanie.

Optymalne narzędzia

Optymalnymi narzędziami, które miały wpływ na rozwój potencjału gospodarczego ośrodków stołecznych, były inicjatywy łączące sferę przedsiębiorczości z otoczeniem wspierania biznesu i jednostkami z sektora B+R. Uwaga na ten trend została zwrócona podczas badań FGI:

Skorelowanie nauki z praktyką i gospodarką. Chodzi o to, żeby pewne procesy i działania naukowe wynikały z potrzeb rynkowych. W tym momencie jest to trochę rozbieżne.

a także kolejna wypowiedź:

Kwestia rozwoju gospodarczego będzie skierowana w stronę sytuowania przemysłu poza wielkomiejskimi jednostkami. W miastach będą tworzyły się centra technologiczne. To się dzieje już teraz dzięki funduszom z RPO. Ten związek nauki i przemysłu jest w mojej opinii coraz większy. Najważniejsza rzecz to jest wspólne projektowanie programów, po to żeby już od samego początku osoby, które są wspólnymi projektami zainteresowane, na etapie planowania je realizowały. To już się dzieje mimo różnych politycznych zawirowań, które ja oceniam, że w pewnym momencie zostaną zastopowane przez regulacje krajowe.

Przykładem takiej inicjatywy może być projekt realizowanych w ramach RPO pod nazwą *Program pilotażowy w województwie kujawsko-pomorskim „Voucher Badawczy”*, o którym była mowa podczas badań fokusowych. W jego ramach można otrzymać 25 000 złotych lub 50 000 złotych na współpracę

z jednostkami naukowymi w zakresie przeprowadzenia badań przemysłowych, prac badawczo-rozwojowych i badań nad zgodnością z normami. Realizacja podobnych projektów może zostać uznana za skuteczny sposób budowania funkcji zarówno gospodarczej, jak i naukowo-badawczej. Mając jednak na uwadze dotychczasową skalę ich realizacji możemy jedynie mówić o wzmocnieniu w tym zakresie potencjału miast stołecznych.

Potencjał rozwojowy

Ważną kwestią jest także odpowiedź na pytanie dotyczące tego czy interwencje w ramach RPO WK-P mogą przynieść pozytywne efekty w przyszłości w odniesieniu do rozwoju potencjału i funkcji metropolitalnych. Z dużym prawdopodobieństwem można przyjąć, że szczególnie w ramach projektów łączących funkcje naukowo-badawczą i gospodarczą należy spodziewać się pozytywnych efektów w przyszłości. Można takie wnioski wysnuć także w kierunku działań skierowanych do szerszego grona przedsiębiorców oraz inicjatywy mające na celu promocję regionu na szerszą skalę np. ogólnopolską i międzynarodową. Przykładami takich projektów oprócz wcześniej wymienionego Vouchera badawczego są także: Marki regionu Kujawsko-Pomorskiego, projektu polegającego na przygotowaniu katalogu promującego walory gospodarcze i inwestycyjne województwa, czy budowa interdyscyplinarnego Centrum Nowoczesnych Technologii UMK w Toruniu. Podjęte działania, finansowane ze środków RPO WK-P, mają potencjał rozwojowy także ze względu na skierowanie aktywności stołecznych instytucji naukowo-badawczych na opracowanie innowacyjnych rozwiązań, a także stymulowanie zainteresowania podmiotów gospodarczych z Bydgoszczy i Torunia wprowadzaniem nowoczesnych rozwiązań.

Pozostałe programy operacyjne

W ramach analizy bazy KSI zostały zidentyfikowane 3 projekty o wartości 36 518 002,61 zł realizowane w ramach PO IŚ, które wpłynęły na rozwój funkcji gospodarczej (patrz tabela 37). Wsparcie Unii Europejskiej w ich realizacji wyniosło 7 377 573,51 zł. Inicjatywy te dotyczyły działań na rzecz ochrony środowiska i zapobiegania zagrożeniom, rozwoju systemu zapobiegania i kontroli zanieczyszczeń oraz oczyszczania ścieków.

Tabela 37. Projekty współfinansowane z PO IiŚ wspierające funkcję gospodarczą i finansową Bydgoszczy i Torunia

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko		
Liczba projektów	3	
Rodzaje projektów	Inne działania na rzecz ochrony środowiska i zapobiegania zagrożeniom	1 projekt
	Zintegrowany system zapobiegania i kontroli zanieczyszczeń	1 projekt
	Oczyszczanie ścieków	1 projekt
Rodzaj beneficjentów	Duże przedsiębiorstwo	3 projektów
Suma zainwestowanych środków	Ogółem: 36 518 002,61zł Środki UE: 7 377 573,51zł	

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

W Programie Operacyjnym Innowacyjna Gospodarka wyróżniono 51 projektów, których realizację można uznać za wkład w rozwój funkcji gospodarczej Bydgoszczy i Torunia (patrz tabela 38). Wyróżnione interwencje przede wszystkim służyły powstaniu usług i aplikacji dla MŚP (14 projektów), usług w zakresie zaawansowanego wsparcia dla przedsiębiorstw i grup przedsiębiorstw (11 projektów) oraz inwestycji w przedsiębiorstwa bezpośrednio związane z dziedziną badań i innowacji oraz usług i aplikacji dla obywateli (po 8 projektów). Sześć projektów dotyczyło działań mających na celu poprawę dostępności MŚP do TIK, a 4 projekty, wsparcia na rzecz rozwoju B+RT, w szczególności w MŚP. Warto zaznaczyć, że beneficjentami 50 projektów były przedsiębiorstwa, natomiast 1 przedsięwzięcie zostało zrealizowane przez organizację pozarządową. Łączna wartość zainwestowanych środków to 489 663 233 zł, z czego ponad 40% zostało przekazanych z Unii Europejskiej (200 062 357,21zł.)

Tabela 38. Projekty współfinansowane z PO IG wspierające funkcję gospodarczą i finansową Bydgoszczy i Torunia

Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka		
Liczba projektów	51	
Rodzaje projektów	Wsparcie na rzecz rozwoju B+RT, w szczególności w MŚP (w tym dostęp do usług związanych z B+RT w ośrodkach badawczych)	4 projekty
	Usługi w zakresie zaawansowanego wsparcia dla przedsiębiorstw i grup przedsiębiorstw	11 projektów
	Inwestycje w przedsiębiorstwa bezpośrednio związane z dziedziną badań i innowacji (innowacyjne technologie, tworzenie przedsiębiorstw przez uczelnie, istniejące ośrodki B+RT i przedsiębiorstwa itp.)	8 projektów
	Usługi i aplikacje dla obywateli (e-zdrowie, e-administracja, e-edukacja, e-integracja itp.)	8 projektów
	Usługi i aplikacje dla MŚP (e-handel, kształcenie i szkolenie, tworzenie sieci itp.)	14 projektów
	Inne działania mające na celu poprawę dostępu MŚP do TIK i ich wydajne użytkowanie	6 projektów
Rodzaj beneficjentów	Osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą	15 projektów
	Mikro przedsiębiorstwo	15 projekty
	Małe przedsiębiorstwo	12 projektów
	Średnie przedsiębiorstwo	4 projektów
	Duże przedsiębiorstwo	4 projektów
	Fundacja, stowarzyszenie	1 projektów
Suma zainwestowanych środków	Ogółem: 489 663 233,76 zł Środki UE: 200 062 357,21zł	

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

Funkcja gospodarcza została wsparta także projektami realizowanymi z PO KL na łączną kwotę 13 236 501,79 zł., w tym środki przekazane przez Unię Europejską wyniosły 7 956 399,88 zł (patrz tabela 39). 21 spośród 38 zidentyfikowanych projektów dotyczyło rozwoju systemów i strategii uczenia się przez całe życie w przedsiębiorstwach, 16 interwencji objęło rozwój specjalistycznych usług w zakresie zatrudnienia, szkolenia i wsparcia w związku z restrukturyzacją sektorów i przedsiębiorstw, a 1 projekt dotyczył opracowania, uruchomienia i wdrożenia reform systemu kształcenia i szkolenia celem zwiększenia zdolności do zatrudnienia. Beneficjentami wsparcia byli w ogromnej większości przedsiębiorcy, dlatego 33 projekty zrealizowały firmy z sektora mikro, małych, średnich i dużych firmy. Pozostała grupa to uczelnie wyższe, szkoły lub placówki oświatowe oraz samorząd i jego jednostki organizacyjne.

Tabela 39. Projekty współfinansowane z PO KL wspierające funkcję gospodarczą i finansową Bydgoszczy i Torunia

Program Operacyjny Kapitał Ludzki		
Liczba projektów	38	
Rodzaje projektów	Rozwój systemów i strategii uczenia się przez całe życie w przedsiębiorstwach; szkolenia i usługi na rzecz zwiększenia zdolności adaptacyjnych pracowników do zmian; promowanie przedsiębiorczości i innowacji	21 projektów
	Rozwój specjalistycznych usług w zakresie zatrudnienia, szkolenia i wsparcia w związku z restrukturyzacją sektorów i przedsiębiorstw, rozwój systemów przewidywania zmian w sferze zatrudnienia i zapotrzebowania na kwalifikacje i przyszłych wymogów w zakresie zatrudnienia i kwalifikacji	16 projektów
	Opracowywanie, uruchomienie i wdrożenie reform systemów kształcenia i szkolenia celem zwiększenia zdolności do zatrudnienia, zwiększenia stopnia dostosowania systemów kształcenia i szkolenia początkowego i zawodowego do potrzeb rynku pracy oraz systematycznej aktualizacji kwalifikacji kadry systemu oświaty w perspektywie gospodarki opartej na innowacji i wiedzy	1 projekt
Rodzaj beneficjentów	Samorząd terytorialny i jego jednostki organizacyjne	1 projekt
	Osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą	3 projekty
	Mikro przedsiębiorstwo	2 projekty
	Małe przedsiębiorstwo	11 projektów
	Średnie przedsiębiorstwo	10 projektów
	Duże przedsiębiorstwo	7 projektów
	Szkoła lub placówka oświatowa	2 projekty
	Uczelnia wyższa	2 projekty
Suma zainwestowanych środków	Ogółem: 13 236 501,79 zł Środki UE: 7 956 399,88 zł	

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

Powyższe dane należy uzupełnić o informacje uzyskane w badaniu CATI, w ramach którego najsilniej reprezentowane były projekty realizowane w ramach PO IG – 44 badanych.

Tabela 40. Charakterystyka projektów realizowanych w ramach PO IiŚ, PO IG i PO KL, wpisujących się w rozwój funkcji gospodarczej (badanie CATI).

Jaki obszar był/jest obiektem wsparcia projektu?					
		PO IiŚ	PO IG	PO KL	Ogółem
Zwiększenie przedsiębiorczości	N	1	12	3	16
	%	20%	27%	60%	30%
Zwiększenie potencjału gospodarczego przedsiębiorstwa	N	5	40	4	49
	%	100%	91%	80%	91%
Zwiększenie potencjału gospodarczego Bydgoszczy/Torunia	N	0	5	0	5
	%	0%	11%	0%	9%
Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej Bydgoszczy/Torunia	N	0	0	0	0
	%	0%	0%	0%	0%
Żadne z powyższych	N	0	0	1	1
	%	0%	0%	20%	2%
Ogółem	N	5	44	5	54
	%	100%	100%	100%	100%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie wyników CATI z beneficjentami PO IiŚ (N=5), PO IG (N=44) i PO KL (N=5) – beneficjenci realizujący projekty w ramach funkcji gospodarczej i atrakcyjności inwestycyjnej (wielokrotna odpowiedź)

Główny obszar wsparcia, którego dotyczyły realizowane w ramach tego programu projekty to zwiększenie potencjału gospodarczego przedsiębiorstw. Pięć projektów realizowanych w ramach PO IG, jako obszar wskazało zwiększenie potencjału gospodarczego Bydgoszczy i Torunia. Wśród nich najbardziej znaczący zarówno pod kątem zasięgu oddziaływania jak i kosztów realizacji jest projekt dotyczący rozbudowy i rozwoju działalności Toruńskiego Parku Technologicznego, realizowany przez Toruńską Agencję Rozwoju Regionalnego. Realizacja pozostałych projektów dotyczących rozbudowy potencjału gospodarczego przedsiębiorstw obejmowała m.in. dofinansowanie dotyczące zaprojektowania i wdrożenia innowacyjnych produktów, opracowanie planów rozwoju eksportu, rozwoju biznesu elektronicznego lub inwestycji w szkolenie zatrudnionych pracowników. Powyższe działania miały prawdopodobnie dosyć duże znaczenie dla samych przedsiębiorstw, w których były prowadzone, natomiast zasięg ich oddziaływania powoduje, że w większym stopniu nie przyczyniają się do rozwoju funkcji gospodarczej, a jedynie miały wpływ na wzrost potencjału. Zauważalna jest natomiast mała ilość wsparcia inicjatyw sprzyjających rozwojowi infrastruktury biznesu lub poszerzających ich zakres funkcjonowania, które mogłyby służyć szerszemu gronu przedsiębiorców, a tym samym zwiększać zasięg oddziaływania przekazywanych środków.

4.2.2. Nauka oraz badania i rozwój

Obszar naukowo-badawczy nie tylko sam może pełnić funkcję metropolitalną, ale także wpływać na wzrost potencjału gospodarczego miast. Jest także źródłem bardzo cennego w dzisiejszej gospodarce zasobu jakim jest wiedza, ponieważ naukowo chłonne rodzaje działalności gospodarczej są z reguły wysoce konkurencyjne i to one m.in. one mają wpływ na pełnienie przez miasto funkcji metropolitalnej. Ogromną rolę tego obszaru jest także zapewnienie wysokiego poziomu kształcenia i rozwoju kultury.

Na podstawie Krajowego Systemu Informatycznego *Systemu Informatycznego Monitoringu i Kontroli* (KSI SIMIK) wyodrębniono 79 projektów o wartości 1 196 231 209 zł. zrealizowanych przy udziale środków Unii Europejskiej na terenie miasta Bydgoszczy i Torunia, które związane są z opisywanym obszarem. Kwota ta jest znacząca, jeśli porównana zostanie z wydatkami budżetowymi na szkolnictwo wyższe miast stołecznych na przestrzeni ostatnich 4 lat.

Wydatki Torunia na ten cel systematycznie rosną. W 2008 roku wynosiły 2 438 000 zł., zaś w 2011 roku samorząd przeznaczył na ten cel 4 145 000 zł. Można więc stwierdzić, że pieniądze pozyskiwane na sferę nauki i badań ze środków europejskich stanowią duże wsparcie dla rozwoju obszaru naukowo-badawczego. Inaczej przedstawia się sytuacja Bydgoszczy, w której budżet na szkolnictwo wyższe maleje, od kwoty 894 082 zł. w 2008 roku do 514 736 zł. w roku 2011r.

Tabela 41. Wydatki budżetowe Torunia i Bydgoszczy na szkolnictwo wyższe w latach 2008-2011.

Miasto	2008	2009	2010	2011
	zł	zł	zł	zł
Bydgoszcz	894 082	1 199 739	450 000	514 736
Toruń	2 438 000	3 491 500	3 357 500	4 145 000

Źródło. Opracowanie na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Warto także zaznaczyć, że kwestia rozwoju sfery badawczo-rozwojowej stała się dla opisywanych miast na tyle ważna, że została wpisana do strategii rozwoju zarówno Bydgoszczy i Torunia. Strategia Rozwoju Torunia do 2020 roku jako jeden z celów strategicznych stawia sobie uczynienie z Torunia miasta edukacji i ośrodka akademickiego o międzynarodowym znaczeniu. Realizacji tego celu mają służyć cele operacyjne koncentrujące się wokół kształtowania międzynarodowego wymiaru uniwersytetu, a także stworzenia w mieście warunków do spotkań naukowców. Również w Strategii Rozwoju Bydgoszczy do 2015 r. wpisany został cel strategiczny dotyczący stymulowania miasta jako ośrodka metropolitalnego o znaczeniu międzynarodowym m.in. poprzez rozwój potencjału naukowego. Ma to nastąpić poprzez: umocnienie roli miasta jako ośrodka akademickiego, tworzenie nowych kierunków kształcenia, rozszerzanie zakresu badań naukowych związanych z potrzebami miasta, finansowe wspieranie działań o zasięgu regionalnym, krajowym i międzynarodowym istniejących uczelni i środowisk naukowych oraz rozwijanie współpracy naukowej.

RPO WK-P

Rola miast stołecznych w budowaniu tego obszaru została zauważona podczas badań FGI, o czym świadczy następująca wypowiedź:

Jeśli mówimy o sferze badawczo-rozwojowej, to jest niekwestionowana rola Bydgoszczy i Torunia. Najważniejsze ośrodki badawcze i uczelnie wyższe zlokalizowane są w tych miastach i jakby one nadają tempo zmian. Inne miasta w województwie oferują również potencjał naukowy, ale nie jest to taki rozmiar jak w miastach stołecznych. Przez osiem lat udało się rozwinąć zakres usług badawczych oferowanych przez te uczelnie. Jeśli chodzi o sferę badawczo-naukową to ta sfera, która może działać na gospodarkę regionu (powiązanie biznesu ze światem nauki) to ogromne środki zostały skierowane na stołeczne uczelnie. Pierwsze projekty w tym obszarze rozwoju uczelni realizowane były już w ramach ZPORR i kontynuowane z RPO.

W kontekście tej wypowiedzi warto przytoczyć dane z KSI SIMIK dotyczące nakładów finansowych na obszar szkolnictwa wyższego, badań i nauki poniesionych ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego z II, III, IV, V i VII osi priorytetowych. W ramach RPO zrealizowanych zostało 20 projektów na łączną kwotę 358 374 667 zł, co stanowi 30% ogólnej puli pieniędzy przeznaczonej ze wszystkich programów operacyjnych na obszar naukowo-badawczy. Otrzymane wsparcie dotyczyło przede wszystkim infrastruktury systemu oświaty (9 projektów) oraz działań na rzecz rewitalizacji obszarów miejskich i wiejskich (4 projekty). Dwa projekty dotyczyły transferu technologii i udoskonalenia sieci współpracy między MŚP, między MŚP a innymi przedsiębiorstwami, uczelniami itp.

Beneficjentami tego wsparcia w dużej części były samorządy terytorialne i ich jednostki organizacyjne oraz uczelnie wyższe (po 8 projektów). W dalszej kolejności korzystały z niego organy władzy, kościoły i związki wyznaniowe oraz organizacje pracodawców.

Tabela 42. Projekty współfinansowane z RPO WK-P wspierające funkcję naukowo-badawczą Bydgoszczy i Torunia

Liczba projektów	20	
Rodzaje projektów	Wsparcie na rzecz rozwoju B+RT, w szczególności w MŚP (w tym dostęp do usług związanych z B+RT w ośrodkach badawczych)	1 projekt
	Infrastruktura telekomunikacyjna (w tym sieci szerokopasmowe)	1 projekt
	Usługi i aplikacje dla obywateli (e-zdrowie, e-administracja, e-edukacja, e-integracja itp.)	1 projekt
	Efektywność energetyczna, produkcja skojarzona (kogeneracja), zarządzanie energią	1 projekt
	Jakość powietrza	1 projekt
	Zintegrowane projekty na rzecz rewitalizacji obszarów miejskich i wiejskich	4 projekty
	Infrastruktura systemu oświaty	9 projektów
	Transfer technologii i udoskonalanie sieci współpracy między MŚP, między MŚP a innymi przedsiębiorstwami, uczelniami, wszelkiego rodzaju instytucjami na poziomie szkolnictwa pomaturalnego, władzami regionalnymi, ośrodkami badawczymi oraz biegunami naukowymi i technologicznymi (parkami naukowymi i technologicznymi, technopoliami itd.)	2 projekty
Rodzaj beneficjentów	Samorząd terytorialny i jego jednostki organizacyjne	8 projektów
	Organ władzy, administracji rządowej	2 projekty
	Kościoły i związki wyznaniowe	1 projekt
	Organizacja pracodawców, samorząd gospodarczy	1 projekt
	Uczelnia wyższa	8 projekty
Suma zainwestowanych środków	Ogółem: 358 374 667,85 zł Środki UE: 231 205 862,38 zł	

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

W ramach badań CATI z tej grupy, do próby badawczej wylosowanych zostało 6 projektów (3% całej próby) związanych z rozwojem uczelni wyższych lub sektora B+R. Łączna wartość badanych przedsięwzięć stanowiła 16% wartości projektów w próbie.

Główne efekty

Wśród głównych efektów projektów realizowanych w opisywanym obszarze można wskazać te, które miały wpływ na budowę potencjału i rozwój funkcji metropolitalnej. Z uzyskanych odpowiedzi w badaniu CATI wynikało przede wszystkim, że podjęte inicjatywy przyczyniły się do zwiększenia liczby studentów, rozwoju zaplecza naukowego oraz zwiększenia liczby kierunków studiów (wszystkie odpowiedzi po 67%). Można więc wysnuć wniosek, że projekty realizowane przez uczelnie wyższe miały przede wszystkim na celu wsparcie swojej podstawowej działalności związanej z kształceniem studentów i zwiększaniem oferty edukacyjnej głównie poprzez rozwój infrastruktury. Mniej uwagi poświęciły uczelnie wyższe inwestycjom w rozwój zaplecza naukowo-badawczego. Realizowane

działania miały charakter podstawowy, koncentrujący się na zapewnieniu odpowiedniego zaplecza, będącego wstępem do budowania potencjału znaczącego ośrodka akademickiego.

Tabela 43. Efekty wsparcia w ramach RPO WK-P dla uczelni wyższych w Bydgoszczy i Toruniu.

Efekty projektu (uczelnie wyższe):		
	N	%
Zwiększy/zwiększyła się liczba studentów	4	67%
Nastąpi/nastąpił rozwój zaplecza naukowo - badawczego	4	67%
Zwiększy/zwiększyła się liczba kierunków studiów (w tym kierunków prowadzonych w języku obcym)	4	67%
Zwiększy/zwiększyła się liczba pracowników naukowych	3	50%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie wyników CATI z beneficjentami RPO WK-P. N=6 – beneficjenci realizujący projekty związane z rozwojem uczelni wyższych (wielokrotna odpowiedź).

Obraz ten nieco zmienia się jeśli pod uwagę zostaną wzięte wszystkie projekty (20) współfinansowane z RPO na podstawie bazy KSI SIMIK, którym można przypisać udział w budowie potencjału i rozwoju funkcji naukowo-badawczej. Na tej podstawie można wyróżnić dwa główne obszary, których realizowane były projekty. Pierwszy z nich, wymieniony wcześniej, dotyczy nakładów poniesionych na rozwój i unowocześnianie infrastruktury uczelni. Wśród największych projektów tego typu należy wymienić: *Budowę Collegium Humanisticum Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu* o wartości 75 mln złotych, *Budowę Biblioteki Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego* o wartości 45 mln złotych oraz *Budowę Centrum Edukacji Kultury Fizycznej i Sportu Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego* o budżecie projektu wartym ponad 30 mln złotych. Drugi obszar dotyczy inwestowania w infrastrukturę i zaplecze pozwalające na budowanie potencjału badawczo-rozwojowego. Wśród projektów w tym zakresie należy wskazać *Budowę Interdyscyplinarnego Centrum Nowoczesnych Technologii UMK w Toruniu* o wartości ponad 71 mln złotych, realizację II etapu *Regionalnego Centrum Innowacyjności Uniwersytetu Techniczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy* o wartości ponad 57 mln złotych.

Adekwatność

Wysoko należy ocenić adekwatność prowadzonych działań w kontekście potrzeb w obszarze rozwoju obszaru metropolitalnego. Wsparcie przekazane uczelniom wyższym, które ma zapewnić ich dalszy rozwój oraz możliwość zaoferowania lepszych warunków kształcenia, będzie decydowało o liczbie rekrutowanych studentów, w tym studentów zagranicznych. Wsparcie stołecznych uczelni wyższych ma istotne znaczenie także w kontekście obecności na rynku wykwalifikowanych kadr i pracowników nowoczesnej gospodarki, zdolnych do funkcjonowania na dynamicznym rynku. Osiągnięcie między innymi tych dwóch wskaźników na odpowiednio wysokim poziomie umożliwi pełnienie funkcji metropolitalnej.

Budowa potencjału naukowo-badawczego ośrodków w ramach RPO WK-P, odbywała się również poprzez wsparcie zaplecza pozwalającego na prace w zakresie badań i rozwoju. Przedsięwzięcia te

możemy określić jako niezbędne w celu instytucjonalno-organizacyjnego rozwoju szkół wyższych. Dlatego działania w ramach RPO WK-P można uznać za adekwatne i niezbędne podstawy do budowy funkcji naukowo-badawczej.

Optymalne narzędzia

Realizowane w ramach RPO projekty w znaczący sposób przyczyniły się do budowy potencjału badawczo-rozwojowego Bydgoszczy i Torunia oraz zwiększenie pro innowacyjnego oddziaływania, poprzez wzbogacenie infrastruktury naukowo-badawczej i wdrożeniowej, umożliwienie szkołom wyższym rozwoju w kierunku realizacji badań naukowych oraz promowania postępowych rozwiązań. Miały także znaczący wpływ na wspieranie przedsięwzięć naukowo-badawczych i badawczo-rozwojowych podejmowanych dzięki współpracy instytucji i podmiotów gospodarczych.

Zachodzące zmiany zostały zauważone również przez respondentów badań jakościowych FGI:

Wydaje mi się, że na przestrzeni tych kilku lat, uczelnie wyższe, które tu funkcjonowały- ewoluowały. Najpierw powstały szkoły wyższe, później uniwersytety. Ten potencjał bardzo mocno wpłynął na nasze miasto przez to, że to powstały uniwersytety albo akademie. Akademia Medyczna połączyła się z toruńską i teraz mamy tu uniwersytet toruński, oddział medyczny. Ściągamy ludzi, którzy kształcą na naszych uczelniach. Mamy też studentów zagranicznych.

Podjęte w tym okresie programowania działania są przede wszystkim krokiem w stronę umacniania potencjału naukowo-badawczego poprzez zapewnienie odpowiedniego zaplecza infrastrukturalnego uczelni, które umożliwią lepsze warunki kształcenia oraz przyjęcie większej liczby studentów, a także zapewnienia odpowiednich warunków do pracy dla naukowców.

Potencjał rozwojowy

Wyżej opisane działania mają duży potencjał rozwojowy i w przyszłości będą decydowały o pełnieniu przez Toruń i Bydgoszcz funkcji naukowo-badawczej. Przeprowadzone inwestycje stworzyły miejsce pracy dla kadry naukowej zajmującej się badaniami naukowymi i komercjalizacją wiedzy. Kolejnymi krokami będzie więc w ramach powstałej infrastruktury realizacja konkretnych przedsięwzięć naukowo-badawczych i badawczo rozwojowych, a także wzmocnienie kadr mogących je realizować. Inwestycja RPO WK-P w potencjał rozwojowy uzupełniona w przyszłości o element współpracy ze stołecznymi przedsiębiorcami, umożliwi wzrost konkurencyjności Torunia i Bydgoszczy w perspektywie ponadregionalnej.

Pozostałe programy operacyjne

Opisane inicjatywy w ramach RPO są uzupełniane o kolejne projekty z pozostałych programów operacyjnych. Trafnie o potrzebie skorelowania tych działań powiedział jeden z uczestników badania FGI:

Ważne jest skorelowanie nauki z praktyką, gospodarką. Żeby pewne procesy i działania naukowe wynikały z potrzeb rynkowych.

Podczas prowadzonych badań CATI nie zostały zidentyfikowane projekty, których realizacja mogła przyczynić się do rozwoju funkcji naukowo-badawczej. Był to wynik przyjętych ograniczeń postawionych analizowanym projektom. Chodzi tu między innymi o wyznaczenie obszaru realizacji projektu do terenu Bydgoszczy i Torunia oraz wyznaczenie siedziby Beneficjenta, która także musiała znajdować się w jednym z dwóch miast. Poglobiona analiza KSI SIMIK pozwoliła zauważyć, że obszar realizacji projektów naukowo-badawczych nie powinien być ograniczany. Sytuacja taka ma miejsce np. w projektach realizowanych przez bydgoskie i toruńskie uczelnie wyższe w ramach 4 Osi Priorytetowej PO KL (w ramach której zrealizowano 32 projekty o łącznej wartości 152 779 174,39 zł). Dotyczyły one przede wszystkim wzmocnienia potencjału dydaktycznego uczelni lub zwiększenia liczby absolwentów kierunków o kluczowym znaczeniu dla gospodarki opartej na wiedzy. Kolejne 33 projekty o łącznej wartości 38 746 435 zł, zostały zrealizowane na terenie województwa kujawsko-pomorskiego z zakresu 8 osi priorytetowej PO KL (dotyczącej transferu wiedzy). W ramach tego działania, projekty koncentrowały się wokół wsparcia dla współpracy sfery nauki i przedsiębiorstw, a także powstania Regionalnej Strategii Innowacji. Rolę jaką odgrywają te projekty opisał jeden z uczestników badania FGI:

Jeśli chodzi o uczelnie wyższe to tych przykładów jest kilka. Ze środków RPO są finansowane inwestycje na uczelni Mikołaja Kopernika w Toruniu i na uczelniach Bydgoskich. Na Uniwersytecie Kazimierza Wielkiego, Uniwersytecie Techniczno-Przyrodniczym, to jest jakby jeden obszar inwestycji. A drugi to są te wszystkie działania prowadzone w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki czy te szkolenia i działania miękkie.

Przykładem takich działań mogą być projekty realizowane w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka. Na podstawie danych z KSI SIMIK w ramach tego programu dofinansowanie otrzymało 41 projektów z obszaru Bydgoszczy i Torunia na łączną kwotę 802 282 445 zł, które należą do obszaru naukowo-badawczego (patrz tabela 44).

Tabela 44. Projekty współfinansowane z POIG wspierające funkcję naukowo-badawczą Bydgoszczy i Torunia.

Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka		
Ilość projektów	41	
Rodzaje projektów	Działalność B+RT prowadzona w ośrodkach badawczych	3 projekty
	Infrastruktura B+RT (w tym wyposażenie w sprzęt, oprzyrządowanie i szybkie sieci informatyczne łączące ośrodki badawcze) oraz specjalistyczne ośrodki kompetencji technologicznych	1 projekt
	Wsparcie na rzecz rozwoju B+RT, w szczególności w MŚP (w tym dostęp do usług związanych z B+RT w ośrodkach badawczych)	9 projektów
	Inwestycje w przedsiębiorstwa bezpośrednio związane z dziedziną badań i innowacji (innowacyjne technologie, tworzenie przedsiębiorstw przez uczelnie, istniejące ośrodki B+RT i przedsiębiorstwa itp.)	25 projektów
	Inne działania mające na celu pobudzanie badań, innowacji i przedsiębiorczości w MŚP	2 projekty
	Transfer technologii i udoskonalanie sieci współpracy między MŚP, między MŚP a innymi podmiotami	1 projekt
	Transfer technologii i udoskonalanie sieci współpracy między MŚP, między MŚP a innymi podmiotami	1 projekt
Rodzaj beneficjentów	Uczelnia wyższa	4 projekty
	Osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą	6 projektów
	Mikro przedsiębiorstwo	2 projekty
	Małe przedsiębiorstwo	14 projektów
	Średni przedsiębiorstwo	10 projektów
	Duże przedsiębiorstwo	5 projektów
Suma zainwestowanych środków	Ogółem: 802 282 445,12 zł Środki UE: 321 893 080,36 zł	

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

Z tego typu dofinansowania w ramach PO IG korzystały przede wszystkim przedsiębiorstwa i przeznaczały je na rozwój innowacyjnych pomysłów. Trzy największe projekty to: wdrożenie innowacyjnej technologii budowy i eksploatacji telemetrycznych pojazdów szynowych, realizowany przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz o wartości 104 479 702 zł. Drugi, to projekt realizowany przez Toruńskie Zakłady Graficzne Zapolex, który dotyczył budowy nowego zakładu w celu dywersyfikacji produkcji. Beneficjentem trzeciego co do wielkości projektu jest Toruńska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A. Projekt o wartości 74 147 069,85 zł. obejmuje rozbudowę i rozwój działalności Toruńskiego Parku Technologicznego. Warto zauważyć, że ostatni z wymienionych projektów ma inną specyfikę, ze względu na zasięg oddziaływania, który nie ogranicza się do działalności jednego podmiotu, ale buduje zaplecze do rozwoju wielu innowacyjnych przedsięwzięć.

W przypadku Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, zidentyfikowano 18 projektów wspierających funkcję naukowo-badawczą Bydgoszczy i Torunia (patrz tabela 45). Łączna wartość tych projektów to 27 728 268,4 zł. Przedsięwzięcia te realizowane były w ramach Priorytetu IX *Rozwój wykształcenia i kompetencji w regionach* i dotyczyły przede wszystkim zwiększenia udziału w kształceniu przez całe

życie. Z tej perspektywy stwierdzić można, iż wpływ takich projektów na funkcje metropolitalne miast był nieznaczny, gdyż skupiały się one na potencjale endogenicznym.

Tabela 45. Projekty współfinansowane z POKL wspierające funkcję naukowo-badawczą Bydgoszczy i Torunia.

	Program Operacyjny Kapitał Ludzki	
Ilość projektów	18	
Rodzaje projektów	Opracowywanie, uruchomienie i wdrożenie reform systemów kształcenia i szkolenia celem zwiększenia zdolności do zatrudnienia, zwiększenia stopnia dostosowania systemów kształcenia i szkolenia początkowego i zawodowego do potrzeb rynku pracy oraz systematycznej aktualizacji kwalifikacji kadry systemu oświaty w perspektywie gospodarki opartej na innowacji i wiedzy	1 projekt
	Działania na rzecz zwiększenia udziału w kształceniu i szkoleniu przez całe życie, w szczególności poprzez przedsięwzięcia na rzecz ograniczenia przedwczesnego porzucania skolaryzacji oraz zminimalizowania dyskryminacji ze względu na płeć oraz poprzez działania na rzecz poprawy jakości i dostępu do kształcenia i szkoleń na poziomie początkowym, zawodowym i wyższym	17 projektów
Rodzaj beneficjentów	Samorząd terytorialny i jego jednostki organizacyjne	18 projektów
Suma zainwestowanych środków	Ogółem: 27 728 268,4 zł Środki UE: 23 569 028 zł	

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

4.2.3. Infrastruktura i rozwiązania transportowe

Dostępność komunikacyjna jest jednym z priorytetów rozwojowych w kontekście budowania potencjałów i funkcji metropolitalnych miast. W związku z tym, niezwykle istotną kwestią staje się zapewnienie odpowiedniego połączenia Bydgoszczy i Torunia z główną siecią tranzytową Polski i Europy. Dostępność komunikacyjna pozwala na rozwój potencjałów także w innych wymiarach – jest istotnym czynnikiem atrakcyjności inwestycyjnej obszaru oraz usprawnia obsługę ruchu turystycznego zwiększając jego intensywność.

Ośrodki stołeczne województwa posiadają dogodne położenie w ciągu europejskich szlaków tranzytowych. Istotnym elementem w tym obszarze jest umiejscowienie autostrady A1 będącej elementem korytarza transportowego, łączącego Półwysep Skandynawski z Europą Południową. Duopol Bydgoszcz-Toruń znajduje się także w bezpośrednim zasięgu korytarza łączącego Berlin z Rosją i Ukrainą poprzez autostradę A2⁴⁶.

Analizując Bydgoszcz i Toruń jako węzły komunikacyjne należy zwrócić także uwagę na funkcjonowanie Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A.. Jest on obecnie istotnym elementem krajowej i międzynarodowej sieci transportu lotniczego. Znaczenie lotniska rośnie, co obrazuje dynamicznie zwiększająca się obsługa ruchu turystycznego. W okresie 2007-2011 liczba obsługiwanych rocznie pasażerów zwiększyła się ponad dwukrotnie – z 134 094 do 279 536 osób⁴⁷. Port lotniczy stanowi o szczególnie istotnym potencjale, który może być rozpatrywany w kontekście funkcji metropolitalnych.

RPO WK-P

Z bazy SIMIK wynika, iż na terenie Bydgoszczy i Torunia realizowanych było 14 projektów wpływających na funkcję komunikacyjną tych miast (patrz tabela 46).

Tabela 46. Projekty współfinansowane z RPO WK-P wspierające funkcję komunikacyjną Bydgoszczy i Torunia

Liczba projektów	14	
Rodzaje projektów	Rozwój portu lotniczego (Porty lotnicze)	6 projektów
	Przebudowa układu drogowego miast (Drogi regionalne/lokalne)	4 projekty
	Rozwój sieci tramwajowej (Transport miejski)	2 projekty
	(Zintegrowane projekty na rzecz rewitalizacji obszarów miejskich i wiejskich)	1 projekt
	Inne wsparcie na rzecz wzmocnienia usług turystycznych	1 projekt
Rodzaj beneficjentów	Samorząd terytorialny	8 projektów
	Spółka akcyjna - duże przedsiębiorstwo	6 projektów
Suma zainwestowanych środków	Ogółem: 707 861 011,6 zł Środki UE: 296 695 305,43 zł	

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

⁴⁶ Strategia Rozwoju Transportu do Roku 2015 w Województwie Kujawsko – Pomorskim.

⁴⁷ Za <http://plb.pl>.

Projekty realizowane w ramach RPO WK-P, wspierające funkcję komunikacyjną miast, zawierały się w trzech tematach priorytetowych: porty lotnicze, drogi regionalne/lokalne (projekty dotyczące układu drogowego miast) oraz transport miejski (projekty z zakresy rozwoju sieci tramwajowej).

Beneficjentami wsparcia były przede wszystkim jednostki samorządów terytorialnych miast. Projekty dotyczące portu lotniczego wdrażane były przez Port Lotniczy Bydgoszcz S.A., a więc przez spółkę akcyjną.

Sumaryczna wartość inwestycji współfinansowanych z RPO WK-P, wpisujących się w funkcję komunikacyjną Bydgoszczy i Torunia wyniosła 707 861 011,6 zł z czego dofinansowanie UE stanowiło 42% czyli 296 695 305,43 zł.

Główne efekty

Z uwagi na brak możliwości finansowania inwestycji związanych z budową dróg ekspresowych i autostrad z programu regionalnego, RPO WK-P nie miało bezpośredniego wpływu na drogową dostępność miast duopolu. Realizowane projekty związane były przede wszystkim z wewnętrzną spójnością komunikacyjną ośrodków. Inwestycje dotyczyły przebudowy kluczowych ulic oraz rozwoju i usprawnienia komunikacji tramwajowej. Z tej perspektywy uznać można, iż program wspierał raczej potencjał endogeniczny miast, który nie przekładał się bezpośrednio na funkcje metropolitalne.

Wśród realizowanych projektów były jednak wyjątki. Zaliczały się do nich poszczególne etapy realizacji *Zintegrowanego projektu inwestycyjnego rozwoju funkcji Portu Lotniczego w Bydgoszczy w ramach węzła komunikacyjnego aglomeracji bydgosko-toruńskiej* oraz *Budowa i przebudowa głównego szkieletowego układu drogowego miasta Torunia*. Pierwszy z projektów dotyczył rozwoju lotniska w Bydgoszczy. Inwestycja ta w sposób bezpośredni umacnia egzogeniczne funkcje ośrodka pozwalając na coraz większy przepływ ludzi, towarów, usług. Projekt jest jednym z działań pozwalających na zwiększenie przepustowości lotniska oraz zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego z uwzględnieniem wymagań i standardów krajowych i międzynarodowych w świetle zwiększającej się liczby osób korzystających z transportu lotniczego. Wielkie znaczenie dla umacniania metropolitalnego charakteru obszaru ma fakt, iż modernizacja infrastruktury portu lotniczego zwiększa atrakcyjność inwestycyjną regionu, a przez to również Bydgoszczy i Torunia.

Drugi z projektów dotyczył zmiany układu drogowego Torunia. Inwestycja ta ma na celu usprawnienie ruchu drogowego wewnątrz miasta. Metropolitalna rola tego projektu polega jednak przede wszystkim na połączeniu centrum miasta z węzłem drogowym ul. Łódzkiej i drogi ekspresowej S10, a więc docelowo także autostrady A1. Realizacja tej inwestycji pozwoli połączyć centrum Torunia drogą dwupasmową z siecią autostrad poprzez autostradę A1 i w dalszym zasięgu A2.

Adekwatność

W przypadku potencjału komunikacyjnego szczególnie istotne staje się wsparcie połączenia Bydgoszczy i Torunia z siecią dróg ekspresowych, autostrad i szybkiej kolei oraz rozwój funkcji portu lotniczego. Zewnętrzna dostępność komunikacyjna stolic województwa opiera się na kilku elementach. Są to przede wszystkim autostrada A1, drogi ekspresowe S10 i S5 oraz port lotniczy, które stanowią zatem priorytety rozwojowe dla obu miast w kontekście funkcji komunikacyjnej⁴⁸.

Zapewnienie dostępności komunikacyjnej miast przekłada się na pełnienie przez nie także innych funkcji. Pozwala wykorzystać dogodne położenie geograficzne, na skrzyżowaniu ważnych szlaków komunikacyjnych, w celu zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej. Dostępność zewnętrzna z bliskim otoczeniem miast jest z kolei ważnym elementem w kontekście postępujących procesów suburbanizacyjnych.

W związku z powyższym, uznać należy, iż projekty wdrażane w ramach RPO WK-P charakteryzują się dużą adekwatnością w kontekście potrzeb związanych z funkcją komunikacyjną. Z uwagi na ograniczenia co do zakresu interwencji programu regionalnego (brak możliwości finansowania dróg ekspresowych i autostrad), projekty skupione były na innych elementach. Rozwój dotyczył priorytetowych potrzeb miast, czyli zwiększenia znaczenia portu lotniczego oraz dostępności komunikacyjnej centrów miast.

Optymalne narzędzia

Najlepsze efekty przypisywać można projektom najbardziej adekwatnym. W przypadku funkcji komunikacyjnej pozytywnie ocenić należy ukierunkowanie wsparcia na jeden z istotnych potencjałów miast, a mianowicie port lotniczy. Wieloetapowy, zintegrowany projekt rozwoju funkcji lotniska umożliwia podniesienie rangi tego portu.

Ponadto na szczególną uwagę w kontekście wsparcia funkcji metropolitalnych Bydgoszczy i Torunia, zasługują także projekty komplementarne z inwestycjami infrastrukturalnymi finansowanymi z programów centralnych (np. z współfinansowaną z Funduszu Spójności budowę autostrady A1). Działania te z jednej strony zwiększają rolę Bydgoszczy i Torunia jako węzłów komunikacyjnych, z drugiej zaś zwiększają zewnętrzną dostępność komunikacyjną tych obszarów.

Potencjał rozwojowy

Inwestycje współfinansowane z RPO WK-P na lata 2007-2013 uznać możemy za przedsięwzięcia, które w sposób trafny wpływają na rozwój funkcji komunikacyjnej Bydgoszczy i Torunia. Nie wszystkie efekty interwencji są jednak widoczne w momencie badania. Przyczyną tego jest fakt, iż część istotnych

⁴⁸ *Strategia Rozwoju Transportu do Roku 2015 W Województwie Kujawsko – Pomorskim*, s. 29, *Strategia rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku*, s. 11, *Strategia Rozwoju Miasta Torunia na lata 2009-2020*, s. 34.

inwestycji komunikacyjnych realizowanych w ramach RPO WK-P jest obecnie na etapie realizacji. Uwaga ta dotyczy przede wszystkim dwóch inwestycji dotyczących dostępności drogowej centów Bydgoszczy i Torunia. Zakończenie tych projektów pozwoli zwiększyć płynność ruchu w miastach, ale także z miast do głównych węzłów drogowych.

Sieciowość rozwiązań komunikacyjnych, powoduje, iż funkcjonalność poszczególnych przedsięwzięć zależy od funkcjonalności elementów, z którymi się łączy. Taka sytuacja ma miejsce także w przypadku opisywanych projektów drogowych. Ich pełny wpływ na funkcje komunikacyjne widoczny będzie, kiedy szlaki ogólnopolskiej sieci tranzytowej uzyskają stan docelowy. Połączenie centrów Bydgoszczy i Torunia poprzez węzły z ogólnopolską siecią dróg, da docelowe rezultaty komunikacyjne, kiedy ukończone będą kluczowe trakty – autostrada A1 i drogi ekspresowe S5 i S10.

Pozostałe programy operacyjne

W przypadku pozostałych programów, funkcję komunikacyjną rozwijał jedynie Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. Analiza bazy SIMIK pozwoliła wyłonić cztery projekty wpisujące się w tę funkcję, realizowane na terenie Bydgoszczy i Torunia (patrz tabela 47). Podobnie jak w przypadku RPO WK-P, także te projekty dotyczyły przede wszystkim usprawnienia ruchu i zwiększenia wewnętrznej spójności komunikacyjnej miast.

Tabela 47. Projekty współfinansowane z innych programów wspierające funkcję komunikacyjną Bydgoszczy i Torunia (realizowane na terenie Bydgoszczy i Torunia).

	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko	
Liczba projektów	4	
Rodzaje projektów	Przebudowa układu drogowego miast (Drogi krajowe)	3 projekty
	Zarządzanie komunikacją w mieście (Inteligentne systemy transportu)	1 projekt
Rodzaj beneficjentów	Samorząd terytorialny	4 projekty
Suma zainwestowanych środków	Ogółem: 875 689 566,08 zł Środki UE: 423 894 418,17 zł	

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

Projekty realizowane w ramach PO IiŚ na terenie Bydgoszczy i Torunia w ramach funkcji komunikacyjnej, wdrażały samorządy terytorialne. Sumaryczna wartość tych inwestycji wyniosła 875 689 566 zł, z czego środki UE stanowiły 48%.

Główne efekty

Największą spośród tych inwestycji jest projekt dotyczący budowy mostu drogowego w Toruniu. To przedsięwzięcie warte 753 006 767 zł stanowi zdecydowaną większość środków przeznaczonych na tę

funkcję w projektach objętych analizą. Inne projekty dotyczyły przebudowy skrzyżowań i dróg w Toruniu oraz stworzenia inteligentnych systemów drogowych w Bydgoszczy. Zadaniem rozwiązań i urządzeń instalowanych w ramach projektu było dynamiczne sterowanie ruchem drogowym oraz dostarczenie aktualnych informacji dla kierowców pojazdów indywidualnych, a także pasażerów transportu publicznego. Podobnie jak pierwszy z projektów, także kolejne dotyczą więc zwiększenia płynności ruchu wewnątrz miast. Wyjątek stanowi projekt *Modernizacja ul. Szosa Lubicka w Toruniu*. Projekt ten, podobnie jak analogiczna inwestycja w ramach RPO WK-P, łączy centrum Torunia z krajową i międzynarodową siecią autostrad poprzez autostradę A1. Tak samo jak projekt realizowany z RPO WK-P tak i ten w sposób istotny zwiększa potencjał Torunia jako węzła komunikacyjnego i jego dostępność zewnętrzną.

Projekty realizowane z PO IiŚ wykraczające poza Bydgoszcz i Toruń

W przypadku analizy rozwoju dostępności komunikacyjnej istotne jest jednak zweryfikowanie inwestycji wykraczających poza obręb badanych ośrodków. Komunikacyjna funkcja metropolitalna w rozumieniu przyjętym na potrzeby badania ma charakter egzogeniczny, a więc dotyczy przede wszystkim zewnętrznej dostępności terenu. Taką dostępność zwiększa z jednej strony infrastruktura lotnicza, która została opisana powyżej, ale także połączenie drogowe i kolejowe z europejską siecią tranzytową.

W wyniku analizy informacji zawartych w bazie SIMIK, wyłoniono 5 projektów zwiększających dostępność Bydgoszczy i Torunia, których zasięg wychodził poza obszar tych miast (patrz tabela 48).

Tabela 48. Projekty współfinansowane z innych programów wspierające funkcję komunikacyjną Bydgoszczy i Torunia (wychodzące poza teren Bydgoszczy i Torunia).

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko		
Liczba projektów	5	
Rodzaje projektów	Zwiększenie zewnętrznej dostępności drogowej miast (Drogi krajowe, Autostrady (sieci TEN-T))	3 projekty
	Rozwój infrastruktury kolejowej (Kolej, Promowanie czystego transportu miejskiego)	2 projekty
Rodzaj beneficjentów	Samorząd terytorialny	5 projektów
Suma zainwestowanych środków	Ogółem: 8 826 739 686,08 zł Środki UE: 4 689 093 689,65 zł	

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

Projekty finansowane w ramach PO IiŚ, zwiększające dostępność komunikacyjną Bydgoszczy i Torunia, dotyczyły przede wszystkim dużych inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozbudową autostrad, dróg ekspresowych i linii kolejowych. Wartość tych inwestycji szacowana jest na 8 826 739 686 zł z czego 53% stanowi dofinansowanie ze środków UE.

Główne efekty

W przypadku infrastruktury drogowej najważniejsze inwestycje łączące Bydgoszcz i Toruń z siecią dróg ekspresowych i autostrad, mają miejsce lub są planowane poza granicami miast i wspierane są przez Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. Wśród tego typu inwestycji najważniejszy jest projekt dotyczący budowy autostrady A1 na odcinku Toruń-Stryków. Inwestycja w sposób istotny wpływa na użyteczność polskiej sieci autostrad poprzez zwiększenie jej zasięgu. Umożliwia także bezpośrednie połączenie autostradowe Torunia z Łodzią. Rozpoczęcie projektu wartego niemal 6 mld zł miało miejsce w 2010, a zakończenie planowane jest na rok 2013.

Inną inwestycją drogową będącą na etapie przygotowania, a współfinansowaną ze środków PO IiŚ, jest projekt *Budowa drogi ekspresowej S5*. Projekt ten wpisano na listę Projektów Indywidualnych PO IiŚ, a jego okres realizacji planowany jest na lata 2013-2015. Należy zwrócić uwagę na olbrzymie znaczenie inwestycji z uwagi na fakt, iż ten ciąg komunikacyjny jest częścią transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, łącząc docelowo Grudziądz (autostrada A1) z Wrocławiem (droga ekspresowa S8). Budowa tej drogi pozwoli włączyć Bydgoszcz do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T i bezpośrednio połączyć to miasto z dwoma autostradami – A1 w Grudziądzu i A2 w Poznaniu.

Innym istotnym projektem realizowanym przy współfinansowaniu PO IiŚ jest Szybka Kolej Metropolitalna w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BIT-City oraz integracja systemów transportu miejskiego. Jest to także inwestycja z listy Projektów Indywidualnych PO IiŚ, która ma na celu faktyczną integrację komunikacyjną obu stolic województwa. Projekt dotyczy przede wszystkim zwiększenie wewnętrznej spójności komunikacyjnej duopolu. Poprzez taką integrację wzmacnia siłę tych ośrodków wpływając bezpośrednio na ich funkcje metropolitalne. Integracja komunikacyjna wpływa jednocześnie na integrację w wielu innych wymiarach, a zwłaszcza w wymiarze gospodarczym.

4.2.4. Infrastruktura i rozwiązania informatyczne

Funkcja informacyjna, na potrzeby niniejszego opracowania została analizowana przez pryzmat potencjału związanego z tworzeniem i wykorzystaniem narzędzi teleinformatycznych. Tak rozumiany obszar można traktować nie jako funkcję samą w sobie, lecz jako potencjał wspierający pozostałe obszary związane z metropolitalnymi funkcjami miast. Dobrze rozwinięta sieć informatyczna oraz znaczny stopień wykorzystania technologii informatycznych przez mieszkańców, instytucje oraz przedsiębiorstwa dają podstawy do tworzenia społeczeństwa informacyjnego, a co za tym idzie również rozwoju gospodarczego.

RPO WK-P

Tabela 49. Projekty współfinansowane z RPO WK-P wspierające funkcję informacyjną Bydgoszczy i Torunia

Liczba projektów	46	
Rodzaje projektów	Infrastruktura telekomunikacyjna (w tym sieci szerokopasmowe)	4 projekty
	Usługi i aplikacje dla obywateli (e-zdrowie, e-administracja, e-edukacja, e-integracja itp.)	6 projektów
	Usługi i aplikacje dla MŚP (e-handel, kształcenie i szkolenie, tworzenie sieci itp.)	32 projekty
	Inne działania mające na celu poprawę dostępu MŚP do TIK i ich wydajne użytkowanie	4 projekty
Rodzaj beneficjentów	Samorząd terytorialny i jego jednostki organizacyjne	6 projektów
	Organ władzy, administracji rządowej	4 projekty
	Osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą	15 projektów
	Mikro przedsiębiorstwo	13 projektów
	Małe przedsiębiorstwo	3 projekty
	Średnie przedsiębiorstwo	4 projekty
	Fundacja	1 projekt
Suma zainwestowanych środków	Ogółem: 69 744 678,96 zł Środki UE: 46 258 909,12 zł	

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

Główne efekty

Wsparcie jakie zostało przewidziane w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w obszarze rozwoju narzędzi i infrastruktury informatycznej, wdrażane było przede wszystkim w ramach IV osi priorytetowej – *Spółeczeństwo informacyjne*. Zakup sprzętu i rozwiązań informatycznych mógł być jednak związany także z realizacją projektów w ramach innych osi priorytetowych. W związku z czym, dokładna analiza zakresów tematycznych projektów odbyła się na podstawie wyników badania CATI i danych z bazy SIMIK.

W przypadku badań CATI, 20% respondentów przypisała swoje projekty do rozwoju rozwiązań i infrastruktury informatycznej. Analiza SIMIK wykazała jedynie 10% (46) projektów z tego obszaru tematycznego. Różnica wynikać mogła między innymi ze wspomnianego wcześniej, uwzględniania w poszczególnych inwestycjach wydatków na zasoby informatyczne mimo, iż nie było to głównym celem projektu. Taka sytuacja miała miejsce szczególnie w przypadku projektów realizowanych przez przedsiębiorców. Ich główną funkcją był rozwój potencjału gospodarczego, lecz narzędziem do tego była często informatyzacja zachodzących w nich procesów.

Dokładna analiza poszczególnych projektów związanych z rozwojem funkcji informacyjnej, realizowanych w ramach RPO WK-P, pozwala podzielić je na 3 grupy. Grupy te są w znacznej mierze zbieżne z trzema Działaniami wdrażanymi w ramach IV osi priorytetowej RPO WK-P. Najbardziej liczne projekty związane były z inwestycjami przedsiębiorstw, wprowadzających rozwiązania informacyjne (Usługi i aplikacje dla MŚP (e-handel, kształcenie i szkolenie, tworzenie sieci itp.)). Były to jednak przedsięwzięcia, których zakres był niewielki i mimo, iż ilościowo dominowały, to pochłaniały jedynie połowę wartości wszystkich inwestycji w ramach tej funkcji. Inne projekty dotyczyły rozwoju infrastruktury informatycznej (Infrastruktura telekomunikacyjna (w tym sieci szerokopasmowe)) oraz rozwiązań informatycznych – przede wszystkim e-administracji (Usługi i aplikacje dla obywateli (e-zdrowie, e-administracja, e-edukacja, e-integracja itp.)).

Wnioski z powyższych analiz potwierdzają wyniki wywiadów telefonicznych prowadzonych z beneficjentami RPO WK-P. Przeważająca liczba projektów (85%), realizowanych w ramach funkcji informacyjnej, dotyczyła wprowadzenia rozwiązań informatycznych, które obejmowały m.in. zakup lub opracowanie oprogramowania bądź aplikacji (patrz tabela 47). Większą popularność środków przeznaczanych na te cele, przypisać można przede wszystkim potrzebom instytucji państwowych i prywatnych w zakresie wyposażenia w nowoczesne oprogramowanie.

Tabela 50. Specyfika projektów realizowanych w ramach RPO WK-P, wpisujących się w funkcję informacyjną (wywiady CATI).

Czy projekt realizowany/zrealizowany przez Pana/i podmiot związany jest/był z:		
	N	%
Wprowadzeniem rozwiązań informatycznych (np. zakup/opracowanie oprogramowania lub aplikacji www)	35	85,4%
Rozwojem infrastruktury informatycznej	20	48,8%
Żadne z powyższych	1	2,4%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie badania CATI z beneficjentami RPO WK-P. Beneficjenci realizujący projekty w ramach funkcji informacyjnej N=41 (wielokrotna odpowiedź)

Analizując zakres tematyczny wdrażanych projektów, uznać można, iż to właśnie w inwestycjach dotyczących infrastruktury (Działanie 4.1 RPO WK-P) oraz usług zakresu e-administracji (Działanie 4.2 RPO WK-P), upatrywać należy szczególnie dużego wpływu na potencjał informacyjny obu miast.

Na inwestycje w infrastrukturę informatyczną w ramach RPO WK-P przeznaczono 36 740 889,14 zł. Zidentyfikowane zostały cztery tego typu projekty dotyczące:

- Budowy Toruńskiego Inkubatora Technologicznego,
- Wdrożenia nowoczesnej platformy teleinformatycznej dla zarządzania bezpieczeństwem publicznym w Bydgoszczy,
- Budowy sieci szerokopasmowej w Toruniu współdziałającej ze szkieletową siecią regionalną,
- Budowy Infrastruktury dla Regionalnego Ośrodka Społeczeństwa Informacyjnego.

Każdej z tych inwestycji przypisać można duży wpływ na umacnianie potencjału informacyjnego stolic województwa. Zgodnie z wcześniejszymi stwierdzeniami, poszczególne przedsięwzięcia, oprócz zwiększenia potencjału informatycznego miast jako ośrodków stanowiących zasób centralny dla regionu, wpływają także na rozwój innych funkcji. Istotnym elementem tego wpływu jest usprawnienie funkcjonowania instytucji publicznych poprzez wykorzystanie wdrożonej infrastruktury. Innym aspektem wpływu projektów informatycznych jest wsparcie sektora przedsiębiorstw poprzez zapewnienie dostępu do infrastruktury informatycznej.

W kontekście pierwszego typu projektów (usprawnienie funkcjonowania podmiotów publicznych) na uwagę zasługują projekty dotyczące podłączenia miast do szkieletowej sieci informatycznej np.: *Nowoczesna sieć szerokopasmowa współdziałająca ze szkieletową siecią regionalną jako podstawa systemu informacyjnego miasta Torunia*. Efektem tej inwestycji będzie, stworzenie infrastruktury dla szerokopasmowej sieci w mieście. Zgodnie z założeniami projektu, ma on stanowić platformę umożliwiającą rozwój wielu aplikacji sieciowych mających za zadanie poprawę efektywności pracy Urzędu Miasta oraz innych miejskich jednostek publicznych, zwiększenie dostępności informacji i urzędów dla obywateli, unowocześnienie procesu edukacyjnego w szkołach jak i podwyższenie poziomu bezpieczeństwa poprzez rozbudowę systemu monitoringu wizyjnego i sterowania ruchem drogowym. Zatem, podobnie jak znaczna część pozostałych inwestycji dotyczących rozwoju potencjału informacyjnego, także i ta związana jest ściśle z funkcją administracyjną miast.

Przykładem powiązania rozwoju potencjału informacyjnego miast z funkcją gospodarczą, jest stworzenie Toruńskiego Inkubatora Technologicznego (TIT). Zgodnie z koncepcją, oferta Inkubatora będzie miała na celu wspólną promocję firm działających na terenie TIT i skierowana będzie do przedsiębiorców działających na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, szkół wyższych, jednostek naukowych, organizacji pozarządowych oraz innych podmiotów wspierających rozwój innowacyjny regionu. Podstawowym zadaniem inkubatora jest asysta w tworzeniu oraz pomoc w pierwszym okresie działania małych firm z branży ICT. Tworzony podmiot, wpisuje się w grupę przedsięwzięć, mających na celu pozycjonowanie Torunia jako ośrodka silnego posiadającego duży potencjał w sektorze informatycznym.

Kolejna ze wspomnianych grup przedsięwzięć, dotyczy wdrażania rozwiązań informatycznych z zakresu e-administracji. Na poziomie bazy SIMIK zdiagnozowano sześć takich projektów. Ich wartość wyniosła w sumie 18 418 501,39 zł. Działania tego typu dotyczyły wielu jednostek organizacyjnych urzędów funkcjonujących na terenie Bydgoszczy i Torunia. Ich efektem było usprawnienie funkcjonowania tych

instytucji. Szczególnie trafnym przykładem rozwoju funkcji informacyjnej w sposób synergiczny rozwijającej funkcję administracyjną, jest projekt *Budowa narzędzi e-Administracji w oparciu o zintegrowany system zarządzania sprawami dla rządowej administracji zespolonej województwa kujawsko-pomorskiego*. Wdrażany był on przez Kujawsko-Pomorski Urząd Wojewódzki jako lidera we współpracy z wieloma podmiotami administracji zespolonej. Wprowadzone rozwiązania służą szybszemu przepływowi i lepszemu wymianom informacji, a ponadto integrują instytucje działające w ramach administracji zespolonej, mające swoje siedziby zarówno w Bydgoszczy, jak i w Toruniu. Może być to przykład wykorzystania potencjału informacyjnego w celu umocnienia funkcji administracyjnej podmiotów znajdujących się na terenie miast.

Adekwatność

Określenie adekwatności wdrażanych interwencji bazuje na weryfikacji potrzeb w tym wymiarze. W przypadku województwa kujawsko-pomorskiego najbardziej istotną kwestią związaną z potencjałem informacyjnym było stworzenie szerokopasmowej sieci szkieletowej, z węzłami dystrybucyjnymi w powiatach i węzłami brzegowymi w każdej gminie oraz późniejsze jej rozwijanie w skali lokalnej. Umożliwi to pokonanie podstawowej bariery jaką jest dostępność sieci szerokopasmowej i stworzy możliwość przyłączenia do niej potencjalnie każdego gospodarstwa domowego, instytucji, podmiotu gospodarczego⁴⁹. Miasta stołeczne województwa uczestniczą w tworzeniu tej sieci. Budowanie własnej infrastruktury informatycznej, będącej zasobem centralnym i połączenie z siecią szkieletową jest obiektem wsparcia RPO WK-P. Z tej perspektywy interwencje programu określić możemy jako trafne w kontekście rozwoju potencjału informacyjnego miast.

Optymalne narzędzia

Podsumowując, wskazać można dwa rodzaje interwencji, które w największym stopniu wpisują się w rozwój funkcji informacyjnej miast. Za optymalne narzędzia uznać można więc inwestycje dotyczące rozwoju infrastruktury informatycznej oraz usługi z zakresu e-administracji.

Rozbudowa infrastruktury informatycznej miast nadaje im centralne znaczenie w sieciowym zasobie informatycznym województwa. Stwierdzenie to potwierdza opinia uczestnika FGI:

Jest inicjatywa budowy sieci szerokopasmowej na terenie całego województwa. Co pozwala innym mieszkańcom w sposób nisko kosztowy komunikować się i korzystać z zasobów internetowych. W części z tej infrastruktury można już korzystać (kujawsko-pomorska sieć komputerowa). Miasta stołeczne w tym uczestniczą i budują własne zasoby informatyczne, które będą tymi zasobami centralnymi.

⁴⁹ Regionalna Strategia Innowacji Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2015 roku.

Projekty z zakresu e-administracji, usprawniają działanie jednostek objętych wsparciem, ale także komunikację pomiędzy poszczególnymi podmiotami zacieśniając ich współpracę. Elementy te wpływają więc również na rozwój funkcji administracyjnej miast.

Potencjał rozwojowy

Specyfika projektów z zakresu społeczeństwa informacyjnego wpływa na to, iż są one realizowane z pewnym opóźnieniem. Z uwagi na dużą innowacyjność tego typu rozwiązań, wdrażanie interwencji jest zadaniem trudnym. Wymaga także odpowiedniego przygotowania. Potwierdza to poniższy cytat z FGI:

Z punktu widzenia środków skierowanych z RPO na ten rozwój społeczeństwa informacyjnego (bardzo szeroko ujmując to pojęcie) to wdrażanie tych środków rzeczywiście idzie najwolniej. Ale ta materia też wydaje mi się najtrudniejsza. Inny stopień złożoności projektów. (...) Wymagają one dużej pracy przed projektem. Bo położenie sieci czy postawienie masztu nie jest tak problematyczne jak przygotowanie wszystkiego przed (decyzje, pozwolenia, aparatura przygotowawcza).

Z uwagi na powyższe, efekty finalne wdrażanych inwestycji są przesunięte w czasie. W momencie realizacji badania zakończonych było kilka pierwszych projektów z tego obszaru. Uznać należy, że ich docelowa funkcjonalność będzie mogła zostać zweryfikowana w niedalekiej przyszłości.

Warto wspomnieć o programach realizowanych w dziedzinie informatyzacji, są cały czas wdrażane, spora skala pieniędzy. E-kultura, e-administracja, e-zdrowie, choć dziś nie możemy mówić o finalnych rezultatach.

Pozostałe programy operacyjne

W przypadku pozostałych programów operacyjnych funkcję informacyjną wspierały przede wszystkim projekty w ramach PO IG. Analiza wyników badań CATI i bazy SIMIK dała zbieżne rezultaty i pozwoliła określić, iż tego typu działania stanowiły odpowiednio 44% (CATI) i 40% (SIMIK) inwestycji. Były to projekty stosunkowo niewielkie i pochłonęły 10% wszystkich środków wydanych w ramach PO IG w Bydgoszczy i Toruniu – 89 082 554,37 zł.

Tabela 51. Specyfika projektów realizowanych w ramach innych programów, wpisujących się w funkcję informacyjną.

Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka		
Liczba projektów	76	
Rodzaje projektów	Usługi i aplikacje dla MŚP (e-handel, kształcenie i szkolenie, tworzenie sieci itp.)	42 projekty
	Inne działania mające na celu poprawę dostępu MŚP do TIK i ich wydajne użytkowanie	18 projektów
	Usługi i aplikacje dla obywateli (e-zdrowie, e-administracja, e-edukacja, e-integracja itp.)	14 projektów
	Infrastruktura B+RT (w tym wyposażenie w sprzęt, oprzyrządowanie i szybkie sieci informatyczne łączące ośrodki badawcze) oraz specjalistyczne ośrodki kompetencji technologicznych	1 projekt
	Inwestycje w przedsiębiorstwa bezpośrednio związane z dziedziną badań i innowacji (innowacyjne technologie, tworzenie przedsiębiorstw przez uczelnie, istniejące ośrodki B+RT i przedsiębiorstwa itp.)	1 projekt
Rodzaj beneficjentów	osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą	19 projektów
	mikro przedsiębiorstwo	30 projektów
	małe przedsiębiorstwo	13 projektów
	średnie przedsiębiorstwo	13 projektów
	uczelnia wyższa	1 projekt
Suma zainwestowanych środków	Ogółem: 89 082 554,37 zł Środki UE: 52 273 524,76 zł	

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

Główne efekty

Projekty związane ze wsparciem potencjału informacyjnego, realizowane w Bydgoszczy i Toruniu w ramach PO IG, każdorazowo rozwijały także funkcję gospodarczą, ponieważ dotyczyły opracowania lub wdrożenia rozwiązań informatycznych przez przedsiębiorstwa. Analizę tą potwierdzają także wyniki badania CATI z beneficjentami PO IG. Podobnie jak w przypadku RPO WK-P, 85% respondentów wpisało swój projekt w obszar, dotyczący wprowadzania rozwiązań informatycznych (patrz tabela 52). Rozwój infrastruktury informatycznej w przypadku 30% respondentów, uwzględniał zakup środków trwałych na poziomie przedsiębiorstwa. Nie można więc mówić o szerszym wpływie tego typu inwestycji na infrastrukturę miejską.

Tabela 52. Specyfika projektów realizowanych w ramach PO IG, wpisujących się w funkcję informacyjną (wywiady CATI).

Czy projekt realizowany/zrealizowany przez Pana/i podmiot związany jest/był z:		
	N	%
Wprowadzeniem rozwiązań informatycznych (np. zakup/opracowanie oprogramowania lub aplikacji www)	34	85%
Rozwojem infrastruktury informatycznej	12	30%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie badania CATI z beneficjentami PO IG. Beneficjenci realizujący projekty w ramach funkcji informacyjnej N=40 (wielokrotna odpowiedź)

Następstwem wdrożenia interwencji PO IG wpływających na funkcję informacyjną, było unowocześnianie i rozwój sektora przedsiębiorstw. To z kolei przekłada się na większą konkurencyjność ośrodków miejskich. Wpływ na funkcje metropolitalne takich projektów nie jest jednak bezpośredni i uznać można, iż rozwijają je w mniejszym stopniu niż inwestycje związane z rozwojem infrastruktury informatycznej w miastach.

4.2.5. Kultura i turystyka

Toruń jest jednym ze znaczących miast turystycznych na mapie Polski. Zgodnie z zapisami Strategii Rozwoju Miasta - dziedzictwo kulturowe i potencjał twórczy Torunia predestynują miasto do realizacji wytyczonego kierunku rozwoju przez kulturę, która stanowi jeden z turystycznych atutów miasta. W bardzo dużym zakresie Toruń może oprzeć swój rozwój gospodarczy, a tym samym społeczny właśnie na rozwoju turystyki⁵⁰.

Założenia przyjęte w Strategii Rozwoju Bydgoszczy również upatrują możliwość rozwoju miasta poprzez zwiększenie jego potencjału kulturowego i turystycznego. Strategiczny cel IV zawiera cele szczegółowe odnoszące się do opisywanej funkcji (*IV.4. Rozwój potencjału kulturalnego Bydgoszczy* oraz *IV.5. Rozwój potencjału sportowego i turystycznego Bydgoszczy*)⁵¹. Zapisy tego dokumentu wskazują konkretne działania jakie miasto powinno podejmować w celu stymulacji rozwoju swojego potencjału kulturalnego i turystycznego. Zakładane działania finansowane być powinny zarówno z budżetów miast, jak i ze środków zewnętrznych – w tym funduszy UE.

RPO WK-P

Ilościowa analiza projektów, których założenia wpisują się w funkcję kulturową i turystyczną, wykazała, że w ramach RPO WK-P na terenie miast Bydgoszczy i Torunia realizowano 35 projektów o łącznej wartości 310 738 660 zł⁵². Należy zaznaczyć, że w grupie ww. 35 projektów znalazły się przede wszystkim te, realizowane na terenie Bydgoszczy i Torunia w ramach III, VI i VII osi priorytetowej. W przypadku VII osi, interwencje przewidziane w ramach jej zakresu, dotyczą między innymi wspierania przemian w miastach i w obszarach wymagających odnowy, w tym rewitalizacji zdegradowanych dzielnic miast. Mają one zatem bezpośredni wpływ na zwiększenie atrakcyjności miast, jako ośrodków turystycznych.

⁵⁰ *Strategia Rozwoju Miasta Torunia do roku 2020.*

⁵¹ *Strategia rozwoju Bydgoszczy do 2015 roku.*

⁵² Na podstawie KSI SIMIK.

Tabela 53. Projekty współfinansowane z RPO WK-P wspierające funkcję kulturalną i turystyczną Bydgoszczy i Torunia

Liczba projektów	35	
Rodzaje projektów	Inne wsparcie na rzecz wzmocnienia usług turystycznych	4 projekty
	Ochrona i zachowanie dziedzictwa kulturowego	3 projekty
	Rozwój infrastruktury kulturalnej	1 projekt
	Zintegrowane projekty na rzecz rewitalizacji obszarów miejskich i wiejskich	20 projektów
	Infrastruktura systemu oświaty	2 projekt
	Infrastruktura mieszkalnictwa	3 projekty
	Pozostała infrastruktura społeczna	2 projekty
Rodzaj beneficjentów	Samorząd terytorialny i jego jednostki organizacyjne	19 projektów
	Przedsiębiorstwo	6 projektów
	Fundacja, stowarzyszenie	2 projekty
	Kościół Katolicki	4 projekty
	Uczelnia wyższa	1 projekt
	Wspólnota mieszkaniowa	3 projekty
Suma zainwestowanych środków	Ogółem: 310 738 660 zł Środki UE: 148 350 522 zł	

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

Główne efekty

W analizowanym obszarze zauważalny jest znaczny wpływ środków z RPO WK-P na rozwój funkcji kulturalnej i turystycznej. Przeanalizowano wydatki poniesione przez miasta Bydgoszcz i Toruń (w latach 2007-2011) na rozwój turystyki, kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego. Sumaryczne dla obu miast, wydatki w analizowanym okresie wyniosły 456 767 511 zł.

Tabela 54. Turystyka budżety miast – wydatki ogółem

Miasto	2007	2008	2009	2010	2011
	zł	zł	zł	zł	zł
Bydgoszcz	813 274	395 112	215 050	592 184	564 703
Toruń	1 586 336	1 907 227	1 491 222	1 784 864	2 442 889

Źródło. Opracowanie na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Tabela 55. Kultura i ochrona dziedzictwa narodowego – wydatki ogółem

Miasto	2007	2008	2009	2010	2011
	zł	zł	zł	zł	zł
Bydgoszcz	33 564 154	48 004 526	32 994 520	56 662 194	51 578 816
Toruń	53 017 633	34 629 618	36 749 896	50 306 896	47 466 390

Źródło. Opracowanie na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Zestawiając tę kwotę z wartością projektów finansowanych z RPO WK-P, stwierdzić można, iż dofinansowanie w ramach programu stanowiło istotny element budowy potencjału turystycznego i kulturowego obu badanych miast.

Środki przeznaczone w ramach RPO WK-P na rozwój funkcji kulturalnej i turystycznej w Bydgoszczy i Toruniu, skierowane zostały na 3 główne typy projektów. Obszary te pokrywają się z tematyką osi priorytetowych, w ramach których były wdrażane.

Pierwszy rodzaj przedsięwzięć dotyczył inwestycji w infrastrukturę kulturową i ochronę dziedzictwa kulturowego. Projekty te wdrażane były w ramach III osi priorytetowej, a ich wartość oszacowana na podstawie bazy SIMIK, wyniosła 81 mln zł. Zidentyfikowanych zostało 7 projektów z 3 osi priorytetowej, które przyporządkowane zostały, jako działania wspierające funkcję kulturową i turystyczną miast. Szczegółowa analiza zakresu realizowanych przedsięwzięć wykazała, że wśród tej stosunkowo niewielkiej liczby projektów, wskazać można przykłady działań o dużym znaczeniu dla całego województwa. Takim przykładem może być wieloetapowy projekt pn. *„Ochrona i zachowanie materialnego dziedzictwa regionu kujawsko-pomorskiego”*. Celem głównym projektu jest poprawa stanu infrastruktury kultury dla zwiększenia standardu i dostępności świadczonych usług oraz ochrona i zachowanie dziedzictwa kulturowego. Przewidywanym efektem inwestycji ma być wzrost liczby osób korzystających z infrastruktury kultury oraz zwiększenie różnorodności i liczby wydarzeń społeczno – kulturalnych. Realizacja tych celów będzie możliwa do osiągnięcia dzięki przeprowadzeniu prac w zakresie renowacji, restauracji i konserwacji obiektów zabytkowych wpisanych do rejestru zabytków⁵³. Projekt obejmuje 85 zadań realizowanych przez Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego wraz z 83 Partnerami. Zadania te dotyczą przede wszystkim prac konserwatorskich i renowacyjnych obiektów sakralnych w województwie kujawsko-pomorskim. Spośród wszystkich zadań projektu, prace dotyczyły 14 obiektów w Bydgoszczy i Toruniu (5 w Bydgoszczy, 9 w Toruniu). Wśród nich były:

Bydgoszcz:

- Synagoga przy ul. Bydgoskiej 22
- Kościół p.w. św. Apostołów Piotra i Pawła
- Kościół p.w. św. Andrzeja Boboli
- Kościół p.w. Miłosierdzia Bożego
- Kościół p.w. św. Antoniego Padewskiego

Toruń:

- Kościół poewangelicki przy Rynku Nowomiejskim
- Kościół p.w. św. Piotra i Pawła
- Kościół p.w. Wniebowzięcia NMP
- Kościół p.w. św. Jakuba Apostoła
- Kościół katedralny p.w. św. Jana Chrzciciela i św. Jana Apostoła
- Cerkiew prawosławna św. Mikołaja
- Kościół p.w. Podwyższenia Krzyża Św.

⁵³ <http://projekt.tos.art.pl/> (17 lipca 2012 r.).

- Kamienica przy ul. Żeglarskiej 7
- Kościół p.w. Chrystusa Króla

Na podstawie powyższego zestawienia, dostrzec można dużą skalę przytaczanego przedsięwzięcia. Inwestycje te wpisują się w potrzebę wykorzystania istotnego potencjału jakim niezaprzeczalnie dysponują oba miasta, co w przypadku Torunia potwierdzone zostało wpisaniem Zespołu Staromiejskiego na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego UNESCO. Działania takie są więc znaczącym wkładem w rozwój funkcji kulturalnej i atrakcyjności turystycznej Bydgoszczy i Torunia.

Kolejną grupą projektów, są inwestycje realizowane w ramach VI osi priorytetowej RPO WK-P. Działania te dotyczą rozwoju infrastruktury turystycznej, a przeznaczono na nie 93 mln zł. Wśród inwestycji znalazły się dwie dotyczące budowy hoteli w Bydgoszczy. W kontekście celu głównego badania, projekty te są bardzo dobrym przykładem wpływu środków RPO WK-P na rozwój funkcji metropolitalnych. Zgodnie z KPZK 2030, lokalizacja hoteli cztero i pięciogwiazdkowych, jest jednym z kryteriów jakie należy spełnić aby pełnić rolę ośrodka metropolitalnego⁵⁴. Ilość hoteli o wysokim standardzie obrazuje potencjał i zaplecze turystyczne dla wymagających turystów oraz odwiedzających ośrodki przedstawicieli biznesu. Im większa liczba tego typu obiektów, tym wyższa ranga ośrodka i jego potencjał kulturowy. Oba planowane hotele, zgodnie z założeniami świadczyć mają usługi o wysokim standardzie (będą to prawdopodobnie hotele 4-gwiazdkowe). Uwzględniając ilość obiektów o analogicznym standardzie funkcjonujących w 2011 roku w Bydgoszczy (3 hotele), określić możemy wpływ RPO WK-P, jako znaczny.

Ostatnia grupa projektów, wyróżniona na podstawie informacji z bazy SIMIK, uwzględnia inwestycje w ramach VII osi priorytetowej. Jej zakres tematyczny nie odnosi się wprost do żadnego z wyżej wyróżnionych wymiarów (infrastruktura kultury i turystyki). Projekty realizowane w tej osi, dotyczą rewitalizacji przestrzeni miejskiej. Na tego typu inwestycje przeznaczono w sumie 136 mln zł.

Zadbana i funkcjonalna przestrzeń publiczna jest jednak istotną substancją atrakcyjności turystycznej miasta. W związku z tym, zabiegi rewitalizacyjne tej przestrzeni wpisują się zdecydowanie w rozwój funkcji turystycznych miast. Element ten podkreślany jest szczególnie przez charakter znacznej części projektów – rewitalizacja dotyczyła zabytkowej zabudowy, a także obiektów związanych z kulturą i turystyką. Wśród nich były obiekty istotnie zwiększające potencjał kulturowy i turystyczny, tj.:

Bydgoszcz:

- Przystań jachtowa z bazą noclegową i infrastrukturą rekreacyjną na Wyspie Młyńskiej,
- Kamienica przy ul. Mostowej 5,
- Plac Wolności i Park im. Kazimierza Wielkiego,
- Diecezja Bydgoska – „Dom Polski”,
- Skansen architektury przemysłowej oraz Muzeum Zakładów Zbrojeniowych DAG – Fabrik.

⁵⁴ KPZK 2030.

Toruń:

- Baszta Gołębnik wraz z jej adaptacją na pracownie artystyczne,
- Brama Klasztorna wraz z jej adaptacją na cele kulturalne, społeczne i gospodarcze,
- Młodzieżowy Dom Kultury,
- Budynek przy ul. Franciszkańskiej 9 wraz z adaptacją na cele muzealne,
- Budynek przy ul. Ducha Świętego 1,
- Dwór Mieszczański,
- Park Miejski i Ogród Zoobotaniczny na Bydgoskim Przedmieściu,
- Centrum Nowoczesności.

Największy wpływ na rozwój funkcji kulturalnych mają przede wszystkim muzea, teatry, filharmonie, czy galerie sztuki. Dlatego też duże znaczenie mają projekty, dzięki którym możliwe jest budowanie opisywanego potencjału w oparciu o wyżej wymienione instytucje. Jedną z inicjatyw finansowanych z RPO WK-P realizujących to zadanie, był projekt pn. *Wykonanie remontu konserwatorskiego i adaptacji na cele muzealne budynku przy ul. Franciszkańskiej 9 w Toruniu*. Celem adaptacji realizowanej w ramach projektu finansowanego z RPO WK-P, było połączenie budynków przy ul. Franciszkańskiej 11 i 9, a dzięki temu rozbudowa istniejącej wystawy stałej oraz stworzenie powierzchni dla nowych wystaw czasowych. Zatem można stwierdzić, że efektem dodatkowym w badanym obszarze było rozbudowanie infrastruktury Muzeum Okręgowego w Toruniu.

Istotny wpływ rewitalizacji przestrzeni miejskiej na rozwój potencjału turystycznego zauważali także uczestnicy wywiadów grupowych. Ilustruje to poniższy cytat:

Wiem, że z funduszy UE modernizowane były też budynki użyteczności publicznej. Rewitalizacja miast. Na tym przecież wszyscy skorzystaliśmy.

Uzupełnieniem analizy prowadzonej na podstawie informacji z bazy SIMIK, były badania CATI z beneficjentami RPO WK-P. Wyniki wywiadów pokrywają się z ustaleniami analizy bazy SIMIK. Istotną różnicą jest jednak identyfikacja w wyniku badania CATI, projektów wpisujących się w rozwój funkcji turystycznych miast, a dotyczących udziału w imprezach targowych. Cztery spośród ośmiu projektów, których beneficjenci zostali objęci wywiadami w ramach tej funkcji, uwzględniały uczestnictwo w turystycznych imprezach wystawienniczych. Projekty te wdrażane były w ramach V osi priorytetowej, Działanie 5.5. *Promocja i rozwój markowych produktów*. Wymienić należy dwie inicjatywy dotyczące promocji turystycznej stolic województwa, finansowane w ramach RPO WK-P. Miasto Bydgoszcz jest beneficjentem projektu *Bądź naszym gościem - Bydgoszcz na międzynarodowych imprezach targowo-wystawienniczych*. Toruń natomiast promował się między innymi dzięki projektowi - *Udział Gminy Miasta Toruń w XVII Międzynarodowych Targach Turystycznych MITT 2010 w Moskwie*.

Podsumowując powyższe, określić można, iż wpływ środków z RPO WK-P ma duże znaczenie dla rozwoju kultury i turystyki. Zasięg i obszar realizowanych projektów jest znaczący dla rozwoju tej funkcji metropolitalnej. Projekty te poprzez swoje założenia, pozwoliły zarówno na działania związane

z rewitalizacją i remontem dóbr kultury zlokalizowanych na terenie Bydgoszczy i Torunia, jak i na działania promocyjne prowadzone w kraju i zagranicą.

Adekwatność

Stolice województwa posiadają duży potencjał turystyczny z uwagi na bogate dziedzictwo kulturowe, zabytki architektury i urbanistyki oraz bogate kolekcje muzealne. Podstawowym wyzwaniem rozwojowym w dziedzinie kultury i turystyki, stojącym przed miastami, jest zachowanie odpowiedniego stanu i funkcjonalności posiadanych walorów. Potrzeba ta ma swoje odbicie w inwestycjach realizowanych i planowanych do realizacji w ramach RPO WK-P. Istotnym elementem, odpowiadającym potrzebom miast w zakresie rozwoju atrakcyjności turystycznej, są prace konserwatorskie i rewitalizacyjne obiektów szczególnie atrakcyjnych turystycznie. Obiekty te uzyskały wsparcie przede wszystkim w ramach osi III i V RPO WK-P. Istotnym uzupełnieniem tych inwestycji były działania promocyjne obu miast. Dzięki tym dwóm elementom, możemy mówić o komplementarności przedsięwzięć w obszarze turystyki.

Potencjał kulturalny i turystyczny jakim dysponuje Bydgoszcz i Toruń oraz możliwości gospodarcze jakie stwarza, są dostrzegane w obu miastach. W związku z tym, podejmowane są odpowiednie kroki w celu wykorzystania posiadanych walorów. Przykładem są m.in. konsekwentne inwestycje w podmioty związane z obszarem kultury i turystyki. Tego typu przedsięwzięcia miały miejsce także w poprzednim okresie programowania. Tezę tę potwierdza poniższy cytat z FGI:

Oczywiście jeśli chodzi o Fundusze Europejskie, w wielu przypadkach w kulturze korzystamy z takich funduszy, bo między innymi za środki europejskie został wyremontowany i zupełnie zmienił swój wyraz Teatr Baj Pomorski, ale również powstało jedyne po wojnie, od początku wybudowane, nowe Muzeum Centrum Sztuki Współczesnej. [obie inwestycje wsparte środkami EFRR w poprzednim okresie programowania 2004-2006]

Optymalne narzędzia

Uwzględniając informacje uzyskane na etapie badania, stwierdzić należy, że optymalnym sposobem rozwoju potencjału turystycznego i kulturalnego jest kompleksowe podejście do jego budowania. Umożliwia to wzmocnienie znaczenia miast, ale także całego województwa na turystycznej i kulturowej mapie Polski. Zarówno zgromadzone dane ilościowe jak i jakościowe wskazują na to, że takie podejście w rozwijaniu opisywanego potencjału jest wdrażane. Finansowanie projektów ze źródeł zewnętrznych pozwoliło na wypracowanie konkretnej materii kulturowej i turystycznej, przekucie jej w produkt i zaprezentowanie szerszemu gronu na imprezach targowych o znaczeniu ponad krajowym.

Konieczność budowania kompleksowego podejścia do rozwijania funkcji kulturowej i turystycznej, podnosił jeden z respondentów podczas Panelu Ekspertów.

W układzie kultura -religia-turystyka to są branże, które muszą przynieść określony dochód. (...) jeśli województwo nie będzie działało globalnie to nie ma szansy na wyjście z obecnych problemów. Dla turystyki – jeżeli nie będą rozwiązane pewne elementy infrastrukturalne tj. lotnisko, komunikacja kolejowa, autobusowa i zasoby drogowe to nie ma mowy o rozwoju turystyki. My ten potencjał mamy. Musimy go opakować i sprzedać jako produkt turystyczny. (...) Produkt turystyczny musi być sprzedany gdzieś daleko poza kraj. Wiadomo, że ta turystyka krajowa też jest ważna, ale ona będzie. Jeżeli decydenci nie rozumieją, że Toruń nie jest w stanie się sam wypromować ani Bydgoszcz - to nie osiągniemy pożądanego poziomu.

Potencjał rozwojowy

Przyjmując założenie, że to całość przestrzeni miejskiej tworzy jej atrakcyjność, a nie pojedyncze obiekty, uznać należy, iż ostateczny wpływ projektów realizowanych w obszarze turystyki widoczny będzie po zakończeniu większej ich liczby. Obecnie znaczna część z ww. inwestycji jest na etapie realizacji. Biorąc jednak pod uwagę skalę i liczbę przedsięwzięć, stwierdzić można, że wpływ inwestycji będzie zdecydowanie istotny. Świadczyć o tym może choćby przytoczona uprzednio skala inwestycji.

Obszarem, w którym efekty projektów będą widoczne w przyszłości jest także sfera hotelowa. Hotele planowane do budowy w ramach RPO WK-P jeszcze nie powstały. Ich uruchomienie w sposób znaczący wpłynie na wzrost potencjału turystycznego Bydgoszczy, w obszarze zasobu noclegowego. Wymiar ten jest istotny choćby z uwagi na to, że figuruje jako podstawowy wskaźnik określania obszarów metropolitalnych w KPZK 2030.

Pozostałe programy operacyjne

W ramach pozostałych programów operacyjnych zidentyfikowano jedynie dwa projekty wpisujące się w funkcję kulturalną i turystyczną. Projekty realizowane są w Toruniu.

Pierwszy z projektów, wdrażany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, dotyczył prac konserwatorskich, remontowych i adaptacyjnych na wybranych obiektach zabytkowych Zespołu Staromiejskiego – obszaru wpisanego na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Wartość projektu wynosi 38 950 022,88 zł, z czego dofinansowanie z PO IIŚ 18 942 830,13 zł. Termin zakończenia inwestycji zaplanowany został na rok 2014.

Kolejny projekt realizowany był z PO IG pn. *Toruń - Hanza nad Wisłą* o wartości 24 025 992 PLN. Celem projektu było stworzenie unikatowego produktu turystycznego. Głównym zadaniem inwestycji było wyeksponowanie walorów kulturalnych i edukacyjnych Zespołu Staromiejskiego.

Analiza zakresów tematycznych ww. projektów zwraca uwagę na ich adekwatność i komplementarność w wielu wymiarach. Podstawową kwestią jest spójność inwestycji, z potrzebą wsparcia podstawowego

atutu Torunia, jakim jest zabytkowy Zespół Staromiejski. Potrzeba ta i jej powiązanie ze sferą ekonomiczną jest identyfikowana w Toruniu i zaznaczana m.in. w strategii rozwoju miasta⁵⁵. Realizowane przedsięwzięcia, wprost wpisują się w tak zdiagnozowaną potrzebę. Dodatkowym atutem inwestycji jest ich wzajemne uzupełnianie się, a także komplementarność z działaniami realizowanymi w ramach RPO WK-P (np. z projektem *Wykonanie remontu konserwatorskiego i adaptacji na cele muzealne budynku przy ul. Franciszkańskiej 9 w Toruniu.*). Działania te, zmierzają ku stworzeniu kompletnego produktu turystycznego. Opracowanie takiego produktu jest podstawowym krokiem ku rozwojowi funkcji turystycznej i kulturalnej miast. Określić można zatem, iż projekty wdrażane w ramach RPO WK-P jak i innych programów wspierają rozwój funkcji metropolitalnych miast w tym wymiarze.

Tabela 56. Projekt współfinansowany z PO IiŚ, wspierający funkcję kulturalną i turystyczną Torunia (realizowany na terenie Torunia).

	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko	
Liczba projektów	1	
Rodzaje projektów	Ochrona i zachowanie dziedzictwa kulturowego	1 projekt
Rodzaj beneficjenta	Jednostka Samorządu Terytorialnego	1 projekt
Suma zainwestowanych środków	Ogółem: 38 950 022,88 zł Środki UE: 18 942 830,13 zł	

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

Tabela 57. Projekt współfinansowany z PO IG, wspierający funkcję kulturalną i turystyczną Torunia (realizowany na terenie Torunia).

	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka	
Liczba projektów	1	
Rodzaje projektów	Inne wsparcie na rzecz wzmocnienia usług turystycznych	1 projekt
Rodzaj beneficjentów	Jednostka Samorządu Terytorialnego	1 projekt
Suma zainwestowanych środków	Ogółem: 24 025 992,52 zł Środki UE: 10 642 000,00 zł	

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

⁵⁵ *Strategia Rozwoju Miasta Torunia na lata 2009-2020*, s.7.

4.2.6. Administracja

Dla rozwoju funkcji metropolitalnych ośrodków stołecznych regionu konieczne jest umiejscowienie na ich terenie odpowiednich instytucji. W przypadku funkcji politycznej i administracyjnej muszą to być:

- *Podmioty reprezentujące ustrój prawno-polityczny państwa placówki (przedstawicielstwa) dyplomatyczne; instytucje i przedstawicielstwa instytucji krajowych i międzynarodowych; ruchy społeczne o zasięgu ponadregionalnym*
- *Siedziba władz rządowych lub samorządowych; inne instytucje o zasięgu ponadlokalnym (np. delegatury, oddziały itp.)*

Do spełnienia powyższych funkcji niezbędne jest posiadanie odpowiedniego poziomu potencjału instytucjonalnego i administracyjnego miasta. Ukazuje on sprawność funkcjonowania instytucji miejskich (władz i administracji). Ta zaś ma bezpośrednie przełożenie na społeczną aktywność mieszkańców.

Analiza ilościowa bazy projektów SIMIK wykazała, że w ramach RPO WK-P zarejestrowanych jest 50 projektów, których założenia wpisują się w rozwój funkcji politycznej i administracyjnej. Sumaryczna ich wartość to 208 583 368 zł. Należy zaznaczyć, że do grupy tych projektów zostały zakwalifikowane również interwencje finansowane z Pomocy Technicznej.

Województwo kujawsko-pomorskie korzysta ze wsparcia w celu sprawnego procesu zarządzania i wdrażania Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Rolę Instytucji Zarządzającej RPO WK-P pełni Departament Zarządzania Funduszami i Projektami Unijnymi. Większość pracowników wyżej wspomnianego departamentu pobiera wynagrodzenie finansowane w pełni z Pomocy Technicznej RPO WK-P. Dlatego też analizując wpływ Programu na rozwój funkcji politycznej i administracyjnej, należy uwzględnić projekty zapewniające funkcjonowanie IZ RPO WK-P. Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego pozwolił również na rozwój kapitału ludzkiego Urzędu Marszałkowskiego poprzez finansowanie studiów podyplomowych i doskonalenie pracowników w latach 2009-2010. W analizie ilościowej realizowanych w ramach RPO WK-P projektów, znalazły się też takie, których beneficjentami były inne jednostki budżetowe. Przyjęto założenie, że wszystkie projekty skierowane do jednostek budżetowych mających siedzibę w Bydgoszczy i Toruniu, wpływają na rozwój funkcji politycznej i administracyjnej.

Tabela 58. Projekty współfinansowane z RPO WK-P wspierające funkcję administracyjną Bydgoszczy i Torunia

Liczba projektów	50	
Rodzaje projektów	Jakość powietrza	1 projekt
	Efektywność energetyczna, produkcja skojarzona (kogeneracja), zarządzanie energią	1 projekt
	Zintegrowany system zapobiegania i kontroli zanieczyszczeń	1 projekt
	Energia odnawialna: słoneczna	1 projekt
	Zapobieganie zagrożeniom (w tym opracowanie i wdrażanie planów i instrumentów zapobiegania i zarządzania zagrożeniami naturalnym i technologicznym)	2 projekty
	Infrastruktura ochrony zdrowia	11 projektów
	Pozostała infrastruktura społeczna	1 projekt
	Usługi i aplikacje dla obywateli (e-zdrowie, e-administracja, e-edukacja, e-integracja itp.)	6 projektów
	Zintegrowane projekty na rzecz rewitalizacji obszarów miejskich i wiejskich	6 projektów
	Przygotowanie, realizacja, monitorowanie i kontrola	13 projektów
	Oceny, badania/ekspertyzy, informacja i komunikacja	7 projektów
Rodzaj beneficjentów	Samorząd terytorialny i jego jednostki organizacyjne	49 projektów
	Kościół Katolicki	1 projekt
Suma zainwestowanych środków	Ogółem: 208 583 368,13 zł Środki UE: 154 462 393,46 zł	

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

W badaniu przeanalizowano również wydatki ogółem poniesione przez Bydgoszcz i Toruń (w latach 2008-2011), przeznaczone na administrację publiczną. Sumarycznie dla obu miast, wydatki w analizowanym okresie wyniosły 498 791 241 zł. Odnosząc tę wartość do ilości środków z projektów realizowanych w ramach RPO, a przeznaczonych na rozwój funkcji politycznej i administracyjnej, należy stwierdzić, że Program ma wpływ na stymulowanie wzrostu analizowanej funkcji.

Tabela 59. Wydatki bieżące ogółem z budżetu Bydgoszczy i Torunia przeznaczone na administrację publiczną

Miasto	2007	2008	2009	2010	2011
	zł	zł	zł	zł	zł
Bydgoszcz	78 554 862	86 410 663	95 531 345	89 986 826	78 554 862
Toruń	34 880 961	36 978 861	36 786 484	39 661 236	34 880 961

Źródło. Opracowanie na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Główne efekty

Analizując wpływ RPO WK-P na rozwój funkcji politycznej i administracyjnej przez pryzmat realizowanych celów, należy mieć na uwadze specyfikę wdrażanych projektów oraz charakterystykę samych beneficjentów. Przedstawione poniżej wyniki badania ilościowego CATI, odnosząc się będą do

wąskiej grupy 11 respondentów, którzy wzięli udział w wywiadzie. Wśród tej grupy badanej 36% stanowiły JST, a 64% inne jednostki budżetowe.

W zakresie funkcji administracyjnej, badani Beneficjenci realizowali projekty, których celem była:

- inwestycja w nieruchomości (np. w termomodernizację),
- inwestycja w środki trwałe,
- podniesienie kwalifikacji zawodowych urzędników.

Zdecydowana większość projektów (82%) dotyczyła inwestycji w środki trwałe. Wynika to przede wszystkim z potrzeby poprawy warunków pracy w administracji publicznej, usprawnienia komunikacji między urzędami, także między urzędami, a mieszkańcami oraz poprawy jakości świadczonych usług.

Tabela 60. Specyfika projektów realizowanych w ramach RPO WK-P, wpisujących się w funkcję administracyjną (wywiady CATI).

Jaki obszar jest/był obiektem wsparcia projektu:		
	N	%
Projekt uwzględniający inwestycje w środki trwałe	9	82%
Projekt uwzględniający inwestycje w nieruchomości (np. termomodernizacja)	3	27%
Projekt mający na celu podniesienie kwalifikacji zawodowych urzędników	3	27%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie badania CATI z beneficjentami RPO WK-P. Beneficjenci realizujący projekty w ramach funkcji administracyjnej N=11 (wielokrotna odpowiedź)

Adekwatność

Istotną perspektywą analiz interwencji w ramach RPO WK-P jest spojrzenie na nie przez pryzmat adekwatności realizowanych działań w kontekście rozwoju obszaru metropolitalnego i jego funkcji polityczno-administracyjnej. Na podstawie wyżej wymienionych efektów realizacji projektów, należy uznać prowadzone działania za adekwatne jednak tylko w kontekście rozwoju potencjału, a nie funkcji metropolitalnych. Prowadzone działania miały na celu usprawnienie funkcjonowania obecnie działających instytucji poprzez inwestycje w środki trwałe, nieruchomości czy podniesienie kwalifikacji zawodowych urzędników. Te przedsięwzięcia wpłynęły zarówno na ułatwienie kontaktu mieszkańców z urzędem, poprawiły jakość obsługi jak i komfort pracy zatrudnionych urzędników. Działania te w dużym stopniu stanowiły odpowiedź na bieżące potrzeby administracyjne.

Optymalne narzędzia

Wśród optymalnych instrumentów, przynoszących najlepsze efekty w odniesieniu do rozwoju opisywanego potencjału i funkcji metropolitalnej, należy wymienić dwa elementy. Pierwszy z nich to inwestycje w zakresie termomodernizacji i unowocześniania infrastruktury administracyjnej, drugi to

informatyzacja urzędu, dzięki której kontakt mieszkańców z pracownikami urzędu może odbywać się drogą internetową. Dobrym przykładem wykorzystania pierwszego z opisanych instrumentów jest projekt *Racjonalizacja gospodarki energetycznej poprzez termomodernizację budynku Urzędu Marszałkowskiego przy Placu Teatralnym 2 w Toruniu* o wartości 2 943 420,00 zł (w tym 2 204 916,00 zł stanowił wkład UE). Jest to jeden z projektów, którego celem była modernizacja budynku UM WK-P. Komplementarne podejście do wykorzystania zewnętrznych źródeł finansowania pozwoliło władzom województwa przeprowadzić gruntowny remont urzędu oraz jego najbliższego otoczenia. Realizowany projekt zakłada między innymi dobudowanie dwóch skrzydeł do istniejącego obiektu z obydwu stron oraz kolejny remont w postawionych już częściach. W obiektach tych znajdować się będą pomieszczenia biurowe dla urzędników, dwie multimedialne sale konferencyjne oraz sala posiedzeń zarządu województwa. Inwestycje w nieruchomości są bardzo ważnym kierunkiem rozwoju funkcji administracyjnej. Odpowiednie zasoby lokalowe dają możliwość funkcjonowania JST na wysokim poziomie. Wyposażenie, przestrzeń biurowa i nieograniczony dostęp do nowoczesnych rozwiązań informatycznych jest kluczowym narzędziem pracy dla przedstawicieli JST.

Przykładem drugiego optymalnego narzędzia jest projekt pn. *Budowa narzędzi e-Administracji w oparciu o zintegrowany system zarządzania sprawami dla rządowej administracji zespolonej województwa kujawsko-pomorskiego*, realizowany w ramach 4 osi priorytetowej RPO WK-P. Projekt polega na zbudowaniu i wdrożeniu systemu obiegu dokumentów w jednostkach administracji zespolonej, działających na terenie województwa kujawskiego-pomorskiego oraz uruchomieniu wspólnego dla tych jednostek portalu tematycznego. Celem głównym projektu jest zwiększenie odsetka obywateli i przedsiębiorstw korzystających z e-Usług świadczonych przez administrację zespoloną. Projekt charakteryzuje unikalność planowanego przedsięwzięcia i zastosowanych rozwiązań – obecnie w Polsce żadne województwo nie posiada zintegrowanego systemu zarządzania sprawami dla całej administracji zespolonej.

Potencjał rozwojowy

Należy uznać, że projekty realizowane w Bydgoszczy i Toruniu w ramach analizowanego programu pomocowego wpłynęły na rozwój potencjału administracyjnego obu miast jednak ich oddziaływanie jest widoczne bezpośrednio po zakończeniu projektu, natomiast trudno mówić tu o korzyściach dla rozwoju tych potencjałów i funkcji w przyszłości. Żeby ocenić faktyczny wpływ RPO, zgodny z przyjętymi wskaźnikami dla funkcji administracyjnej i politycznej, musiałaby zaistnieć sytuacja, w której na terenie badanych miast w efekcie realizacji projektu powstałaby instytucja o charakterze ponadlokalnym. Interwencje przewidziane w ramach programów pomocowych obecnej perspektywy finansowej nie przewidują wprost tego rodzaju wsparcia. Dlatego też analiza prowadzona w ramach tej funkcji dotyczyła wszystkich projektów, których zakres obejmował jednostki budżetowe mających siedzibę w Bydgoszczy i Toruniu. Zastosowane przez Zespół Badawczy podejście analityczne, pozwoliło na określenie wpływu projektów realizowanych na terenie Bydgoszczy i Torunia na rozwój opisywanej

funkcji. Na duże znaczenie tych projektów wskazywali respondenci w prowadzonych badaniach ilościowych i jakościowych. Teza ta została również zweryfikowana dzięki analizie danych zastanych, której wyniki przedstawiono we wcześniejszej części raportu.

Pozostałe programy operacyjne

Należy także podkreślić duże znaczenie innych programów w budowie potencjału polityczno-administracyjnego. Szczególnie widoczny jest tu PO KL w zakresie kształtowaniu zasobów ludzkich zatrudnionych w JST. Przeprowadzona analiza wykazała, że realizowane były projekty których celem było podniesienie kwalifikacji pracowników. Analiza jakościowa w ramach funkcji politycznej i administracyjnej wykazała, że dzięki wsparciu projektów z PO KL znacznej poprawie uległ potencjał ludzki administracji publicznej. Urzędnicy z powodzeniem podnosili swoje kwalifikacje dzięki szkoleniom i studiom podyplomowym.

Na administrację PO KL miał ogromny wpływ. Bardzo dużo środków było przeznaczonych właśnie na kształcenie kadr samorządowych. Szkolenia te są bardzo efektywne.

Mieliśmy np. szkolenie z ISO. Nasi pracownicy korzystają ze studiów podyplomowych. Administracja się rozwinęła.

W ramach prowadzonych badań przeanalizowano wpływ projektów finansowanych ze środków innych programów UE, które były realizowane w Bydgoszczy i Toruniu. Ilościowa analiza tych projektów przeprowadzona w oparciu o bazę SIMIK wykazała, że POIiŚ finansuje 4 projekty o łącznej wartości 146 274 963 zł, w ramach PO KL finansowane były 3 projekty o łącznej wartości 2 392 777 zł. Nie stwierdzono projektów finansowanych z POIG, które swym zakresem wpływałyby bezpośrednio na rozwój analizowanej funkcji. Duża wartość projektów z programu środowiskowego, wynika z uwzględnienia w bazie projektu pn. *Budowa Zakładu Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych dla Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego* o wartości 123 929 238 zł. Projekt ten obejmuje stworzenie spójnych systemów gospodarki odpadami dla miasta Bydgoszczy, Torunia oraz gmin okalających. Z POIiŚ finansowane były również inwestycje mające na celu modernizację i zakup środków trwałych dla sektora ochrony zdrowia. Przykładem mogą być dwa projekty realizowane w Bydgoszczy i Toruniu tj. *Zakup specjalistycznego sprzętu medycznego na potrzeby Szpitala Uniwersyteckiego Nr 2 im. dr Jana Biziela w Bydgoszczy* oraz *Rozwój systemu ratownictwa medycznego w rejonie działania WSPR w Toruniu poprzez zakup podstawowego ambulansu ratunkowego*.

Tabela 61. Projekty współfinansowane z PO IiŚ, wspierające funkcję administracyjną Torunia i Bydgoszczy (realizowane na terenie Torunia i Bydgoszczy).

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko		
Liczba projektów	4	
Rodzaje projektów	Gospodarka odpadami komunalnymi i przemysłowymi	1 projekt
	Efektywność energetyczna, produkcja skojarzona (kogeneracja), zarządzanie energią	1 projekt
	Infrastruktura ochrony zdrowia	2 projekty
Rodzaj beneficjentów	Uczelnia Wyższa	1 projekt
	Duże przedsiębiorstwo	1 projekt
	Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej	2 projekty
Suma zainwestowanych środków	Ogółem: 146 274 963 zł Środki UE: 77 525 188 zł	

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

Tabela 62. Projekty współfinansowane z PO KL, wspierające funkcję administracyjną Torunia i Bydgoszczy (realizowane na terenie Torunia i Bydgoszczy).

Program Operacyjny Kapitał Ludzki		
Liczba projektów	3	
Rodzaje projektów	Rozwiązania na rzecz podniesienia jakości opracowania, monitorowania, ewaluacji polityk i programów na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, wzmocnienie zdolności w zakresie realizacji polityk i programów	3 projekty
Rodzaj beneficjentów	Jednostki Samorządu Terytorialnego	3 projekty
Suma zainwestowanych środków	Ogółem: 2 392 777 zł Środki UE: 2 033 861 zł	

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

4.2.7. Rozwój ośrodków stołecznych regionu w opinii mieszkańców

Analizy zawarte we wcześniejszych częściach raportu, dotyczyły dynamiki zmian w potencjale rozwojowym Bydgoszczy i Torunia oraz rozwoju funkcji metropolitalnych obu miast. Opisany został także wpływ interwencji wdrażanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz innych programów operacyjnych. Jako podsumowanie tych analiz przeprowadzone zostało badanie metodą ankiety telefonicznej na reprezentatywnej próbie mieszkańców Bydgoszczy

i Torunia. Wywiady dotyczyły percepcji zmian zachodzących w ośrodkach stołecznych z perspektywy ich mieszkańców. Obiektem zainteresowania badania było także określenie w jakim stopniu mieszkańcy miast identyfikują zaobserwowany rozwój ze wsparciem funduszy UE oraz jakie są w ich opinii najpilniejsze potrzeby rozwojowe obu stolic.

Wyniki przeprowadzonego badania sugerują, iż 2/3 mieszkańców Bydgoszczy i Torunia zauważa zmiany w jakości życia w swoich miastach. Nie odnotowano znaczących różnic w tym obszarze pomiędzy mieszkańcami obu miast (patrz tabela 63).

Tabela 63. Percepcja zmian w jakości życia wśród mieszkańców Bydgoszczy i Torunia.

Czy Pana/i zdaniem w ciągu ostatnich pięciu lat zmieniła się jakość życia mieszkańców Pana/i miasta?						
	Bydgoszcz		Toruń		Ogółem	
	N	%	N	%	N	%
Tak, zmieniła się	171	64%	79	66%	250	65%
Nie, nie zmieniła się	20	8%	8	7%	28	7%
Nie wiem/trudno powiedzieć	74	28%	32	27%	106	28%
Ogółem	265	100,0%	119	100,0%	384	100,0%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie badania CATI z mieszkańcami Bydgoszczy i Torunia. N=384

Spośród grupy mieszkańców, którzy zauważają zmiany w jakości życia, także 2/3 uznała, iż stanowiły one zmianę na lepsze (patrz tabela 64).

Tabela 64. Kierunek zmian w jakości życia odnotowywanych przez mieszkańców Bydgoszczy i Torunia.

W jaki sposób Pana/i zdaniem zmieniła się jakość życia mieszkańców w Pana/i mieście w ciągu ostatnich pięciu lat?						
	Bydgoszcz		Toruń		Ogółem	
	N	%	N	%	N	%
Podniosła się	106	62%	58	73%	164	66%
Obniżyła się	65	38%	21	27%	86	34%
Ogółem	171	100%	79	100%	250	100%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie badania CATI z mieszkańcami Bydgoszczy i Torunia. N=250 - respondenci, którzy zauważyli zmianę jakości życia w mieście

Respondenci badania poproszeni zostali o scharakteryzowanie pozytywnych zmian jakie miały miejsce w obu miastach. Najwięcej wskazań odnotowały obszary dotyczące rozwoju przestrzeni publicznej miast oraz ich infrastruktury kulturowej, sportowej i wypoczynkowej (patrz tabela 65). Taki wynik badania wydaje się uzasadniony, gdyż są to wymiary, z którymi mieszkańcy mają największą styczność i w największym stopniu mogą oceniać zachodzące zmiany. Uznać można jednak, iż odnotowane zostało zwiększenie komfortu życia przez mieszkańców Bydgoszczy i Torunia ze względu na rozwój infrastruktury społecznej. Zwraca także uwagę dość duża liczba wskazań (44%) świadczących o rozwoju możliwości realizacji inwestycji na terenie miasta. Obszar ten został określony, jako element rozwoju funkcji gospodarczej. Zestawiając te wyniki z niewielką liczbą odpowiedzi dotyczących zwiększenia możliwości zatrudnienia i prowadzenia własnej firmy, stwierdzić można, iż rozwój, który odnotowali respondenci nie przekładał się bezpośrednio na sytuację mieszkańców na rynku pracy.

Tabela 65. Obszary pozytywnych zmian w jakości życia odnotowywane przez mieszkańców Bydgoszczy i Torunia.

Obszary w jakich odnotowana została poprawa sytuacji							
Potencjał	Funkcja	Bydgoszcz		Toruń		Ogółem	
		N	%	N	%	N	%
Możliwość znalezienia zatrudnienia w mieście zamieszkania	Gospodarcza	6	2%	2	2%	8	2%
Możliwość prowadzenia i rozwoju firmy w mieście zamieszkania		4	1%	5	4%	9	2%
Możliwość realizowania inwestycji na terenie miasta		111	42%	57	48%	168	44%
Dostęp do uczelni, szkół, przedszkoli	Naukowo-badawcza i edukacyjna	23	9%	10	8%	33	9%
Dostępność transportowej - m. in. transport publiczny, jakość dróg	Komunikacyjna	93	35%	56	47%	149	39%
Dostęp do szerokopasmowego Internetu dla mieszkańców	Informacyjna	42	16%	26	22%	68	18%
Dostęp do muzeów, bibliotek, centrów kultury,	Kulturowa i turystyczna	118	45%	61	51%	179	47%
Dostęp do hal sportowe, boisk, basenów		143	54%	74	62%	217	56%
Dostępność usług i terenów wypoczynku dla mieszkańców		130	49%	56	47%	186	48%
Jakość przestrzeni publicznej - dróg, ulic, parków, placów, budynków dostępnych dla mieszkańców		165	62%	91	77%	256	67%
Dostęp do instytucji i urzędów regionalnych i lokalnych	Administracyjna	11	4%	6	5%	17	4%
Dostęp do infrastruktury ochrony zdrowia i pomocy społecznej; np. szpitale, domy pomocy społecznej,		15	6%	8	7%	23	6%
Żadne z powyższych		35	13%	7	6%	42	11%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie badania CATI z mieszkańcami Bydgoszczy i Torunia. N=384 (wielokrotna odpowiedź)

Tezę o negatywnych trendach na rynku pracy Bydgoszczy i Torunia potwierdzają odpowiedzi mieszkańców tych miast dotyczące obszarów, w których obniżyła się jakość życia. Zdecydowanie najczęściej wskazań (70%) dotyczyło możliwości zatrudnienia w mieście (patrz tabela 66). Sytuacja na rynku pracy w Bydgoszczy i Toruniu jest określana zdecydowanie negatywnie przez mieszkańców obu miast. Odpowiedzi te dodatkowo mocno kontrastują ze wskazaniami dotyczącymi możliwości

realizowania inwestycji w miastach. Przyjąć można, iż tego typu inwestycje (przede wszystkim infrastrukturalne) są odnotowywane przez mieszkańców, lecz nie przekładają się one na ich bezpośrednie korzyści materialne. Tak kontrastowa sytuacja może budzić szczególnie negatywne opinie.

Znaczna ilość wskazań dotyczących spadku jakości życia, związana była z dostępem do służby zdrowia. Okazuje się więc, iż infrastruktura społeczna, pozytywnie oceniona przez mieszkańców, nie jest ich zdaniem obszarem w pełni funkcjonalnym.

Tabela 66. Obszary negatywnych zmian w jakości życia odnotowywane przez mieszkańców Bydgoszczy i Torunia.

Czy w ciągu ostatnich pięciu lat zaobserwował/a Pan/i zmianę, która wpłynęła na obniżenie jakości życia mieszkańców w zakresie:							
Potencjał	Funkcja	Bydgoszcz		Toruń		Ogółem	
		N	%	N	%	N	%
Możliwość znalezienia zatrudnienia w mieście zamieszkania	Gospodarcza	187	71%	83	70%	270	70%
Możliwość prowadzenia i rozwoju firmy w mieście zamieszkania		93	35%	56	47%	149	39%
Możliwość realizowania inwestycji na terenie miasta		19	7%	7	6%	26	7%
Dostęp do uczelni, szkół, przedszkoli	Naukowo-badawcza i edukacyjna	42	16%	18	15%	60	16%
Dostępność transportowej - m. in. transport publiczny, jakość dróg	Komunikacyjna	74	28%	18	15%	92	24%
Dostęp do szerokopasmowego Internetu dla mieszkańców	Informacyjna	2	1%	2	2%	4	1%
Dostęp do muzeów, bibliotek, centrów kultury,	Kulturowa i turystyczna	6	2%	3	3%	9	2%
Dostęp do hal sportowe, boisk, basenów		9	3%	1	1%	10	3
Dostępność usług i terenów wypoczynku dla mieszkańców		12	5%	6	5%	18	5%
Jakość przestrzeni publicznej - dróg, ulic, parków, placów, budynków dostępnych dla mieszkańców		65	25%	19	16%	84	22%
Dostęp do instytucji i urzędów regionalnych i lokalnych	Administracyjna	26	10%	5	4%	31	8%
Dostęp do infrastruktury ochrony zdrowia i pomocy społecznej; np. szpitale, domy pomocy społecznej,		166	63%	73	61%	239	62%
Żadne z powyższych		28	11%	14	12%	42	11%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie badania CATI z mieszkańcami Bydgoszczy i Torunia. N=384 (wielokrotna odpowiedź)

Spośród wszystkich badanych mieszkańców miast, niemal 80% łączy pozytywne zmiany w Bydgoszczy i Toruniu z wpływem funduszy unijnych (patrz tabele 67 i 68). Tak jak zostało to wskazane wyżej, odnotowany został przede wszystkim wzrost komfortu życia (infrastruktura społeczna), a nie poziomu życia (wymiar gospodarczy).

Tabela 67. Powiązanie pozytywnych zmian odnotowywanych przez mieszkańców miast z wpływem funduszy UE.

Czy Pana/i zdaniem na powyższe zmiany, miała wpływ pomoc otrzymana dzięki funduszom unijnym?						
	Bydgoszcz		Toruń		Ogółem	
	N	%	N	%	N	%
Tak	176	76%	90	81%	266	78%
Nie	5	2%	0	0%	5	2%
Nie wiem/trudno powiedzieć	49	21%	22	20%	71	21%
Ogółem	230	100%	112	100%	342	100%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie badania CATI z mieszkańcami Bydgoszczy i Torunia. N=384 (wielokrotna odpowiedź)

Tabela 68. Obszary największego wpływu funduszy UE z perspektywy mieszkańców Bydgoszczy i Torunia.

W ramach którego ze wskazanych obszarów, pozytywny efekt w największym stopniu wynikał z pomocy finansowanej z funduszy unijnych?							
Potencjał	Funkcja	Bydgoszcz		Toruń		Ogółem	
		N	%	N	%	N	%
Możliwość znalezienia zatrudnienia w mieście zamieszkania	Gospodarcza	0	0%	0	0%	0	0%
Możliwość prowadzenia i rozwoju firmy w mieście zamieszkania		0	0%	1	1%	1	0,5%
Możliwość realizowania inwestycji na terenie miasta		68	38%	36	40%	104	39%
Dostęp do uczelni, szkół, przedszkoli	Naukowo-badawcza i edukacyjna	1	1%	0	0%	1	0,5%
Dostępność transportowej - m. in. transport publiczny, jakość dróg	Komunikacyjna	7	4%	4	4,5%	11	4%
Dostęp do szerokopasmowego Internetu dla mieszkańców	Informacyjna	3	2%	0	0%	3	1%
Dostęp do muzeów, bibliotek, centrów kultury,	Kulturowa i turystyczna	3	2%	4	4,5%	7	3%
Dostęp do hal sportowe, boisk, basenów		11	6%	6	7%	17	6%
Dostępność usług i terenów wypoczynku dla mieszkańców		9	5%	2	2%	11	4%
Jakość przestrzeni publicznej - dróg, ulic, parków, placów, budynków dostępnych dla mieszkańców		42	24%	27	30%	69	26%
Dostęp do instytucji i urzędów regionalnych i lokalnych	Administracyjna	0	0%	0	0%	0	0%
Dostęp do infrastruktury ochrony zdrowia i pomocy społecznej; np. szpitale, domy pomocy społecznej,		3	2%	1	1%	4	2%
Żadne z powyższych		29	16%	9	10%	38	14%
Ogółem		176	100%	90	100%	266	100%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie badania CATI z mieszkańcami Bydgoszczy i Torunia. N=266 - respondenci, którzy przypisali pozytywne zmiany funduszom UE

Prowadzone badanie dotyczyło również potrzeb mieszkańców Bydgoszczy i Torunia. Analiza wyników pozwala stwierdzić, iż potrzeby zgłaszane są dokładnie w tych samych obszarach, w których odnotowano pogorszenie sytuacji. Poprawy, zdaniem respondentów wymaga sytuacja na rynku pracy i jakość opieki zdrowotnej (patrz tabela 69). W kontekście wyników badania dotyczących wpływu RPO WK-P i innych programów na rozwój funkcji metropolitalnych, takie odpowiedzi zinterpretować możemy dwojako. Po pierwsze, słusznym wydaje się mocne nakierowanie realizowanych projektów na wsparcie rozwoju gospodarczego. Bezpośrednie wsparcie sektora przedsiębiorstw (w tym także jego

innowacyjności) oraz możliwości i atrakcyjności inwestowania w miastach jest z pewnością zbieżne z potrzebami jego mieszkańców. Niestety wydaje się jednocześnie, iż efekty dotychczasowych działań nie zostały odnotowane przez respondentów badania. Mimo dużych inwestycji poczynionych w celu stymulowania rozwoju gospodarczego, sytuacja w tym obszarze oceniana jest negatywnie. Może to sugerować, iż przyszłe interwencje finansowane z funduszy UE w Bydgoszczy i Toruniu, jako główny priorytet obrać powinny rozwój gospodarczy, w tym wsparcie funkcjonowania rynku pracy. Może mieć to kluczowe znaczenie w tworzeniu wizerunku miast, jako miejsca dobrego do zamieszkania i założenia firmy, co w rezultacie jest jednym z głównych czynników tworzenia potencjału metropolitalnego.

Tabela 69. Obszary potrzeb zgłaszanych przez mieszkańców Bydgoszczy i Torunia.

W jakim obszarze należy podjąć działania, w celu poprawy jakości życia w pana/i mieście?							
Potencjał	Funkcja	Bydgoszcz		Toruń		Ogółem	
		N	%	N	%	N	%
Możliwość znalezienia zatrudnienia w mieście zamieszkania	Gospodarcza	186	70%	83	70%	269	70%
Możliwość prowadzenia i rozwoju firmy w mieście zamieszkania		67	25%	40	34%	107	28%
Możliwość realizowania inwestycji na terenie miasta		10	4%	5	4%	15	4%
Dostęp do uczelni, szkół, przedszkoli	Naukowo-badawcza i edukacyjna	32	12%	21	8%	53	14%
Dostępność transportowej - m. in. transport publiczny, jakość dróg	Komunikacyjna	61	23%	23	20%	84	22%
Dostęp do szerokopasmowego Internetu dla mieszkańców	Informacyjna	3	1%	3	3%	6	2%
Dostęp do muzeów, bibliotek, centrów kultury,	Kulturowa i turystyczna	2	1%	1	1%	3	1%
Dostęp do hal sportowe, boisk, basenów		7	3%	0	0%	7	2%
Dostępność usług i terenów wypoczynku dla mieszkańców		13	5%	8	7%	21	6%
Jakość przestrzeni publicznej - dróg, ulic, parków, placów, budynków dostępnych dla mieszkańców		80	30%	25	21%	105	27%
Dostęp do instytucji i urzędów regionalnych i lokalnych	Administracyjna	21	8%	5	4%	26	7%
Dostęp do infrastruktury ochrony zdrowia i pomocy społecznej; np. szpitale, domy pomocy społecznej,		164	62%	72	61%	236	62%
Żadne z powyższych		2	1%	3	3%	5	1%
Trudno powiedzieć		14	5%	4	3%	18	5%

Źródło. Opracowanie własne na podstawie badania CATI z mieszkańcami Bydgoszczy i Torunia. N=384 (wielokrotna odpowiedź)

4.2.8. Podsumowanie

Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013 w największym stopniu wpływał na rozwój miast stołecznych województwa w obszarze **gospodarczym** oraz **komunikacyjnym**. Należy jednak zaznaczyć, iż nie zostały zidentyfikowane funkcje metropolitalne, które powstały dzięki realizacji projektów ze środków RPO WK-P.

Potencjał gospodarczy rozwijał się przede wszystkim poprzez bezpośrednie wsparcie sektora przedsiębiorstw zwiększając jego konkurencyjność. Realizowane projekty związane były często z wdrożeniem rozwiązań informatycznych. Były to jednak przedsięwzięcia mniejsze, niejednokrotnie wpisane w wymiar gospodarczy. Takie ustrukturyzowanie wsparcia rozwoju gospodarczego ośrodków stołecznych, spotykało się z negatywną opinią uczestników wywiadów grupowych. Twierdzili oni, iż bezpośrednie wsparcie przedsiębiorstw nie daje efektu w postaci zwiększania funkcji metropolitalnej miasta.

Moim zdaniem najmniej te funkcje gospodarczo-finansowe, bo nawet jeśli to było dofinansowanie dla przedsiębiorców to nie jest to rozwiązanie, które buduje potencjał metropolitalny. Rozwój tej funkcji metropolitalnej jest czymś innym niż rozwój poszczególnych małych przedsiębiorstw.

W pewnym stopniu można zgodzić się z tym stwierdzeniem. Potencjał gospodarczy miast nie jest wprost tworzony poprzez bezpośrednie dotacje przedsiębiorstw. Skuteczniejszym sposobem rozwoju funkcji gospodarczej wydaje się być zwiększanie zainteresowania firm (szczególnie zagranicznych) inwestowaniem na terenie miasta poprzez realizację odpowiedniej promocji i przygotowanie infrastruktury ułatwiającej tego typu inwestycje. Istotne jest także zwiększanie współpracy firm z sektorem przedsiębiorstw oraz wzmacnianie podmiotów otoczenia biznesu. Tego typu działania były przewidziane i realizowane w ramach RPO WK-P. Ilość takich projektów jest zdecydowanie mniejsza, lecz ich duża skala przekłada się na fakt, iż pochłonęły one około połowę środków wydanych w ramach rozwoju potencjału gospodarczego Bydgoszczy i Torunia.

Znaczącym elementem wsparcia RPO WK-P są także rozwiązania komunikacyjne. W tym wypadku, również możemy mówić o dużych, wysoce kosztownych projektach. Zwrócić należy jednak uwagę na regionalny charakter programu (np. brak możliwości wsparcia budowy dróg ekspresowych i autostrad) przez co projekty tego typu wzmacniają głównie endogeniczny potencjał miast poprzez zwiększanie ich wewnętrznej spójności komunikacyjnej. W ramach analizowanych projektów realizowane były także inwestycje wpływające na dostępność zewnętrzną miast. Działania te dotyczyły wsparcia, którego odbiorcą był Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.. Wdrożenie tych inwestycji może skutkować zwiększeniem roli portu, a co za tym idzie funkcji miast jako węzła komunikacyjnego.

Charakteryzując wpływ poszczególnych programów na budowę potencjału i rozwój funkcji metropolitalnych należy zwrócić uwagę na różne aspekty wsparcia wynikające ze specyfiki poszczególnych instrumentów. Większość środków wykorzystanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko przeznaczona została na rozwój transportu. Zaznaczyć trzeba, iż podobnie

jak to miało miejsce w przypadku RPO WK-P, inwestycje te wspierały przede wszystkim wewnętrzną spójność komunikacyjną miast. Zdecydowana większość środków przeznaczona została na projekt dotyczący budowy mostu w Toruniu. Projekty w ramach PO IG zgodnie z głównym celem programu, wspierały przede wszystkim sektor przedsiębiorstw w rozwoju powiązanym z wdrożeniem nowych technologii. W porównaniu z programem regionalnym, w PO IG wdrożono mniejszą ilość projektów zwiększających atrakcyjność inwestycyjną Bydgoszczy i Torunia. W większym stopniu natomiast nacisk położony został na współpracę z sektorem B+R w celu opracowania nowych technologii. PO KL w sposób nieznaczny wpisywał się w funkcje metropolitalne. Wpływ tego programu odnotować można jedynie w obszarze rozwoju potencjału gospodarczego miast. Jest to jednak wpływ w niewielkim stopniu generujący egzogeniczny potencjał sektora, ponieważ skupiał się przede wszystkim na rozwoju kwalifikacji pracowników przedsiębiorstw.

4.3. Obszary wymagające wsparcia w celu rozwoju Bydgoszczy i Torunia jako ośrodków metropolitalnych

Przeprowadzona analiza obszarów wymagających wsparcia w celu rozwoju Bydgoszczy i Torunia, jako ośrodków metropolitalnych została oparta na dwóch założeniach, stanowiących klucz dalszego opisu. Pierwsze z nich dotyczy zwrócenia szczególnej uwagi na te funkcje, które mają swoje zaplecze w zidentyfikowanych zasobach o znaczeniu ponadregionalnym. Na podstawie przeprowadzonych badań zostały wyszczególnione priorytetowe funkcje o znaczeniu egzogenicznym, do których należą funkcja gospodarcza, naukowo-badawcza, kulturowo-turystyczna, komunikacyjna oraz najbardziej istotny potencjał endogeniczny, czyli potencjał ludzki. Nieuwzględnienie w obszarze kluczowych funkcji obszaru administracji i informacji wynika z nadania im w dużej mierze rangi pomocniczej.

Drugie założenie opiera się na komplementarności priorytetowych funkcji, których wzmocnienie pozwoli wykorzystać efekt synergii. Na tej podstawie wskazany jest jednoczesny rozwój wszystkich funkcji. Przyjmując takie założenie, nie możemy mówić o potrzebach mniej lub bardziej istotnych. W związku z tym dalszy obszar analizy będzie opierał się na wskazaniu kluczowych atutów i słabości funkcji uznanych za priorytety. Taki sposób opisu pomoże wskazać działania, których realizacja w istotny sposób wpłynie na rozwój Bydgoszczy i Torunia jako ośrodków metropolitalnych.

Potencjał Ludzki

Zasadniczym problemem dla rozwoju Bydgoszczy i Torunia, jako metropolii są kwestie potencjału ludzkiego. Krótkoterminowe analizy, które zostały zaprezentowane w niniejszym opracowaniu, obrazują istotne zmiany w liczbie ludności w obu ośrodkach oraz wyraźne trendy migracyjne. Obserwowany spadek liczby ludności i gęstości zaludnienia jest wyłącznie wstępem do poważniejszych zmian dotyczących głównie największych miast (tu zdecydowany spadek liczby mieszkańców) oraz konsekwentne procesy migracyjne (do innych ośrodków oraz w strefę podmiejską).

Według prognoz GUS wzrost zaludnienia w przypadku przedmieść w obu ośrodkach podniesie się o ok 11-12%. Istotnym więc okazuje się inwestowanie w budowę infrastruktury komunikacyjnej (w tym komunikację publiczną), która korzystnie wpłynie na poprawę sytuacji ludności zamieszkującej rejony podmiejskie (to lokalizacje charakterystyczne dla ważnych z punktu widzenia rozwoju gospodarczego klas średnich) umożliwiając im szybki kontakt z centrum ośrodków.

Można liczyć się również z napływem nowych mieszkańców z innych, słabiej rozwiniętych regionów województwa kujawsko-pomorskiego do ośrodków wiodących, tj. Bydgoszczy i Torunia. To może kosztem regionu, podnieść potencjał metropolitalny, ale wymaga dodatkowych działań, podnoszących atrakcyjność obu miast. Podstawowymi

Rysujący się **problem** rozwoju Bydgoszczy i Torunia wynika ze spadku liczby ludności w obu ośrodkach.

czynnikami w jakich upatrywać można zwiększenia atrakcyjności miast jako miejsc do zamieszkania, oprócz opisanych powyżej kwestii dostępności komunikacyjnej, jest rozwój atrakcyjności przestrzennej (w tym mieszkalnictwa) oraz aspekt konkurencyjności gospodarczej, a także zaplecza naukowego. Wynika to z faktu, iż budowa potencjału ludzkiego miast zależy przede wszystkim od rozwoju pozostałych potencjałów i funkcji.

Funkcja komunikacyjna

Kluczową kwestią związaną z rozwojem miast jest ich dostępność komunikacyjna. Wpływa ona na wiele wymiarów funkcjonowania ośrodków miejskich, przyczyniając się do wzmocnienia każdego z nich. Dostępność komunikacyjna pozwala zatem na rozwój innych potencjałów - jest istotnym czynnikiem atrakcyjności inwestycyjnej obszaru oraz usprawnia obsługę ruchu turystycznego zwiększając jego intensywność - miasta lepiej dostępne są bardziej konkurencyjne i znacznie bardziej atrakcyjne. Z tej perspektywy uznać należy istotną rolę rozwoju infrastruktury i rozwiązań transportowych w kreowaniu potencjału i funkcji metropolitalnych miast. Dlatego też, niezwykle istotne jest zapewnienie odpowiedniego połączenia Bydgoszczy i Torunia z główną siecią tranzytową Polski i Europy. Ośrodki stołeczne województwa posiadają dogodne położenie w ciągu europejskich szlaków tranzytowych, co uznać należy jako niekwestionowany atut w odniesieniu do budowania funkcji komunikacyjnej miast.

W przypadku Bydgoszczy i Torunia jako miast tworzących duopol, w odniesieniu do kwestii komunikacyjnych istotne są dwa obszary – dostępność zewnętrzna oraz spójność wewnętrzna duopolu. Obu tym wymiarom można przypisać duże znaczenie w tworzeniu pozycji konkurencyjnej ośrodków.

W przypadku dostępności zewnętrznej i pełnienia funkcji metropolitalnych przez Bydgoszcz i Toruń istotna jest lokalizacja portu lotniczego w Bydgoszczy. Tutaj warto zwrócić uwagę na odnotowany wyraźny przyrost liczby pasażerów obsługiwanych przez lotnisko. Potwierdza to poniższy cytat z wywiadu FGI:

Jest niekwestionowane znaczenie portu lotniczego w całym układzie bydgosko-toruńskim. Możliwości rozwojowe tego portu z uwagi na jego lokalizację są pewne ograniczenia obszarowe. Ale taka funkcja umiejscowiona w Bydgoszczy jest motorem rozwojowym dla nas. Cały czas się zwiększa ilość połączeń lotniska.

Mimo tego, zestawiając dane dotyczące liczby pasażerów z innymi portami lotniczymi w

Dogodne położenie geograficzne Bydgoszczy i Torunia określić można jako **atut**, który należy wykorzystać w kontekście funkcji komunikacyjnej miast

kraju, odczytać można pewne trudności w uzyskaniu przez port lotniczy w Bydgoszczy rangi lotniska ponadregionalnego. Z tego też powodu w ramach rozwoju funkcji komunikacyjnej, dalszego wsparcia w kolejnym okresie programowym wymaga port lotniczy, tak by jego znaczenie rozszerzyło się ponad region i by mógł konkurować np. w liczbie odprawianych pasażerów, czy ilości połączeń z innymi portami krajowymi. Pamiętać należy jednak, iż w dużej mierze rozwój funkcji komunikacyjnej na skalę metropolitalną uzależniony jest od rozwoju pozostałych funkcji miast. W obecnym stanie lotnisko zaspokaja potrzeby regionu, dopiero więc inwestycja w kapitał ludzki, funkcję gospodarczą czy kulturowo-turystyczną będzie stanowić sygnał do jego rozbudowy.

Wzrost rangi lotniska w Bydgoszczy uzależniony jest również od rozwoju innych rodzajów transportu, w tym w szczególności drogowego i kolejowego o znaczeniu ponadregionalnym, łączących Toruń i Bydgoszcz z siecią połączeń z ośrodkami ponadregionalnymi zarówno w kraju jak i za granicą.

Transport drogowy pełni istotną rolę w odniesieniu zarówno do dostępności zewnętrznej jak i spójności wewnętrznej duopolu Bydgoszczy i Torunia. Zdecydowanym atutem w przypadku zewnętrznej dostępności drogowej, jest wspomniane powyżej dogodne położenie w ciągu linii komunikacyjnych znaczenia krajowego i międzynarodowego. Obszar ten odznacza ośrodki w strukturze kraju i może stanowić jeden z najważniejszych czynników kształtowania konkurencyjności miast, wpływając także bezpośrednio na jakość życia mieszkańców. Dlatego też, kluczowym dla funkcjonowania w sieci powiązań międzyregionalnych, jest przyszłość projektów drogowych. Zdecydowanie istotnym elementem w tym obszarze jest budowana autostrada A1, która współfinansowana jest z Funduszu Spójności w ramach PO IIŚ. Inwestycja ta włącza Bydgoszcz i Toruń do sieci TEN-T w korytarzu z północy na południe. Dodatkową rangę temu korytarzowi tranzytowemu, nadaje fakt, iż po upadku koncepcji autostrady A-3 wzdłuż zachodniej granicy kraju, autostrada A-1 będzie jedyną polską drogą tej klasy o ułożeniu południkowym. Docelowo połączy Trójmiasto z granicą polsko-czeską w Gorzyczkach. Bezpośrednie połączenie Bydgoszczy i Torunia z autostradą A-1 daje więc olbrzymi potencjał w zakresie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej miast. Inwestycja budowy autostrady na odcinku Toruń- Łódź ma się zakończyć w 2013 r.

Nie mniej istotnymi inwestycjami w kontekście dostępności komunikacyjnej miast są drogi ekspresowe S-5 (dostępność zewnętrzna) i S-10 Bydgoszcz – Toruń (m.in. spójność wewnętrzna, integracja duopolu). W przypadku drogi S-5, jej budowę wpisano na listę Projektów Indywidualnych PO IIŚ. Należy zwrócić uwagę na olbrzymie znaczenie inwestycji z uwagi na fakt, iż ten ciąg komunikacyjny jest częścią transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, łączącym docelowo Grudziądz (autostrada A1) z Wrocławiem (droga ekspresowa S8). Budowa tej drogi pozwoli włączyć Bydgoszcz do

transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T i bezpośrednio połączyć to miasto z dwoma autostradami – A1 w Grudziądzu i A2 w Poznaniu. Okres realizacji projektu współfinansowanego z PO IIŚ planowany był na lata 2013-2015. W tym momencie, z uwagi na przesunięcia na etapie projektowania inwestycji, najwcześniejszym terminem rozpoczęcia budowy drogi jest rok 2014 r. Na okres po roku 2013 przesunięta została także realizacja projektu zakładającego budowę wspomnianej drogi S-10 z Bydgoszczy do Torunia. Z uwagi na powyższe, istotne jest aby zadbać o sprawną i terminową realizację tych inwestycji ze względu na ich znaczącą rolę w rozwoju funkcji komunikacyjnych miast.

W przypadku transportu kolejowego, potencjał komunikacyjny wykazuje dwie analogiczne cechy względem transportu drogowego – atuty wynikające z dobrego położenia przestrzennego miast oraz wpływ na dostępność zewnętrzną jak i spójność wewnętrzną obu miast.

Miasta charakteryzują się dobrymi połączeniami kolejowymi z pozostałymi częściami kraju (przede wszystkim linia C-E 65 Śląsk-Bydgoszcz-Trójmiasto, która została włączona do Transeuropejskiej Sieci Towarowego Transportu Kolejowego oraz linia 353 Poznań-Toruń-Olsztyn). Komunikacyjna spójność wewnętrzna Bydgoszczy i Torunia, bazuje w znacznej mierze na połączeniu kolejowym linią nr 18 łączącej trzy największe ośrodki miejskie województwa, tj. Bydgoszcz, Toruń i Włocławek. Stan infrastruktury kolejowej określany jest jako zły, w związku z tym istotne stają się inwestycje w tym obszarze. Takie działania miały miejsce na poszczególnych odcinkach linii C-E 65 oraz 353. Część z tych inwestycji wspierana była środkami UE w ramach POIIŚ (linia kolejowa nr 353 Toruń Gł. - Toruń Wsch. oraz połączenie kolejowe Bydgoszcz-Toruń w ramach projektu BiT CITY). Planowana jest również rewitalizacja linii nr 18 Bydgoszcz-Toruń, także ze środków PO IIŚ.

Podstawowym zadaniem powinna być zatem możliwie szybka realizacja zaplanowanych i kontynuacja obecnych inwestycji kolejowych na głównych szlakach. Problem stanowić może fakt, iż nie przewiduje się włączenia Bydgoszczy i Torunia w sieć Kolei Dużych Prędkości (powyżej 250 km/h). Rozbudowa istotnych połączeń w celu zwiększenia dopuszczalnych prędkości odkładana jest w czasie (rozbudowa linii C-E 65 do 200 km/h po 2014 i linia Bydgoszcz-Toruń-Łódź do 160 km/h po roku 2021)⁵⁶. Rozwój transportu kolejowego w dużej mierze nie jest zależny od władz wojewódzkich, a uwarunkowany jest ogólnokrajowym planem rozwoju kolei. Istnieje więc zagrożenie, że rozbudowa lub remont infrastruktury kolejowej Torunia i Bydgoszczy nie będzie zadaniem priorytetowym. Istotnym staje się więc ubieganie się o terminową realizację

⁵⁶ *Master Plan Dla Transportu Kolejowego W Polsce Do 2030 Roku*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2008, s.98.

zaplanowanych inwestycji na szczeblu centralnym.

Jak wspomniano uprzednio, rozwiązania komunikacyjne odgrywają istotną rolę w kreowaniu funkcji metropolitalnych miast. Ważną kwestią jest wpływ tego potencjału na inne obszary charakteryzowane jako funkcje metropolitalne (wymiar gospodarczy, naukowo-badawczy czy turystyczny). Tezę tę potwierdzali niemal wszyscy respondenci niniejszego badania co obrazują poniższe cytaty:

Infrastruktura (lotnisko plus drogi). Tu są jeszcze zaniedbania. Droga S5 i S10, które powinny to wszystko nam połączyć. Gdyby w tych obszarach udało się doprowadzić do oczekiwanego stanu to uważam, że reszta tych funkcji przyjdzie sama.

Ten potencjał będzie cały czas zwiększany. Zauważa się duży skok jakościowy. Realizujemy (Bit City) też duży projekt z POIiŚ. Zakres jego obejmuje zarówno połączenia kolejowe pomiędzy dwoma ośrodkami jak również zakup taboru oraz stworzenie całego systemu zarządzania transportem, zintegrowanego systemu biletowego. Proces przygotowawczy tego projektu trwa od kilku lat. Ma być odnawiana infrastruktura kolejowa, żeby ta kolej rzeczywiście była szybka. Budowa węzłów zintegrowanych w Bydgoszczy i Toruniu. Jeśli założenia tego projektu wyjdą to będziemy mogli powiedzieć, że udało się stworzyć nowoczesny system transportowy na miarę europejską.

Rozwój tych funkcji komunikacyjnych będzie generował rozwinięcie tych wszystkich funkcji. Kwestia chociażby turystyki, jeśli dostęp będzie trudny to nikt nie przyjedzie do nas.

Podsumowując wskazać należy, iż duże inwestycje w infrastrukturę komunikacyjną mające realny wpływ na zewnętrzną dostępność ośrodków stołecznych województwa. Planowane i realizowane są jednak na szczeblu centralnym. Stąd wpływ władz wojewódzkich na decyzje w tych obszarach jest ograniczony. Przyszłe działania w zakresie infrastruktury transportowej, na poziomie regionalnym uwzględniać powinny zatem realizację inwestycji komunikacyjnych uzupełniających projekty centralne (np. dojazdy do węzłów), rozwój spójności wewnętrznej ośrodka (np. kolej aglomeracyjna) oraz ubieganie się o terminową realizację zaplanowanych inwestycji na szczeblu ogólnopolskim, dotyczących Bydgoszczy i Torunia (drogi ekspresowe i główne linie kolejowe).

Opisane powyżej obszary można uznać za podstawowe potencjały/zasoby jakie decydować mogą o rozwoju pozostałych funkcji miast. Z tej perspektywy wymiary te określić należy jako warunki

minimum, aby Bydgoszcz i Toruń pełniły funkcje metropolitalne. Jednakże sukces ośrodków metropolitalnych (oprócz niedyskutowanego w tym dokumencie statusu obszaru metropolitalnego, który wydaje się ważny wizerunkowo i tożsamościowo) zależy w znacznym stopniu od zbudowania przewagi nad innymi metropoliami, bądź miastami pretendującymi do tej rangi, na bazie pełnionych funkcji. Taki status oprzeć można na dwóch zasadniczych funkcjach, które wyłaniają się z analiz, tj. funkcji gospodarczej wraz z naukowo-badawczej oraz turystyczno-kulturowej.

Funkcja gospodarcza w synergii z badawczo-rozwojową

Potencjał naukowy i badawczo-rozwojowy ośrodków analizowany w ubiegłych latach rośnie, biorąc pod uwagę przyjęte w badaniu wskaźniki. Liczba studentów w ośrodkach jednak maleje, choć na przestrzeni ostatnich dwóch lat spadek ten nie jest aż tak drastyczny, jak w przypadku innych miast (patrz tabela 16 dotycząca porównań między metropolitalnych w tym opracowaniu)⁵⁷. Kluczowym wydaje się więc podjęcie działań, które doprowadzą do wzrostu konkurencyjności obu ośrodków w skali ponadregionalnej. Ważne inicjatywy z tym związane zostały już zrealizowane o czym świadczy jedna z wypowiedzi podczas badania FGI:

Połączenie z Uniwersytetem Toruńskim, Bydgoskiej Akademii Medycznej spowodowało, że powstał uniwersytet, który jest niezwykle silny. Otwartą kwestią jest, czy my w tej przyszłej metropolii nie powinniśmy mieć czasem jednego wspólnego silnego uniwersytetu, który byłby konkurencją dla tych najsilniejszych w kraju. Widzimy, że to połączenie o którym wspomniałem to w tym momencie 1/3 Uniwersytetu Toruńskiego to Akademia Medyczna w Bydgoszczy.

Podjęte działania, których celem jest wzmocnienie Bydgoszczy i Torunia jako ośrodka akademickiego, mają szanse powodzenia, o ile wsparte zostaną rozwojem firm, szczególnie z branży usługowej, zdolnych do zatrudnienia absolwentów, w tym dużych zagranicznych podmiotów, które ze względu na wysokość nakładów, podejmą się kosztownych inwestycji. Szczególną uwagę należy zwrócić na wsparcie przedsiębiorstw z sektora usług rynkowych oraz spółek z kapitałem zagranicznym, których niski udział w ogólnej liczbie przedsiębiorstw został dostrzeżony w badaniu⁵⁸.

Warto zatem podjąć działania na rzecz przedsiębiorców np. poprzez inwestycje w rozwój instytucji otoczenia biznesu, oferującym pomoc związaną z tworzeniem, prowadzeniem i rozwojem działalności. Dobrym prognostykiem w tym zakresie w Bydgoszczy i Toruniu jest dotychczasowy rozwój zaplecza sektora biznesu oparty o parki technologiczne, centra transferu technologii etc.

Bydgoszcz i Toruń określić możemy jako **znaczące** ośrodki akademickie

Problemem jest jednak spadająca liczba studentów

Problemem jest niewielki udział firm usługowych oraz spółek z kapitałem zagranicznym w ogólnej liczbie firm działających na terenie Bydgoszczy i Torunia

Pozytywnie należy ocenić działania mające na wzmocnienie instytucji otoczenia biznesu

⁵⁷ Problemem może być drenaż absolwentów szkół średnich przez uczelnie spoza regionu –zagrożeniem dla rozwoju może być Trójmiasto i jego zaplecze akademickie: tylko w przypadku Trójmiasta odnotowano wzrost liczby studentów, a ta metropolia posiada silne zaplecze uniwersyteckie i politechniczne.

⁵⁸ Zob. Rozdział 4.1.2 Obszar gospodarczy, s. 41-44.

Zadanie jakiego powinny się podjąć te podmioty należy rozumieć jednak szerzej, także jako budowanie platformy porozumienia i współpracy środowiska biznesu z akademickim środowiskiem naukowym. Efekty tak postawionych zadań przyniosą wiele korzyści, ponieważ z jednej strony Bydgoszcz i Toruń będzie przyciągać więcej studentów, którzy dzięki współpracy uczelni z przedsiębiorcami będą mieli duże szanse na znalezienie zatrudnienia, a pracodawcy będą przyjmować do pracy osoby posiadające wiedzę teoretyczną na wysokim poziomie wzbogaconą o umiejętności praktyczne. Z drugiej strony przedsiębiorcy wykorzystując potencjał zatrudnionych na uczelniach specjalistów oraz bazując na zapleczu naukowo-badawczym, zwiększą swoją przewagę konkurencyjną poprzez oparcie działalności na innowacjach. Rola tych działań została dostrzeżona także podczas badań FGI:

Była mowa, że większość tych projektów innowacyjnych realizowanych jest w dwóch ośrodkach. To biorąc pod uwagę to następne rozdanie środków unijnych, które pójdzie w kierunku innowacyjności i kreatywności, to ten rozwój funkcji gospodarczej wpłynie na wszystkie inne.

Praca nad innowacyjnymi rozwiązaniami jest możliwa dzięki budowanemu potencjałowi w sferze badawczo-rozwojowej. Ważny krok w tym kierunku został już wykonany, o czym świadczy jedna z wypowiedzi podczas badania FGI:

Jeśli mówimy o sferze badawczo – rozwojowej to jest tu niekwestionowana rola Bydgoszczy i Torunia. Najważniejsze ośrodki badawcze i uczelnie wyższe zlokalizowane są w tych miastach i jakby one nadają tempo zmian. Inne miasta w województwie oferują również pewien potencjał naukowy, ale nie jest to taki rozmiar jak w miastach stołecznych. Przez te 8 lat udało się rozwinąć zakres usług badawczych oferowanych przez te uczelnie. Jeżeli chodzi o sferę badawczo – naukową ta sfera, która może działać na gospodarkę regionu (powiązanie biznesu ze światem nauki) to ogromne środki zostały skierowane na stołeczne uczelnie.

Istniejącą infrastrukturę warto wykorzystać np. poprzez dofinansowanie zarówno prowadzenia samych prac badawczo-rozwojowych, które będzie można w kolejnym etapie komercjalizować, jak również wsparcie przedsiębiorstw w zlecaniu prac badawczo-rozwojowych jednostkom mającym swoje siedziby na terenie Bydgoszczy i Torunia. Kwestia ta została także poruszona podczas badań FGI:

Należy zwrócić uwagę na dalsze wzmacnianie ośrodków badawczo-rozwojowych. Na zasadzie wzajemnego uzupełniania się, a nie na zasadzie wzajemnej konkurencji. Żeby potrzeby przedsiębiorstw z naszego regionu można było „załatwić” w tych ośrodkach rozwojowych, a żeby nie trzeba było uciekać poza region.

Pozytywnie ocenić należy podjęte działania w zakresie wzrostu konkurencyjności sektora przedsiębiorstw w połączeniu z sektorem badawczym

Funkcja kulturalno-turystyczna

W przypadku funkcji kulturowej widać istotne zaangażowanie władz obu ośrodków w tworzenie infrastruktury kulturowej zdolnej przyciągać turystów. Oba ośrodki dysponują już odpowiednią infrastrukturą pozwalającą na przyjmowanie odwiedzających, a ich władze zaangażowały się wyraźnie w finansowanie kultury i sportu. Komplementarne realizowanie inwestycji finansowanych z różnych źródeł zewnętrznych umożliwiło przeprowadzenie konserwacji i rewitalizacji zabytków Torunia i Bydgoszczy wzmacniając ich atrakcyjność jako ośrodków turystycznych. Przykładem są projekty realizowane

w ramach inicjatywy *Rewitalizacja Wyspy Młyńskiej w Bydgoszczy* oraz projekt *Toruńska Starówka - ochrona i konserwacja dziedzictwa kulturowego UNESCO*.

Turystyka postrzegana jest jako szansa na rozwój. Wiele miast i regionów w Polsce rywalizuje ze sobą o przyciągnięcie jak największej liczby turystów. Spowodowane jest to niekorzystną sytuacją wielu zakładów pracy i gałęzi przemysłu. Przemysł turystyczny uważany jest także za jeden z najbardziej obiecujących na świecie. Dlatego też właśnie ten segment gospodarki powinien być dla obu miast istotny.

Funkcja kulturowa ma szansę stać się znaczącą funkcją metropolitalną. Jest to możliwe, o ile, rozwój tej funkcji nie będzie motywowany wyłącznie rywalizacją o prestiżowe wyróżnienia między ośrodkami, na co wskazywałyby np. spadki w finansowaniu kultury w ostatnim roku analizowanego okresu. Przykładem tego niekorzystnego zjawiska jest oddzielna kandydatura Bydgoszczy i Torunia w inicjatywie Europejska Stolica Kultury. Funkcja kulturowo-turystyczna jest stosunkowo najlepiej rozwiniętym obszarem, dlatego wsparcie jej w przyszłym okresie programowania nie wymaga tak dużej uwagi, jak pozostałych funkcji. Jedynym czynnikiem na jaki należy położyć nacisk jest zatem możliwość wspólnej promocji potencjałów tych miast, które dzięki intensyfikacji działań mogą przyciągnąć większą liczbę turystów, zwiększając także liczbę osób przyjeżdżających na dłużej niż jeden dzień. Brak wspólnej promocji i wspólnych wydarzeń kulturalnych obu miast, określony został jako kluczowy problem w tym obszarze zarówno podczas wywiadów grupowych jak i podczas panelu ekspertów.

Funkcja turystyczna, (...) wciąż tu brakuje nam promocji z prawdziwego zdarzenia.

Jeśli chodzi o kulturę i turystykę, promocja byłaby pomocna, mogłoby to zwiększyć zainteresowanie regionem.

Realizacja tej funkcji, przy wykorzystaniu kolejnych funduszy strukturalnych może stanowić o przewadze Torunia i Bydgoszczy. Optymalnymi narzędziami rozwoju tej funkcji mogą być inicjatywy mające na celu wsparcie opracowania wspólnych produktów

Zdecydowanie **silnym potencjałem** obu miast jest atrakcyjność turystyczna i odpowiednie zaplecze umożliwiające obsługę ruchu turystycznego.

Streszczenie

Wprowadzenie

Obszar i zakres badania

Wyniki badania

Wnioski i rekomendacje

Aneks

turystycznych, promujących kulturę i turystykę, zarówno Torunia i Bydgoszczy. Wykorzystując doświadczenie z obecnego okresu programowania, warto realizować projekty umożliwiające promocję miast na targach międzynarodowych.

W kontekście prowadzonej analizy ważna jest także informacja dotycząca prac nad przyszłym kształtem polityki spójności na lata 2014-2020. Cele jakie postawiła Komisja Europejska dotyczą przede wszystkim działania funduszy wspierających politykę spójności oraz ściśle dostosowanie rozdziału środków regionalnych do potrzeb związanych z tworzeniem nowych miejsc pracy i zapewnienie zrównoważonego rozwoju, sprzyjającego włączeniu społecznemu i są odpowiedzią na zapisy strategii Europa 2020. W tym kontekście wyróżnione zostaną także obszary miejskie ponieważ propozycja Komisji Europejskiej przewiduje przekazanie części środków z budżetu na zrównoważony rozwój tych obszarów. Ważnym elementem wsparcia ma być ułatwienie nawiązywania kontaktów między miastami, w tym możliwość wymiany doświadczeń z zakresu prowadzenia polityki. Działanie to ma opierać się na platformie rozwoju miast, bazującej na doświadczeniach we wdrażaniu programu promującego zrównoważony rozwój obszarów miejskich URBACT. Mniej określona propozycja dotyczy przekazania części środków budżetowych na sfinansowanie innowacyjnych działań na obszarze miejskim oraz promowanie lepszej koordynacji projektów inwestycyjnych oraz tych z zakresu kapitału ludzkiego. Zapowiedź Ministerstwa Rozwoju Regionalnego wyraźnie wskazuje jednak, że działania te nie będą zamknięte w oddzielnym programie dla miast, ale będą włączone w inne programy. Z tego względu istotne jest aby uwzględnić przedstawione powyżej priorytety w przyszłym programie regionalnym.

5. Wnioski i rekomendacje

Lp.	Wniosek/problem	Rekomendacja	Sposób wdrożenia rekomendacji	Adresat rekomendacji	Przewidywany termin realizacji rekomendacji
1.	Spadek liczby mieszkańców w obu ośrodkach.	Należy zachęcić (zwłaszcza osoby spoza regionu) do osiedlenia się na terenie ośrodków wiodących w województwie Wprowadzić działania zmniejszające migrację zewnętrzną z ośrodków.	W przyszłym regionalnym programie operacyjnym należy zwiększyć udział interwencji skierowanych na rozwój przedsiębiorczości i tworzenie nowych miejsc pracy, w tym na rozwój systemu wsparcia dla abiturientów z ośrodków oraz dla absolwentów uczelni wyższych pozostających w ośrodkach. W celu zmniejszenia migracji zewnętrznych, należy wprowadzić działania zachęcające abiturientów z Bydgoszczy i Torunia do studiowania w tych ośrodkach (działania takie zaproponowane zostały w kolejnych rekomendacjach dot. uczelni wyższych), a później do osiedlenia się na ich terenie. Istotną kwestią jest także trwale i regularne powiązanie znacznej liczby mieszkańców województwa z Bydgoszczą i Toruniem. Podstawowym warunkiem i szansą na osiągnięcie tego celu jest stworzenie systemu regionalnego transportu publicznego. Rozwiązanie takie zwiększy spójność pomiędzy ośrodkami stołecznymi a regionem. Może przełożyć się to na zwiększenie popytu mieszkańców województwa na ofertę obydwu miast, nie osłabiając jednocześnie pozycji całego regionu.	Departament Zarządzania Funduszami i Projektami Unijnymi UMWKP Wydział Zarządzania RPO Biuro Programowania RPO	Uwzględnić podczas opracowywania nowego regionalnego programu operacyjnego
2.	Wyraźny rozrost sfery podmiejskiej w obu ośrodkach.	Zwiększenie spójności wewnętrznej pomiędzy ośrodkami miejskimi (Bydgoszczy i Torunia) a strefą podmiejską.	W celu zapewnienia wyższej jakości życia oraz zwiększenia mobilności mieszkańców stref podmiejskich, należy podjąć działania zmierzające do podniesienia jakości dotychczasowej infrastruktury społecznej (infrastruktura ochrony zdrowia, edukacji, przestrzeń publiczna) oraz komunikacyjnej (zwłaszcza publicznej) w bezpośrednim otoczeniu ośrodków miejskich. Ponadto, należy podjąć działania mające na celu delimitację obszaru metropolitalnego. Umożliwi to zogniskowanie działań służących poprawie spójności wewnętrznej i infrastruktury oraz skupienie funkcji regionalnej w ośrodkach i ich bezpośrednim otoczeniu. W celu zagwarantowania zrównoważonego rozwoju obszarów podmiejskich należy na wszystkie JST wchodzące w skład obszaru metropolitalnego, nałożyć obowiązek opracowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.	Departament Zarządzania Funduszami i Projektami Unijnymi UMWKP Wydział Zarządzania RPO Biuro Programowania RPO	Uwzględnić podczas opracowywania nowego regionalnego programu operacyjnego

Lp.	Wniosek/problem	Rekomendacja	Sposób wdrożenia rekomendacji	Adresat rekomendacji	Przewidywany termin realizacji rekomendacji
3.	Funkcja gospodarcza, funkcja naukowo-badawcza Zwiększenie liczby ośrodków B+R oraz nakładów na ich działalność	Należy w dalszym ciągu stymulować udział przedsiębiorstw w finansowaniu B+R. Ważne jest skorelowanie nauki z potrzebami gospodarki. Istotne w tym wymiarze staje się wspieranie procesów i działań naukowych, które wynikają z potrzeb rynkowych.	Wsparcie tworzenia spółek spin-off i spin out na bazie ośrodków B+R. Działania skierowane na pomoc absolwentom, kończącym studia w ośrodkach stołecznych, w założeniu firmy sektora B+R lub pracy w tym sektorze. Nakierowanie wsparcia na zapewnienie odpowiedniej kadry zdolnej do prowadzenia badań w powstałych ośrodkach B+R, w tym także ekspertów/specjalistów z zakresu komercjalizacji wiedzy. Wsparcie inicjatyw mających na celu zaangażowanie kadry naukowej skoncentrowanej na badaniach naukowych, w podejmowanie współpracy z sektorem przedsiębiorstw. Elementem wpływającym na rozwój tego typu współpracy może być np. stworzenie centrum ochrony własności intelektualnej, zajmującego się zarówno komercjalizacją jak i ochroną patentową. Wprowadzenie wskaźnika monitorowania rezultatów/wpływu projektów dotyczących uczelni wyższych oraz badań i rozwoju, opartego na ilości zgłoszonych oraz wdrożonych patentów. Premiowanie inicjatyw naukowo-badawczych opierających się o współpracę między uczelniami obu ośrodków.	Departament Zarządzania Funduszami i Projektami Unijnymi UMWKP Wydział Zarządzania RPO Biuro Programowania RPO	Uwzględnić podczas opracowywania nowego regionalnego programu operacyjnego
4.	Funkcja naukowo-badawcza Prognozowany spadek liczby studentów.	Zwiększenie atrakcyjności Bydgoszczy i Torunia jako ośrodków akademickich.	Zwiększenie zintegrowania działań uczelni z Bydgoszczy i Torunia np. poprzez premiowanie wspólnych przedsięwzięć. Należy podjąć dalsze działania zmierzające do podniesienia jakości dotychczasowej infrastruktury, którą dysponują ośrodki akademickie umiejscowione na terenie Torunia i Bydgoszczy (np. nowoczesne laboratoria, szeroko rozumiana baza dydaktyczno-naukowa). Podniesienie atrakcyjności i jakości studiowania poprzez wsparcie kierunków (np. zamawiane kierunki studiów wynikające stricte z potrzeb gospodarki) zdolnych przyciągnąć studentów z regionu i spoza niego. Umieędzynarodowienie studiów i wzrost liczby studentów zagranicznych poprzez wprowadzenie anglojęzycznych kierunków, organizowanie szkół letnich i innych form nauczania. Premiowanie przedsiębiorstw zatrudniających absolwentów uczelni w regionie. Współpraca z sektorem biznesu przy wprowadzaniu nowych kierunków studiów w tym zapewnienie możliwości odbywania praktyk w przedsiębiorstwach.	Departament Zarządzania Funduszami i Projektami Unijnymi UMWKP Wydział Zarządzania RPO Biuro Programowania RPO	Uwzględnić podczas opracowywania nowego regionalnego programu operacyjnego

Lp.	Wniosek/problem	Rekomendacja	Sposób wdrożenia rekomendacji	Adresat rekomendacji	Przewidywany termin realizacji rekomendacji
5.	Funkcja kulturowo-turystyczna Funkcja kulturowo-turystyczna oraz sportowa może stanowić istotną funkcję metropolitalną ośrodków.	Należy podjąć działania zmierzające do rozwijania funkcji kulturowo-turystycznej w Bydgoszczy i Toruniu.	Podtrzymywanie wysokiego finansowania w zakresie funkcji kulturowo-turystycznej. Wprowadzenie finansowania tego obszaru z różnych źródeł, nie tylko ze środków unijnych. Rekomenduje się planowanie wspólnych projektów Bydgoszczy i Torunia w tym zakresie. Powstać powinna wspólna i komplementarna strategia rozwoju turystyki i promocji. Rozwój bazy targowej i kongresowej oraz łączenie funkcji kulturowo-turystycznej z turystyką targowo-kongresową i wystawienniczą, pod warunkiem wzajemnego uzupełniania się a nie konkurencji.	Departament Zarządzania Funduszami i Projektami Unijnymi UMWKP Wydział Zarządzania RPO Biuro Programowania RPO Departament Promocji Departament Planowania Regionalnego Departament Kultury i Dziedzictwa Narodowego	Uwzględnić podczas opracowywania nowego regionalnego programu operacyjnego
6.	Funkcja gospodarcza Kontynuowanie działań służących wsparciu przedsiębiorczości.	Zwiększanie zainteresowania szczególnie renomowanych firm (w tym zagranicznych) inwestowaniem na terenie ośrodków.	Realizacja odpowiedniej strategii promocji Bydgoszczy i Torunia jako ośrodków przyjaznych inwestorom poprzez udział w międzynarodowych targach gospodarczych. Należy zwiększyć efektywność udziału w targach np. monitorując ilości nawiązanych kontaktów handlowych/podpisanych porozumień z inwestorami. Przygotowanie infrastruktury ułatwiającej inwestycje. Istotne jest także zwiększanie współpracy firm z sektorem B+R oraz wzmacnianie podmiotów otoczenia biznesu. Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej poprzez nałożenie obowiązku opracowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wsparcie inicjatyw klastrowych w celu integracji środowisk biznesu oraz podniesienia ich konkurencyjności.	Departament Zarządzania Funduszami i Projektami Unijnymi UMWKP Wydział Zarządzania RPO Biuro Programowania RPO Departament Promocji Departament Współpracy Regionalnej i Rozwoju Gospodarczego	Uwzględnić podczas opracowywania nowego regionalnego programu operacyjnego
7.	Funkcja gospodarcza, funkcja naukowo-badawcza Stymulowanie łączenia projektów infrastrukturalnych z projektami rozwijającymi kompetencje i kwalifikacje, szczególnie w projektach wdrażanych przez uczelnie wyższe.	Wzmocnienie, egzekwowanie i ułatwienie komplementarności między projektami twardymi obejmującymi infrastrukturę zaplecza naukowego uczelni wyższych z adekwatnymi działaniami miękkimi.	Systemowym rozwiązaniem stymulowania komplementarności działań inwestycyjnych z tzw. elementami miękkimi, jest dopuszczenie realizacji obu typów działań w jednym projekcie. Należy zadbać o promocję i wdrażanie tego typu rozwiązania.	Departament Zarządzania Funduszami i Projektami Unijnymi UMWKP Wydział Zarządzania RPO Biuro Programowania RPO	Uwzględnić podczas opracowywania nowego regionalnego programu operacyjnego

Lp.	Wniosek/problem	Rekomendacja	Sposób wdrożenia rekomendacji	Adresat rekomendacji	Przewidywany termin realizacji rekomendacji
8.	Funkcja komunikacyjna Niewystarczająca spójność komunikacyjna pomiędzy dwoma wiodącymi ośrodkami województwa – Bydgoszczą i Toruniem.	Zapewnienie środków na dalsze zwiększanie spójności komunikacyjnej obu miast (w działaniach analogicznych względem projektu BiT CITY).	Usprawnienie wdrażania rozwiązań dotyczących kolejowej komunikacji zbiorowej pomiędzy miastami. Stworzenie jednego podmiotu prawnego, składającego się i z przedstawicieli Torunia i Bydgoszczy, który kształtował będzie np. rozkłady jazdy oraz planował wspólne zadania inwestycyjne. Wdrożenie koncepcji komunikacyjnej karty miejskiej wspólnej dla Torunia i Bydgoszczy łączącej różne formy transportu publicznego (tramwaj, pociąg podmiejski, autobus). Wdrożenie działań promocyjnych zachęcających mieszkańców przemieszczających się między miastami do korzystania z transportu publicznego. Budowa połączenia kolejowego Bydgoszcz Główna – Port Lotniczy w Bydgoszczy. Zadbanie o jak najszybszą realizację inwestycji dotyczącej budowy drogi ekspresowej S10 pomiędzy Toruniem a Bydgoszczą oraz remont drogi krajowej 80.	Zarząd Województwa Departament Zarządzania Funduszami i Projektami Unijnymi UMWKP Wydział Zarządzania RPO Biuro Programowania RPO Departament Transportu Publicznego Departament Infrastruktury Drogowej	Uwzględnić podczas opracowywania nowego regionalnego programu operacyjnego
9.	Funkcja komunikacyjna Podjęcie działań mających na celu zwiększenie efektywności portu lotniczego.	Wsparcie rozwoju portu lotniczego w Bydgoszczy w celu zwiększenia jego roli i rangi jako portu ponadregionalnego.	Bieżąca weryfikacja potrzeb rozwojowych portu lotniczego. Zapewnienie finansowania dalszych inwestycji portu lotniczego. Budowa połączenia kolejowego do portu lotniczego.	Zarząd Województwa UM Bydgoszcz UM Toruń Departament Zarządzania Funduszami i Projektami Unijnymi UMWKP Wydział Zarządzania RPO Biuro Programowania RPO Departament Transportu Publicznego	Uwzględnić podczas opracowywania nowego regionalnego programu operacyjnego
10.	Funkcja komunikacyjna Powiązanie projektów finansowanych z programu regionalnego z dużymi projektami inwestycyjnymi związanymi z infrastrukturą komunikacyjną.	Zaplanowanie i wdrożenie inwestycji komunikacyjnych, uzupełniających działania programów centralnych związanych np. z rozbudową sieci dróg ekspresowych i autostrad.	Kompleksowe przedsięwzięcia komunikacyjne powinny połączyć centra miast lub specjalne strefy ekonomiczne zlokalizowane w ich obrębie, z ogólnopolską siecią dróg ekspresowych i autostrad poprzez dojazdy do węzłów.	Departament Zarządzania Funduszami i Projektami Unijnymi UMWKP Wydział Zarządzania RPO Biuro Programowania RPO	Uwzględnić podczas opracowywania nowego regionalnego programu operacyjnego

Lp.	Wniosek/problem	Rekomendacja	Sposób wdrożenia rekomendacji	Adresat rekomendacji	Przewidywany termin realizacji rekomendacji
11.	Funkcja informacyjna, funkcja administracyjna Niewystarczający stopień informatyzacji w instytucjach publicznych.	Wdrażanie dalszych rozwiązań informatycznych warunkowanych potrzebami JST oraz innych instytucji publicznych.	Szczegółowa weryfikacja potrzeb organizacyjnych poszczególnych jednostek administracji w celu zdiagnozowania procesów dających możliwość usprawnienia funkcjonowania poprzez informatyzację (e-administracja). Wdrażanie projektów informatycznych zgonie ze zdiagnozowanymi potrzebami. Prowadzenie analiz uwzględniających opinię interesantów instytucji, w których wdrażano konkretne usprawnienia informatyczne. Planowanie projektów informatycznych, których odbiorcami będą klienci urzędów należy poprzeć analizą ich potrzeb. Określenie potrzeb edukacyjnych pracowników odpowiedzialnych za obsługę wdrożonych rozwiązań informatycznych i realizacja projektów podnoszących ich kwalifikacje.	Departament Zarządzania Funduszami i Projektami Unijnymi UMWKP Wydział Zarządzania RPO Biuro Programowania RPO Departament Społeczeństwa Informacyjnego	Uwzględnić podczas opracowywania nowego regionalnego programu operacyjnego
12.	Funkcja informacyjna Inwestycje związane z rozbudową infrastruktury informatycznej w Bydgoszczy i Toruniu mogą stanowić istotny potencjał stymulujący rozwój sektor IT, a także usprawniający funkcjonowanie instytucji publicznych.	Dalszy rozwój infrastruktury informatycznej, z której korzystać będą mogły podmioty prywatne (np. rozwój podmiotów wspierających przedsiębiorstwa z branży IT) oraz publiczne (miejska sieć światłowodowa).	Rozwijanie podmiotów, których celem jest wsparcie sektora przedsiębiorstw poprzez rozwiązania IT. Rozwój światłowodowej sieci dystrybucyjnej województwa kujawsko-pomorskiego.	Departament Zarządzania Funduszami i Projektami Unijnymi UMWKP Wydział Zarządzania RPO Biuro Programowania RPO Departament Społeczeństwa Informacyjnego	Uwzględnić podczas opracowywania nowego regionalnego programu operacyjnego
13.	Niechęć instytucji publicznych/spółek miejskich do udziału w badaniu ewaluacyjnym	Zwiększenie świadomości instytucji publicznych/spółek miejskich o istocie badań ewaluacyjnych i możliwościach wykorzystania ich wyników.	Podczas opracowywania planów ewaluacji należy każdorazowo informować o badaniach instytucje, których mogą one dotyczyć. Zasadne jest organizowanie spotkań z przedstawicielami instytucji objętych badaniem, których celem będzie przekazanie informacji na temat istoty prowadzonych analiz. W razie potrzeb, poszerzenie spotkań organizacyjnych z Wykonawcami badań o przedstawicieli innych instytucji niż Zamawiający. Uświadamianie beneficjentów o konieczności udziału w badaniach oraz znaczeniu rekomendacji wypracowanych w ich wyniku.	Departament Zarządzania Funduszami i Projektami Unijnymi UMWKP Wydział Zarządzania RPO Biuro Ewaluacji RPO	Uwzględnić podczas opracowywania corocznych planów badań ewaluacyjnych

6. Aneks

6.1. Analiza SWOT

S (Strengths) - Mocne strony

- Duża liczba mieszkańców obu miast.
- Dobre, centralne położenie geograficzne Bydgoszczy i Torunia.
- Wzrost liczby kilometrów autostrad i dróg ekspresowych.
- Usytuowanie na skrzyżowaniu ważnych szlaków komunikacyjnych. Bezpośrednie połączenie obszaru do autostrady A1 i w dalszym zasięgu A2.
- Transport lotniczy obsługiwany przez Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.
- Duży potencjał edukacyjny związany z licznymi szkołami wyższymi.
- Dominująca w regionie liczba przedsiębiorstw.
- Dobre zaplecze wspierające przedsiębiorców, w tym również tych, działających bądź planujących działania w sferze technologicznej.
- Atrakcyjność turystyczna Torunia i Bydgoszczy. Dobrze rozwinięta infrastruktura turystyczna i duże inwestycje w rozwój funkcji kulturowo-turystycznych oraz sportowych.

W (Weaknesses) - Słabe strony

- Bliskie sąsiedztwo konkurencyjnych ośrodków – Trójmiasta i Poznania.
- Oba miasta rozdzielone są przestrzenią mało zurbanizowaną i silnie zalesioną (zwłaszcza lewostronna część Wisły).
- Mała konkurencyjność szkół wyższych Bydgoszczy i Torunia, skutkująca drenażem intelektualnym do innych ośrodków, w tym bezpośrednich konkurentów – Poznania i Gdańska.
- Stosunkowo mała liczba klastrów przemysłowych i gospodarczych.
- Spadek liczby kilometrów linii kolejowych.
- Port lotniczy w Bydgoszczy jest zdecydowanym atutem duopolu lecz brak prognoz świadczących o możliwości wyjścia lotniska poza rangę portu regionalnego.
- Przyjęcie w kręgach polityczno-administracyjnych postaw rywalizacji obu ośrodków a nie partnerskiego współdziałania dla osiągnięcia lepszych korzyści dla regionu.

O (*Opportunities*) - szanse

- Budowa autostrady A1 oraz planowana budowa drogi ekspresowej S10 łączącej Bydgoszcz z Poznaniem (A2) i Grudziądem (A1).
- Zwiększenie spójności komunikacyjnej obu miast poprzez kolej miejską w ramach projektu BiT CITY
- Podwojenie liczby ośrodków B+R oraz nakładów na ich działalność stanowi dobry krok w kierunku profilowania przyszłości obu ośrodków oraz budowania wizerunku ośrodków metropolii, zwłaszcza jeśli funkcje te zostaną powiązane z funkcjami gospodarczo-finansowymi.
- Rozwój instytucji otoczenia biznesu oparty o parki technologiczne, centra transferu technologii etc. oraz przedstawicielstwa firm zewnętrznych takich firm jak Alcatel – Lucent w jednym z ośrodków, które mogą, ze względu na koszty, decydować się na inwestowanie w ośrodkach.

T (*Threats*) - zagrożenia

- Spadek liczby mieszkańców w obu ośrodkach, w powiązaniu z prognozami długofalowymi, jawi się jako główny problem dla rozwoju funkcji metropolitalnych.
- Identyfikowane procesy suburbanizacji miast.
- Miasta prowadzą konkurencyjne działania w obszarze aktywności turystyczno-kulturalnej.
- Prognozy długookresowe wskazują na 50% redukcję liczby studentów (którzy najprawdopodobniej wybiorą uczelnie w Trójmieście i Poznaniu).
- Brak jednoznacznych rozstrzygnięć dot. przyszłości sieci drogowej oraz kolei średnich i dużych prędkości rodzi podstawowe pytanie dotyczące przyszłości ośrodków w tym zakresie.
- Rozwój transportu kolejowego w dużej mierze nie zależny od władz wojewódzkich, a uwarunkowane jest ogólnokrajowym planem rozwoju kolei. Istnieje więc zagrożenie, że rozbudowa lub remont infrastruktury kolejowej Torunia i Bydgoszczy nie będzie zadaniem priorytetowym. Może to skutkować dalszą marginalizacją regionu w realizacji infrastruktury komunikacyjnej znaczenia krajowego.

6.2. Case Study

Celem studium przypadku było wyodrębnienie dobrych praktyk w zakresie oddziaływania projektów finansowanych z RPO WK-P i innych programów na rozwój obszarów metropolitalnych ośrodków stołecznych Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Opracowane zostały studia 8 przypadków. Analizy dotyczące projektów realizowanych w ramach RPO WK-P uwzględniały Case Study przedsięwzięcia wpisującego się w poszczególne obszary ujęte w badaniu (gospodarczy, naukowo-badawczy, infrastrukturalny, kulturalno-turystyczny oraz administracyjny). W ramach pozostałych programów operacyjnych (PO KL, PO IG, PO IiŚ), opracowano po jednym studium przypadku. Zestawienie Case Study, które zostały wybrane, przedstawiają poniższe tabele.

Tabela 70. Case Study opracowane w odniesieniu do projektów RPO WK-P, przyporządkowane do poszczególnych obszarów.

Obszar	Nazwa projektu	Beneficjent	Wartość projektu (dofinansowanie UE)
Gospodarczy	Udział w targach IBA w dniach 3 - 9 października 2009 roku w Dusseldorf (Niemcy)	Centrum Obsługi Piekarnictwa „AKO” S.A.	73 031,21 zł. (23 596,23 zł.)
Naukowo-badawczy	Budowa Collegium Humanisticum UMK w Toruniu	Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu	77 664 027,71 zł. (42 274 400,00 zł.)
	Budowa Interdyscyplinarnego Centrum Nowoczesnych Technologii UMK w Toruniu	Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu	71 522 577,47 zł. (49 753 375,00 zł.)
Infrastruktury transportowej	Zintegrowany projekt inwestycyjny rozwoju funkcji Portu Lotniczego w Bydgoszczy w ramach węzła komunikacyjnego aglomeracji bydgosko-toruńskiej	Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	157 105 620 zł (78 552 810 zł)
Kulturowy i turystyczny	Wykonanie remontu konserwatorskiego i adaptacji na cele muzealne budynku przy ul. Franciszkańskiej 9 w Toruniu	Muzeum Okręgowe w Toruniu	2 254 350,82 zł (1 025 000 zł)
Instytucjonalny	Budowa narzędzi e-Administracji w oparciu o zintegrowany system zarządzania sprawami dla rządowej administracji zespolonej województwa kujawsko-pomorskiego	Kujawsko-Pomorski Urząd Wojewódzki w Bydgoszczy	10 985 913,07 zł. (8 239 434,80 zł.)

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

Tabela 71. Case Study opracowane w odniesieniu do projektów realizowanych w ramach POIG, POKL i PO IiŚ, przyporządkowane do poszczególnych obszarów.

Obszar	Nazwa projektu	Beneficjent	Program operacyjny	Wartość projektu (dofinansowanie UE)
Gospodarczy	Rozbudowa i rozwój działalności Toruńskiego Parku Technologicznego	TARR S.A.	PO IG	74 147 069,85 zł. (29 605 852,58 zł.)
Naukowo-badawczy	Mechatronika kierunkiem przyszłości – dostosowanie oferty edukacyjnej Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego do potrzeb rynku pracy	Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy	PO KL	6 287 976,89 zł (100% dofinansowania)
Infrastruktury transportowej	Szybka Kolej Metropolitalna w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BIT-City oraz integracja systemów transportu miejskiego	1. Gmina Miasta Toruń 2. Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego 3. Tramwaj Fordon Sp. z o.o.	PO IiŚ	811 203 285,91zł. (338 400 000,00 zł.)

Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13 stan na dzień 29.02.2012

Studium przypadku - *Rozbudowa i rozwój działalności Toruńskiego Parku Technologicznego*

Program: Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka

Priorytet: V Dyfuzja innowacji

Działanie: 5.3 Wspieranie ośrodków innowacyjności

Beneficjent: Toruńska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.

Informacje o Beneficjencie

Toruński Park Technologiczny powołano do życia w 2004 r. Jest wspólną inicjatywą władz regionalnych, lokalnych oraz Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu. Głównym celem działalności Parku jest poprawa konkurencyjności przedsiębiorstw w regionie, tworzenie nowych miejsc pracy oraz ułatwienie kontaktów pomiędzy nauką a biznesem.

Park zlokalizowany jest w przemysłowej części Torunia i zajmuje łącznie obszar 14 ha. Na terenie Parku działa 36 firm.

Dotychczasowe etapy tworzenia Parku to:

I etap: budowa obiektu Centrum Transferu Technologii (stanowiącym obecnie zaplecze merytoryczne powstałego później Parku - budowa obiektów budowlanych o powierzchni 5 000 m², modernizacja obiektów o powierzchni 3 660 m²);

II etap: utworzenie Toruńskiego Parku Technologicznego - uzbrojenie techniczne 10,3 ha gruntów oraz uregulowanie ich stanu prawnego.

Obecnie realizowany jest III etap, którego dotyczy realizowany projekt polegający na budowie centrum przetwarzania danych wraz z infrastrukturą IT, budowę powierzchni technologicznych oraz budynków biurowych o łącznej powierzchni 8 200 m². Planowany termin zakończenia inwestycji to grudzień 2012 r., a rozpoczęcia działalności – I kwartał 2013 r.

Zgodnie z wymogami dofinansowania, do realizacji projektu powołana została spółka celowa pod nazwą TARR Centrum Innowacyjności Sp. z o.o.

Informacje o realizowanym projekcie

Wartości całkowita Projektu wynosi 74 147 069,85 zł, a łączna wartość wsparcia to 34 830 414,81 zł, w tym 29 605 852,58 zł ze środków EFRR oraz 5 224 562,23 zł ze środków budżetu Państwa. Okres realizacji projektu: 2011-2013

Projekt obejmuje III etap rozbudowy i rozwoju Toruńskiego Parku Technologicznego, w ramach którego powstanie:

- Centrum Przetwarzania Danych z infrastrukturą IT dedykowaną dla rozwoju, wdrażania i świadczenia usług w modelu *cloud computing* (o łącznej powierzchni ponad 2600 m²);
- budynek biurowo-szkoleniowy zapewniający warunki dla działań szkoleniowych i doradczych, a także powierzchnie biurowe dla innowacyjnych przedsiębiorstw z sektora ICT oraz powierzchnie technologiczne dla innowacyjnych przedsiębiorstw (o łącznej powierzchni ponad 8200 m²).

Celem Projektu jest rozwój oraz zwiększenie dostępności nowoczesnych usług IT dla przedsiębiorstw, a tym samym podniesienie innowacyjności i konkurencyjności przedsiębiorstw już istniejących oraz zmniejszenie barier wejścia na rynek dla przedsiębiorstw nowo powstających.

Przeprowadzone analizy rynku IT pokazują, iż dominującym kierunkiem jego wzrostu w najbliższych latach będzie rozwój usług informatycznych dla przedsiębiorstw w modelu cloudcomputing. O rosnącym popycie na te usługi decyduje fakt, iż korzystanie z nich zwiększa konkurencyjność przedsiębiorstw zarówno w wymiarze kosztowym, poprzez obniżanie kosztów korzystania z infrastruktury IT, jak i poprzez obniżenie progu dostępności do zaawansowanych produktów informatycznych, z których dotychczas mogły korzystać tylko największe korporacje. Model cloudcomputing polega na udostępnianiu użytkownikom zasobów IT (serwery, pamięć, oprogramowanie) za pośrednictwem Internetu, przy czym wielkość zasobów, z których korzysta użytkownik może być na bieżąco dostosowywana do jego rzeczywistych potrzeb. Oznacza to w praktyce, że użytkownik nie musi kupować kosztownego sprzętu i oprogramowania, ale może korzystać z nich na zasadzie dzierżawy w zakresie, w jakim jest mu to w danej chwili niezbędne. Wysokie koszty zakupu sprzętu i oprogramowania oraz utrzymania tej infrastruktury zastąpione zostaną niższymi kosztami opłat za usługi. Efekt skali sprawia, iż dostawca tego typu usług jest w stanie zapewnić poziom bezpieczeństwa informatycznego generalnie niedostępny - z uwagi na bardzo wysokie koszty - dla większości podmiotów gospodarczych. Odbiorcami tego typu rozwiązań będą zarówno duże i średnie przedsiębiorstwa w tym międzynarodowe korporacje i firmy z branży IT oraz mikro i mali przedsiębiorcy.

Taki kształt Projektu wpisuje się w przyjętą strategię rozwoju prowadzonego przez TARR S.A. Toruńskiego Parku Technologicznego. Strategia ta zakłada stopniowe przechodzenie od dominujących

dotychczas w ofercie Parku usług prostych, typu: doradztwo, szkolenie, wynajem powierzchni, przygotowanie terenów inwestycyjnych, do usług zaawansowanych, o charakterze technologicznym.

Kluczowym elementem inwestycji realizowanej w ramach Projektu będzie budowa nowoczesnego, opartego o najnowsze technologie wirtualizacyjne Centrum Przetwarzania Danych wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną i wyposażeniem, dedykowanego dla kreowania, rozwoju i świadczenia innowacyjnych usług dla przedsiębiorstw w modelu cloudcomputing.

Centrum Przetwarzania Danych powstaje według projektu firmy Hewlett-Packard Polska, która wyłoniona została na drodze konkursu. Mimo, iż obiekt jeszcze nie został oddany do użytku, już w tej chwili widoczne jest zainteresowanie ofertą Parku wśród dużej grupy firm obejmującej zarówno międzynarodowe korporacje, duże i małe firmy z branży IT, jak również małych przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą samodzielnie.

Dodatkowym rezultatem projektu jest stworzenie nowych miejsc pracy. Najnowsze rozwiązania dają również możliwość przyciągnięcia do regionu nowych, zarówno dużych, jak i małych firm, które do tej pory nie były tu obecne. Skupienie na jednym obszarze wielu firm umożliwia również nawiązywanie kontaktów i wymianę doświadczeń.

Oferta Parku będzie na bieżąco dostosowywana na podstawie weryfikacji i analizy zapotrzebowania na rynku w oparciu o dostępne technologie. Takie elastyczne podejście możliwe będzie nie tylko dzięki sprzętowi najwyższej klasy, ale również - a może i przede wszystkim - elastycznemu podejściu całego zespołu.

W 2013 roku planowane jest rozpoczęcie IV etapu tworzenia Parku, w ramach którego zostanie wybudowany inkubator przedsiębiorczości dla start-upów i młodych firm z branży ICT.

Podsumowanie

Jedną z nieodłącznych cech metropolii jest obecność placówek technologicznych najwyższego standardu, dlatego też rozwój Toruńskiego Parku Technologicznego niewątpliwie przyczynia się do rozwoju funkcji metropolitalnych takich jak funkcja gospodarcza oraz naukowo-badawcza. Działalność Parku buduje konkurencyjność Torunia i całego regionu, a także sprzyja przepływowi wiedzy, informacji, kapitału i zasobów ludzkich poprzez udostępnianie po niskich kosztach powierzchni biurowych i technologicznych oraz najnowszych technologii informatyczno-komunikacyjnych, a także specjalistyczne doradztwo, organizację szkoleń, warsztaty i konferencje przyciągających firmy nie tylko z całego regionu, ale również kraju, a nawet międzynarodowe korporacje. Realizacja projektu nieodłącznie wpływa na rozwijanie sieci zewnętrznych powiązań, co utrwala pozycję Torunia jako miasta metropolitalnego. Oferta usług w ramach modelu cloud computing, który według prognoz ma zrewolucjonizować dotychczasowy sposób korzystania z zasobów IT, jest jednym z czynników potwierdzających wysoki status regionu jako ważnego ośrodka innowacyjności na mapie Polski.

Studium przypadku - *Szybka Kolej Metropolitalna w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BIT-City oraz integracja systemów transportu miejskiego*

Program: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko

Priorytet: VII Transport Przyjazny Środowisku

Działanie: 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych

Beneficjenci:

Podprojekt I: Gmina Miasta Toruń

Podprojekt II: Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Podprojekt III: Tramwaj Fordon Sp. z o.o.

Informacje o Beneficjencie

Liderem projektu koordynującym całość działań jest Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego, poprzez Departament Transportu Publicznego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu, do zadań którego należy m.in.:

1. prowadzenie spraw z zakresu transportu i komunikacji drogowej na terenie województwa;
2. prowadzenie spraw z zakresu regionalnych pasażerskich przewozów kolejowych na terenie województwa;
3. prowadzenie spraw związanych z nabywaniem kolejowych pojazdów szynowych oraz eksploatacją pojazdów szynowych będących własnością województwa.

Oprócz wyżej wymienionych Beneficjentów, partnerami projektu są:

- Miasto Bydgoszcz;
- Miasto i Gmina Solec Kujawski;
- Polskie Koleje Państwowe S.A.;
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Informacje o realizowanym projekcie

Projekt zakłada następujące działania:

1. połączenie miast Torunia i Bydgoszczy, które wchodzi w skład Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego,
2. integrację podsystemów zbiorowego transportu publicznego tych miast z transportem kolejowym w ramach BiT-City,
3. poprawę sprawności funkcjonowania i atrakcyjności podróżowania transportem zbiorowym,
4. optymalizację podziału zadań przewozowych między środkami transportu.

Realizacja tych zadań wpłynie znacząco na osiągnięcie następujących efektów:

- minimalizację uciążliwości związanych z korzystaniem z transportu zbiorowego poprzez stworzenie zintegrowanego systemu transportowego;
- zwiększenie atrakcyjności oferty przewozowej, poprawę sprawności funkcjonowania i atrakcyjności podróżowania transportem zbiorowym w Bydgosko-Toruńskim Obszarze Metropolitalnym,
- podniesienie konkurencyjności Województwa Kujawsko-Pomorskiego i poprawę wizerunku regionu,
- integrację systemów zbiorowego transportu publicznego miast Bydgoszcz i Toruń z transportem kolejowym w ramach BiT-City.

Realizacja projektu pozwoli na stworzenie podstaw dla faktycznej integracji komunikacyjnej obydwu stolic województwa oraz powstania Kujawsko-Pomorskiego Związku Taryfowego. Nastąpi znaczne skrócenie czasu przejazdu pomiędzy centrami miast. Fakt ten jest istotny ze względu na geograficzną bliskość ośrodków i ich powiązania gospodarcze.

Projekt składa się z trzech podprojektów:

- **Podprojekt I:** Integracja systemu transportu miejskiego w Toruniu
Planowany czas realizacji: lipiec 2010 – grudzień 2014
- **Podprojekt II:** Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego wraz z budową wiaduktu w Solcu Kujawskim
Planowany czas realizacji: styczeń 2010 – grudzień 2011

- **Podprojekt III:** Budowa linii tramwajowej do dzielnicy Fordon z przebudową układu drogowego w ciągu ulic Fordońska, Lewińskiego, Akademicka i Andersa i węzłem integracyjnym w obszarze stacji kolejowej „Bydgoszcz Wschód” w Bydgoszczy oraz Budowa połączenia kolejowego Bydgoszcz Główna – Port Lotniczy w Bydgoszczy.

Planowany czas realizacji: maj 2012 – wrzesień 2014

Szacunkowa wartość całkowita projektu kształtuje się na poziomie 811 mln zł.

Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego w ramach projektu odpowiedzialny jest za następujące zadania:

- Stworzenie Kujawsko-Pomorskiego Związku Taryfowego poprzez wdrożenie elektronicznego systemu pobierania opłat przewozowych w komunikacji publicznej przy zastosowaniu karty elektronicznej bezstykowej wraz z zakupem automatów biletowych.
- Zakup Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych.
- Budowa połączenia kolejowego Bydgoszcz Główna – Port Lotniczy w Bydgoszczy.
- Koordynacja przygotowania wszystkich podprojektów.

Potrzeba realizacji projektu wynikała z faktu, iż w komunikacji pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem udział transportu indywidualnego jest znaczny; z grupy ok. 10 000 osób przemieszczającej się codziennie pomiędzy miastami, tylko 2 000 korzysta z transportu publicznego. Władze postanowiły zatem zachęcić mieszkańców do korzystania ze zintegrowanego transportu, który zostanie stworzony w ramach projektu. Przygotowanie projektu było poprzedzone zbadaniem potencjału jednego i drugiego miasta oraz powiązań pomiędzy nimi.

Ważnym osiągnięciem jest włączenie się do współpracy Polskich Linii Kolejowych, dzięki czemu nastąpi rewitalizacja linii Bydgoszcz – Toruń i skrócenie czasu przejazdu między miastami.

Realizacja zadania „System Bilet Metropolitalny” ma umożliwić podróżowanie w całym Bydgosko-Toruńskim obszarze Metropolitalnym w ramach jednolitych zasad taryfowych i z wykorzystaniem wspólnego biletu. W ramach jednej struktury systemu sprzedaży biletów planowane jest utworzenie wspólnej jednostki organizacyjnej, która będzie zarządzała tym systemem i w Toruniu i w Bydgoszczy, a w przyszłości być może wpływać również na kształtowanie rozkładów jazdy.

W opinii lidera projektu, dużym krokiem na drodze do usprawnienia połączenia między miastami byłoby stworzenie jednego, neutralnego podmiotu, składającego się i z Torunia i z Bydgoszczy, który wpływałby na kształtowanie rozkładów jazdy oraz planowanie zadań inwestycyjnych, które miałyby jeszcze poprawić jakość funkcjonowania transportu. Ważnym elementem jest również poprawa stanu dworców kolejowych.

Wśród planowanych działań, które uzupełnią te realizowane w ramach projektu oraz przyczynią się do jego sukcesu, są działania promocyjne, które zachęcą mieszkańców przemieszczających się między miastami do korzystania z transportu publicznego oraz pokażą jak korzystać z nowych automatów do zakupu biletów.

W związku z opinią Jaspers wskazującą, że budowa połączenia kolejowego Bydgoszcz Główna – Port Lotniczy w Bydgoszczy powinna zostać odłożona w czasie ze względu na mały potencjał lotniska i stosunkowo niewielką liczbę korzystających z niego osób, realizacja tej inwestycji została wstrzymana i planowana jest do realizacji w następnej perspektywie finansowej.

Do priorytetowych działań w następnej perspektywie finansowej zalicza się modernizację linii kolejowej 353 na odcinku od Torunia Głównego do Torunia Miasto. Planowane zadania dotyczą zwiększenia częstotliwości połączeń, remontu peronów oraz tworzenia węzłów zintegrowanych na peryferiach miast. Ważnym elementem jest także integracja małych gmin leżących na obrzeżach obszaru metropolitalnego i podjęcie w nich działań inwestycyjnych, które obniżą koszty organizacji transportu.

Podsumowanie

Dobrze rozwinięta sieć transportowa jest niezbędnym czynnikiem rozwoju miast i regionów, a szybkie i częste połączenia komunikacyjne z głównymi ośrodkami życia gospodarczego są jednym z warunków powstawania funkcji metropolitalnych. Realizacja projektu ma zatem duży wpływ na rozwój funkcji komunikacyjnej jako jednej z funkcji metropolitalnych, której zaistnienie warunkuje m.in. istnienie węzłów transportowo-logistycznych oraz położenie metropolii w sieci połączeń kolejowych.

Przyjazny dla użytkownika, wygodny system transportu publicznego buduje konkurencyjność ośrodka miejskiego sprzyjając przepływowi zasobów ludzkich. Realizacja wszystkich założeń i planów realizatorów projektu związanych ze stworzeniem systemu komunikacji publicznej łączącego różne środki transportu tak wygodnego, by korzystanie z własnych samochodów nie miało ekonomicznego i środowiskowego uzasadnienia, zarówno na co dzień dla wielu mieszkańców regionu, jak również dla turystów odwiedzających miasto, pozwoliłaby na stworzenie ośrodka unikalnego pod tym względem w skali kraju, a co za tym idzie, przyciągającego kolejnych odwiedzających również z zagranicy.

Projekt dodatkowo pełni rolę integracyjną, spajającą oba ośrodki regionu, przyczyniając się do powstania jednego silnego obszaru metropolitalnego. Integracja komunikacyjna wpływa jednocześnie na integrację w wielu innych wymiarach, a zwłaszcza w wymiarze gospodarczym.

Studium przypadku - *Mechatronika kierunkiem przyszłości – dostosowanie oferty edukacyjnej Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego do potrzeb rynku pracy*

Program: Program Operacyjny Kapitał Ludzki

Priorytet: IV Szkolnictwo wyższe i nauka

Działanie: 4.1 Wzmocnienie i rozwój potencjału dydaktycznego uczelni oraz zwiększenie liczby absolwentów kierunków o kluczowym znaczeniu dla gospodarki opartej na wiedzy

Poddziałanie: 4.1.1 Wzmocnienie potencjału dydaktycznego uczelni

Beneficjent: Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

Informacje o Beneficjencie

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego podejmuje wszechstronne działania na rzecz nauki i edukacji, prowadzi badania naukowe oraz łączy kształcenie specjalistów dla rynku pracy z kształceniem liderów społecznych w ramach aktualnie istniejących wydziałów na poziomie studiów licencjackich, inżynierskich, magisterskich i doktoranckich. Uniwersytet uczestniczy w rozwoju, zwłaszcza miasta i regionu, służąc wiedzą o faktach, wartościach i sposobach działania w rozwiązywaniu najważniejszych problemów życia społecznego i gospodarczego oraz w działalności dla poprawy jakości życia mieszkańców.

Uniwersytet planuje dalsze pozyskiwanie środków na rozwój uczelni, na rozwój nowych kierunków, w tym również kierunków zamawianych, na podnoszenie kompetencji zarówno kadry kierowniczej, jak i dydaktycznej, poszerzanie swojej bazy dydaktycznej poprzez inwestycje w infrastrukturę. Uczelnia, która obecnie jest rozproszona w wielu miejscach w Bydgoszczy, dąży do stworzenia jednego kampusu w centrum miasta, co wymaga środków na modernizację starych czy zakup nowych budynków.

Barierą w rozwoju uczelni jest niż demograficzny i zmniejszająca się liczba studentów, co ogranicza przychody uczelni ze studiów komercyjnych stanowiących jedyne dodatkowe źródło finansowania.

Informacje o realizowanym projekcie

Projekt realizowany jest od 1 kwietnia 2009 do 30 września 2014 roku. Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego przyznało dofinansowanie w wysokości 6 287 976,89 zł. Projekt podejmuje działania na rzecz budowy potencjału rozwojowego uczelni. Głównym celem projektu jest rozszerzenie oferty edukacyjnej UKW, wzbogacenie i dostosowanie jej do potrzeb rynku pracy i gospodarki opartej na wiedzy.

Cele szczegółowe projektu to:

1. Uruchomienie i realizacja nowego kierunku-mechatronika (studia stacjonarne i niestacjonarne),
2. Wsparcie studentów I roku nowego kierunku zajęciami wyrównawczymi z matematyki i fizyki,
3. Wzmocnienie praktycznych elementów nauczania (praktyki i staże studenckie, które zakładają rozszerzenie współpracy z przedsiębiorstwami).

W ramach projektu zaplanowano trzy zadania, których realizacja przyczyni się do dostosowania oferty UKW do potrzeb rynku pracy, rozszerzenia oferty edukacyjnej o zajęcia wyrównawcze i zwiększenia znaczenia praktycznych form nauczania.

Projekt adresowany jest do osób posiadających świadectwo maturalne lub wykształcenie wyższe i niewystarczające kwalifikacje zawodowe, zainteresowanych uzyskaniem tytułu inżyniera mechatroniki.

Realizacja projektu wynikała z doświadczenia kadry dydaktycznej w kształceniu nauczycieli z zakresu fizyki, automatyki, informatyki, mechaniki, która na bazie swoich kwalifikacji dążyła do stworzenia nowego kierunku o charakterze bardziej naukowym, który skupia tych kilka kierunków. Mechatronika jednocześnie znajduje się na liście kierunków studiów uznawanych za priorytetowe. Na taki wybór wpływ miały również możliwości przyszłego zatrudnienia studentów.

Przy tworzeniu projektu została przeprowadzona analiza potrzeb w formie badania ankietowego wśród potencjalnych kandydatów na studia z regionu. Wykorzystano również podobne analizy i ankiety prowadzone przy realizacji podobnych projektów w przeszłości, jak również ogólnopolskie opracowania ministerialne, ponieważ kierunek adresowany jest do beneficjentów z całego kraju.

Wśród zakładanych wskaźników przewidziano wydanie 120 dyplomów z tytułem inżyniera. Dzięki realizacji projektu zakupiono wiele środków trwałych stanowiących wyposażenie laboratoriów.

Realizacja jednego z działań projektu jakim są staże i praktyki zawodowe, przynosi konkretne korzyści zarówno dla studentów, którzy nawiązują kontakty z potencjalnymi pracodawcami, jak i dla uczelni, która zwiększa krąg przedsiębiorstw, z którymi może współpracować w zakresie podnoszenia jakości kształcenia, a nawet tworzenia nowych kierunków studiów. Projekt przynosi też efekt w postaci zmiany dotychczasowego wizerunku uczelni jako typowo humanistyczno - pedagogicznej.

Przedsiębiorstwa, w których zostały już zrealizowane praktyki i staże, oceniają bardzo pozytywnie wiedzę studentów i wiele z nich wstępnie wyraża chęć ich zatrudnienia po zakończeniu studiów.

Stworzenie w ramach projektu programów nauczania, zakup wyposażenia laboratoriów oraz zdobycie doświadczenia kadry, pozwoli na realizację tego samego kierunku po jego zakończeniu. W planach uczelni jest również otwarcie na tym kierunku studiów drugiego stopnia (studiów magisterskich). Bazując na zdobytym doświadczeniu, Uniwersytet szuka nowych możliwości związanych z powstaniem nowych kierunków, zarówno w ramach programów finansowanych ze środków UE, ale również poza nimi (jak np. nowe kierunki fizyka laboratoryjna czy fizyka kryminalistyczna).

Uczelnia jest nadal zainteresowana podobnymi formami wsparcia z jakich dotychczas korzystała w ramach PO KL, jak również każdym rodzajem wsparcia, które przyczyni się do zwiększenia

zainteresowania uczelnią wśród potencjalnych kandydatów. Cenną formą pomocy są również wszelkie formy podnoszące kwalifikacje kadry pedagogicznej, kadry zarządzającej, jak również pracowników administracyjnych uczelni. Uniwersytet liczy także na dofinansowanie wszelkich programów inwestycyjnych (ośrodka dydaktycznego w okolicach głównego kampusu, ośrodka laboratoryjnego).

Podsumowanie

Zgodnie z tytułem projektu, kierunek otwarty dzięki jego realizacji, ma przyszłościowy i rozwojowy charakter. Operując na styku pięciu innych dziedzin wiedzy: mechaniki, elektroniki, informatyki, cybernetyki, automatyki i robotyki, kształcąc specjalistów, którzy w przyszłości zajmować się będą projektowaniem i wytwarzaniem nowoczesnych urządzeń przyczynia się do umacniania funkcji naukowo-badawczej i edukacyjnej jako funkcji metropolitalnych regionu. Kierunek adresowany jest do studentów z całego kraju, ma zatem egzogeniczny charakter, przyczyniając się do budowania sieci zewnętrznych powiązań. Realizacja studiów w tym zakresie przyczynia się do budowania funkcji metropolitalnej regionu, ponieważ spełnia takie nieodzowne warunki jej zaistnienia jak bazowanie na wiedzy i najnowszych technologiach oraz zalicza się do wyspecjalizowanych usług wyższego rzędu.

Studium przypadku - Budowa narzędzi e-Administracji w oparciu o zintegrowany system zarządzania sprawami dla rządowej administracji zespolonej województwa kujawsko-pomorskiego

Program: Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Oś priorytetowa 4. Rozwój infrastruktury społeczeństwa informacyjnego

Działanie: 4.2. Rozwój usług i aplikacji dla ludności

Beneficjent: Kujawsko-Pomorski Urząd Wojewódzki w Bydgoszczy (lider projektu)

Partnerzy :

- Komenda Wojewódzka Policji w Bydgoszczy,
- Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Toruniu,
- Kuratorium Oświaty w Bydgoszczy,
- Wojewódzki Inspektorat Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych w Bydgoszczy,
- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Roślin i Nasiennictwa w Bydgoszczy,
- Wojewódzki Inspektorat Farmaceutyczny w Bydgoszczy,
- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Bydgoszczy,
- Wojewódzki Inspektorat Inspekcji Handlowej w Bydgoszczy,
- Wojewódzki Inspektorat Weterynarii w Bydgoszczy,
- Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Toruniu,
- Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Bydgoszczy,
- Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Bydgoszczy,
- Wojewódzka Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Bydgoszczy,
- Państwowa Straż Rybacka Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Bydgoszczy
- Wojewódzka Inspekcja Geodezyjna i Kartograficzna w Bydgoszczy,
- Państwowa Straż Łowiecka Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Bydgoszczy
- Wojewódzki Zespół Orzekania o Niepełnosprawności w Bydgoszczy.

Informacje o Beneficjencie

Kujawsko-Pomorski Urząd Wojewódzki w Bydgoszczy działa na podstawie statutu, nadanego mu dnia 1 czerwca 2009 r. Zarządzeniem Wojewody Kujawsko-Pomorskiego Nr 98/2009, zmienionego dnia 6 lipca 2009 r. Zarządzeniem Wojewody Kujawsko-Pomorskiego Nr 156/2009 oraz dnia 2 grudnia 2009 r. Zarządzeniem Wojewody Kujawsko-Pomorskiego Nr 268/2009. Szczegółowe zasady funkcjonowania Urzędu określa Regulamin Kujawsko-Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Bydgoszczy, ustalony dnia

31 grudnia 2009 r. Zarządzeniem Wojewody Kujawsko-Pomorskiego Nr 306/2009 (w sprawie ustalenia Regulaminu Kujawsko-Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Bydgoszczy).

Pomiędzy Partnerami projektu zawarto porozumienie o wspólnej jego realizacji. Porozumienie to wskazuje Kujawsko-Pomorski Urząd Wojewódzki jako Lidera Projektu. Urząd Wojewódzki posiada wyspecjalizowane komórki zajmujące się zagadnieniami funduszy europejskich (Wydział Certyfikacji i Funduszy Europejskich), obsługą prawną (Biuro Obsługi Prawnej) oraz realizacją postępowań o udzielenie zamówienia publicznego (Oddział Zamówień Publicznych i Inwestycji Biura Finansowo-Inwestycyjnego).

Informacje o realizowanym projekcie

Wartość całkowita projektu to 10 985 913,07 zł. Projekt realizowany jest w okresie 09.2009 – 06.2012.

Projekt polega na zbudowaniu i wdrożeniu systemu obiegu dokumentów w jednostkach administracji zespolonej działających na terenie województwa kujawsko-pomorskiego oraz uruchomieniu wspólnego dla tych jednostek portalu tematycznego. Celem głównym projektu jest zwiększenie odsetka obywateli i przedsiębiorstw korzystających z e-usług świadczonych przez administrację zespoloną. Realizacja projektu sprawi m.in., że kontakt ze strony mieszkańców i przedsiębiorców z rządową administracją zespoloną województwa przebiegać będzie szybciej, sprawniej i efektywniej, przy jednoczesnym obniżeniu kosztów ponoszonych zarówno przez interesantów, jak i przez same urzędy.

Zakres projektu obejmuje:

- pozyskanie i wdrożenie systemu obiegu dokumentów (e-dok), w tym:
 - zakup licencji,
 - przeszkolenie pracowników, tak aby mogli w sposób pełny korzystać z wdrożonego systemu,
 - uruchomienie systemu.
- zmodernizowanie i dostosowanie do potrzeb systemu obiegu dokumentów infrastruktury teleinformatycznej jednostek administracji zespolonej poprzez:
 - modernizację sieci lokalnych w tych lokalizacjach, w których obecna infrastruktura ogranicza możliwości wdrożenia lub nie pozwala na wdrożenie systemu obiegu dokumentów,
 - dostosowanie łącz internetowych w lokalizacjach, w których przepustowość łącza jest niewystarczająca do wdrożenia systemu obiegu dokumentów,

- wymianę komputerów osobistych niespełniających wymagań systemu obiegu dokumentów oraz zakup dodatkowych komputerów na potrzeby wdrożenia tego systemu,
 - zakup niezbędnych serwerów i macierzy dyskowych,
 - zakup urządzeń peryferyjnych niezbędnych do wdrożenia systemu obiegu dokumentów (skanery, drukarki).
- zbudowanie i uruchomienie centrum autoryzacji pozwalającego na wdrożenie w jednostkach objętych projektem podpisu kwalifikowanego.
 - zbudowanie portalu tematycznego jednostek administracji zespolonej działającej na terenie województwa kujawsko-pomorskiego wraz z systemem zarządzania treścią. W ramach portalu udostępniona zostanie usługa on-line pozwalająca na śledzenie w internecie statusu spraw załatwianych w jednostkach administracji zespolonej.
 - zintegrowanie systemu zarządzania sprawami z platformą usług publicznych e-PUAP.

Projekt charakteryzuje unikalność planowanego przedsięwzięcia i zastosowanych rozwiązań – obecnie w Polsce żadne województwo nie posiada zintegrowanego systemu zarządzania sprawami dla całej administracji zespolonej.

Potrzeba realizacji Projektu wynika z niskiego odsetka obywateli i przedsiębiorstw korzystających z e-usług świadczonych przez administrację zespoloną działającą na terenie województwa kujawsko-pomorskiego. Skutkami słabego wykorzystania możliwości komunikacji z urzędami za pośrednictwem internetu są wolniejsza budowa społeczeństwa informacyjnego w regionie. Problem skutkuje ponoszeniem nadmiernych kosztów zarówno przez interesantów jednostek administracji zespolonej (konieczność wizyt w urzędzie, dłuższy czas załatwiania spraw) jak i przez same urzędy (koszty osobowe pracowników zaangażowanych w obsługę interesantów, koszty materiałów, koszty doręczania korespondencji).

Realizacja projektu była poprzedzona analizą potrzeb w zakresie potrzebnego sprzętu przeprowadzoną wśród wszystkich partnerów projektu. System został najpierw wprowadzony w Urzędzie Wojewódzkim w 2009 r. jako pierwszy etap realizacji projektu, a następnie pojawił się pomysł, aby wdrożyć go we wszystkich podległych jednostkach administracji.

Zakres rzeczowy projektu obejmuje:

- licencje systemu obiegu dokumentów – 15 szt. Na ok. 2300 stanowisk
- sprzęt komputerowy – ok. 510 zestawów

- serwery i macierze dyskowe – 2 zestawy
- skanery – ok. 70 szt.
- drukarki – ok. 60 szt.
- okablowanie – ok. 741 200 mb.
- elementy okablowania i urządzenia sieci – ok. 7900 el.
- szkolenia użytkowników systemu – ok. 1525 godzin

W powyższy sprzęt została wyposażona cała administracja zespólna, zgodnie ze zgłaszanymi potrzebami. Bezpośrednimi produktami stworzonymi dzięki realizacji projektu są nowy portal oraz elektroniczny obieg dokumentów. Firma, która system opracowała, sprawuje nad nim nadzór autorski oraz na bieżąco go udoskonala, dostosowując go np. do zmian w przepisach prawnych.

Realizacja projektu pozwala administracji na usprawnienie funkcjonowania administracji w ramach krajowego systemu e-PUAP.

Ostatni etap projektu, polegać będzie na przeszkoleniu kadry kierowniczej i wszystkich pracowników oraz stworzeniu tzw. grup liderów. W każdej jednostce są wyznaczeni administratorzy, którzy zapewniają prawidłowe funkcjonowanie systemu w poszczególnych jednostkach.

W perspektywie brane jest pod uwagę uzupełnienie tego projektu o system bezpieczeństwa informacji. Jego wdrożenie jest jednak uzależnione od pozyskania na ten cel funduszy i taka forma wsparcia jak w obecnym projekcie uważana jest za optymalną.

Podsumowanie

Realizacja projektu jest ważnym krokiem w kierunku budowania funkcji administracyjnej i informacyjnej jako funkcji metropolitalnych ośrodków stołecznych województwa. Wdrożone rozwiązania służą szybszemu przepływowi i lepszej wymianie informacji, a ponadto integrują instytucje działające w ramach administracji zespólniej mające swoje siedziby zarówno w Bydgoszczy, jak i w Toruniu. Należy podkreślić innowacyjny w skali kraju charakter przedsięwzięcia, co buduje pozytywny wizerunek administracji regionu jako nowoczesnej, wykorzystującej nowoczesne narzędzia teleinformatyczne poprawiając przez to jakość świadczonych usług. Tworząc nowoczesne narzędzie umożliwiające komunikację obywateli z urzędami on-line, wdrożenie projektu przyczynia się do szybszej budowy społeczeństwa informacyjnego, co niewątpliwie wpływa na budowanie metropolitalnego charakteru badanego obszaru.

Studium przypadku - Wykonanie remontu konserwatorskiego i adaptacji na cele muzealne budynku przy ul. Franciszkańskiej 9 w Toruniu

Program: Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Priorytet 7 Wspieranie przemian w miastach i w obszarach wymagających odnowy

Działanie: 7.1 Rewitalizacja zdegradowanych dzielnic miast

Beneficjent: Muzeum Okręgowe w Toruniu

Informacje o Beneficjencie

Muzeum Okręgowe w Toruniu jest gminną samorządową jednostką organizacyjną. Działa na podstawie statutu, według którego do zakresu działania muzeum należy trwała opieka nad zabytkami, upowszechnianie podstawowych wartości historii, nauki i kultury, kształtowanie wrażliwości poznawczej i estetycznej, informowanie o wartości i znaczeniu zgromadzonych zbiorów oraz umożliwianie kontaktu z nimi.

Celem Muzeum jest rozbudowa obiektów, ze względu na potrzeby zapewnienia gromadzonym zbiorom zarówno odpowiedniego miejsca, jaki i warunków. Potrzebne są fundusze w celu zabezpieczenia zbiorów oraz odpowiednia kadra naukowa. Ich brak stanowi barierę dla rozwoju i realizacji zamierzonych celów.

Informacje o realizowanym projekcie

Koszt całkowity projektu: 2 254 350,82 zł

Dofinansowanie: 1 025 000 zł

Okres realizacji 2010-2012

Głównym celem projektu jest adaptacja budynku przy ul. Franciszkańskiej 9 oraz budowa parterowego pawilonu na terenie posesji, prowadząca do zwiększenia przestrzeni wystawowej Działu Kultur Pozaeuropejskich i Muzeum Podróżników im. Tony'ego Halika stanowiącego jeden z obiektów Muzeum Okręgowego. Kamienica przy ul. Franciszkańskiej 9 przylega do budynku Muzeum Podróżników, w którym od 2003 r. prezentowana jest kolekcja pamiątek przekazana w darze mieszkańcom Torunia przez Elżbietę Dzikowską, zebrana wspólnie z Antonym Halikiem podczas licznych podróży. Ze względu na powiększające się zbiory przewiduje się stworzenie powierzchni przeznaczonej na magazyn.

Modernizacja budynku objęła wykonanie remontu konserwatorskiego elewacji, remont więźby dachowej pokrycia dachowego, stolarki okiennej i drzwiowej, schodów, połączenie z obecnym Muzeum Podróżników poprzez przebicie otworów drzwiowych na parterze i I piętrze, przebudowę pomieszczeń, dostosowanie instalacji elektrycznych, wodno-kanalizacyjnych, centralnego ogrzewania oraz stworzenie systemów ochrony antywłamaniowej i przeciwnapadowej, przeciwpożarowej, montaż systemu wentylacyjno-kanalizacyjnego wraz z termomodernizacją, stałe wyposażenie wystawiennicze projektowanych ekspozycji. Montaż windy umożliwia zwiedzanie wystaw osobom niepełnosprawnym. Zapewniono również odpowiednie zabezpieczenia i ochronę budynku.

Realizacja projektu umożliwi w szerszym zakresie zaprezentowanie zgromadzonych zbiorów oraz umożliwi organizowanie imprez, lekcji muzealnych, warsztatów i innych form upowszechniania idei podróżniczych przy użyciu multimedii i innych nowych form obrazowania. Realizacja inwestycji rozszerzy ofertę turystyczną miasta oraz zwiększy liczbę form zagospodarowania czasu wolnego mieszkańców.

Budynek objęty projektem, z racji walorów zabytkowych, podlega ochronie konserwatorskiej. Jego odnowienie przyczyni się do:

- zachowania wartości kulturowych i historycznych budynku,
- zachowania dziedzictwa kulturowego i wartości architektonicznej budynku,
- zachowania wartości budynku jako cennego obiektu architektonicznego i historycznego,
- zwiększenia atrakcyjności kulturalnej i turystycznej miasta,
- poprawy stanu technicznego i zatrzymania degradacji budynku.

Wynikiem remontu obiektu będzie podniesienie atrakcyjności Starego Miasta, co stanowić będzie impuls do dalszej poprawy jakości przestrzeni miejskiej.

Realizacja projektu wynika z ciągłego rozwoju Muzeum, nowych inicjatyw i pomysłów dotyczących prezentacji zbiorów. Dostosowanie budynku do potrzeb osób niepełnosprawnych wynikające z zaobserwowanych potrzeb pozwoli na udostępnienie zasobów muzeum szerokiemu gronu adresatów.

Na podstawie bieżących analiz, Muzeum cały czas dąży do rozwoju działalności edukacyjno-wystawienniczej i wsparciem w tym obszarze jest bezpośrednio zainteresowane.

Podsumowanie

Toruń zajmuje ważne miejsce na turystycznej mapie Polski, zatem posiadanie przez ośrodek takich funkcji metropolitalnych jak turystyczna i kulturalna nie pozostawia wątpliwości. Realizacja projektu na pewno je umacnia poprzez podniesienie atrakcyjności regionu w tych wymiarach. Muzeum Podróżników ze swoim sławnym patronem i unikalną kolekcją stanowi niezwykle interesujący obiekt przyciągający

wielu turystów, promuje jednocześnie ważne dobra kulturowe, a poprzez charakter tej części Muzeum Okręgowego, wykracza poza granice regionu budując powiązania z miejscami prezentowanymi na wystawach. Należy również dodać, że pozyskanie przez Muzeum nowej powierzchni pozwala na lepsze wykorzystanie istniejącego potencjału twórczego środowiska z nim związanego, a jego nieustanny rozwój i nowe inicjatywy, sytuują obiekt wśród placówek kulturalnych najwyższej rangi co dodatkowo umacnia metropolitalny charakter regionu w kontekście turystyczno-kulturalnym.

Studium przypadku -

Budowa Collegium Humanisticum UMK w Toruniu

Budowa Interdyscyplinarnego Centrum Nowoczesnych Technologii UMK w Toruniu

Beneficjent: Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

Informacje o Beneficjencie

Misją Uniwersytetu Mikołaja Kopernika jest rozwijanie i upowszechnianie wiedzy, w szczególności prowadzenie badań naukowych i udostępnianie ich wyników, nauczanie na poziomie akademickim oraz prowadzenie innych form działalności edukacyjnej i popularyzatorskiej oraz kształcenie pracowników naukowych i związane z tym nadawanie tytułów zawodowych i stopni naukowych. Celem strategicznym Uniwersytetu jest kształcenie studentów na najwyższym poziomie oraz wprowadzenie Uniwersytetu do grona najlepszych uniwersytetów europejskich. Powiązane są z tym cele operacyjne, do których należy poprawa warunków kształcenia, umiędzynarodowienie uczelni, poprawa poziomu badań naukowych, a także zdobywanie środków zewnętrznych na rozwój bazy uniwersyteckiej.

Barierami w osiągnięciu tych celów są problemy finansowe związane z niżem demograficznym i zmniejszającą się liczbą studentów oraz konieczność dostosowania zatrudnienia w tym zakresie.

A) Budowa Collegium Humanisticum UMK w Toruniu

Program: Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Priorytet 3 Rozwój infrastruktury społecznej

Działanie: 3.1 Rozwój infrastruktury edukacyjnej

Całkowita wartość projektu: 77 664 027,71 zł, w tym dofinansowanie z EFRR: 42 274 400,00 zł

Okres realizacji projektu: 12.2008 r. - 06.2011 r.

Informacje o realizowanym projekcie

Celem projektu było stworzenie nowoczesnych warunków lokalowych do prowadzenia zajęć ze studentami dla tych wydziałów, które takich warunków nie miały. Stworzenie centrum studiów

humanistycznych na uniwersytecie, czyli doprowadzenie do sytuacji, w której wszystkie studia humanistyczne są prowadzone w jednym miejscu, ma również wymiar pozatechniczny, czyli pozwala na integrację środowiska humanistów.

Przedmiotem projektu jest pierwszy etap inwestycji obejmujący budowę kompleksu dydaktyczno-naukowego Collegium Humanisticum, w ramach którego wybudowany zostanie moduł dydaktyczny i jeden moduł naukowo-badawczy oraz zagospodarowany zostanie teren lokalizacji budynku, tj. budowa dróg dojazdowych, wykonanie małej architektury i zieleni wokół budynku.

W pierwszym etapie inwestycji przewidziano: wykonanie następujących elementów składowych obiektu:

- **Budynek środkowy "dydaktyczny" o powierzchni całkowitej ok. 9600 m²** Segment dydaktyczny będzie wspólny dla wszystkich wydziałów, które docelowo znajdą się w budynku Collegium Humanisticum i w nim odbywać się będzie cały proces dydaktyczny.
- **Moduł naukowo-badawczy o powierzchni całkowitej 4750 m²**

Segment dla Wydziału Nauk Historycznych, w którym zlokalizowane zostaną dziekanat, sala Rady Wydziału, dyrekcje Instytutów, pokoje pracowników naukowych, sale studenckich kół naukowych, palarnia oraz pomieszczenia techniczne i gospodarcze.

W ramach projektu zakupione będzie również wyposażenie Collegium.

Stworzenie przyjaznych warunków do studiowania w pewnym stopniu przyczyni się do zwiększenia liczby studentów wybierających UMK, co z kolei przekłada się na dotacje i poprawę sytuacji finansowej Uniwersytetu. Realizacja projektu ma również wymiar wizerunkowy, ukazując Uniwersytet szerszej społeczności, również zagranicznej, jako nowoczesny i rozwijający się.

Budynek został oddany do użytku w październiku 2011 r.

Jako kontynuację projektu przewiduje się przeniesienie do Collegium wszystkich wydziałów i instytutów humanistycznych. Planowane jest również pozyskanie funduszy na dobudowanie kolejnych modułów wydziałowych, które korzystać będą ze wspólnej części dydaktycznej. Po zrealizowaniu wszystkich etapów planowanej inwestycji budynek będzie obiektem pięciosegmentowym, o łącznej powierzchni około 27 535 m².

Problem jaki Uniwersytet napotkał przy realizacji projektu związany był z niespójnością prawa polskiego z prawem unijnym dotyczącym przebiegu postępowania przetargowego na budowę Collegium i wprowadzeniem do niego zapisu o wymogu posiadania odpowiedniego doświadczenia wśród ubiegających się wykonawców. Zapis ten okazał się niezgodny z prawem unijnym, co skutkowało nałożeniem na Uniwersytet kary finansowej.

W świetle tego, iż Unia Europejska kładzie nacisk na rozwój nauk ścisłych, ważnym aspektem wydaje się możliwość uzyskania dalszego wsparcia nauk humanistycznych w nowym okresie programowania.

B) Budowa Interdyscyplinarnego Centrum Nowoczesnych Technologii UMK w Toruniu

Program: Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Priorytet 5 - Wzmocnienie konkurencyjności przedsiębiorstw

Działanie: 5.4 Wzmocnienie regionalnego potencjału badań i rozwoju technologii

Całkowita wartość projektu: 71 522 577,47 zł, w tym dofinansowanie z EFRR: 49 753 375,00 zł

Okres realizacji projektu: 01.03.2008 r. - 30.06.2013 r.

Informacje o realizowanym projekcie

Projekt obejmuje budowę i wyposażenie Interdyscyplinarnego Centrum Nowoczesnych Technologii, poprzez stworzenie infrastruktury badawczo-naukowej zarówno dla badań mających znaczenie aplikacyjne, jak i dla przyciągania, stabilizacji oraz rozwoju kadry badawczej o najwyższych kwalifikacjach warunkujących rozwój gospodarki województwa kujawsko-pomorskiego. W ramach projektu przewiduje się także przygotowanie w ramach działań promocyjnych i informacyjnych internetowej platformy wymiany informacji między przedsiębiorcami a sektorem nauki.

Celem projektu jest prowadzenie badań interdyscyplinarnych na najwyższym poziomie i możliwość ich wdrożenia w praktyce. Realizacja projektu wynika z potrzeb strategii rozwoju Uniwersytetu, która przypomina, że uniwersytet to nie jest tylko miejsce prowadzenia studiów, ale także - czy przede wszystkim - miejsce badań naukowych. Jest to pierwsza jednostka na Uniwersytecie, która służyć będzie nie dydaktyce, a wyłącznie badaniom.

Podnoszeniu współpracy sfery nauki, badań i rozwoju z przedsiębiorstwami w zakresie transferu wiedzy towarzyszyć będzie osiągnięcie bardziej szczegółowych celów:

- poprawa współpracy pomiędzy środowiskiem nauki i środowiskiem przedsiębiorców,
- wzrost świadomości wśród przedsiębiorców nt. wykorzystania możliwości współpracy ze sferą nauki,
- odpowiednie rozpowszechnienie informacji nt. współpracy,

- poprawa znajomości realiów biznesowych wśród pracowników naukowych,
- funkcjonowanie silnego centrum badawczo-rozwojowego skupiającego sektor nauki i przedsiębiorstw,
- stworzenie właściwych instrumentów służących wymianie informacji,
- poprawa jakości prowadzonych badań - zakup specjalistycznego sprzętu badawczo-rozwojowego.

Jest to pierwsza inwestycja na UMK, gdzie budynek jest budowany od początku, i w której koszt wyposażenia - sprzęt najwyższej klasy światowej - przewyższa koszt budynku. Obiekt zostanie oddany do użytku w 2012 r.

Zgodnie z wymogami i priorytetami projektu zakładającymi interdyscyplinarność, powstały zespoły-projekty badawcze, które będą realizowane w pierwszej kolejności w ramach Interdyscyplinarnego Centrum Nowoczesnych Technologii:

- genomika funkcjonalna w badaniach biologicznych i biomedycznych,
- Centrum Metod Separacyjnych i Bioanalitycznych "BioSep",
- ZIFI - Zespół Interdyscyplinarnej Fizyki i Informatyki,
- neuroobrazowanie, neuropsychologia i neurobiologia funkcji poznawczych.

Będą to badania pionierskie, których wyniki będą miały bezpośrednie zastosowanie np. w medycynie.

Efektom realizacji projektu będzie uczynienie z Uniwersytetu liczącego się ośrodka badań naukowych na najwyższym światowym poziomie, oraz praktyczne wdrożenie ich wyników.

Interdyscyplinarne Centrum Nowoczesnych Technologii stworzy warunki do realizacji kolejnych projektów. Rezultaty prowadzonych badań i projektów naukowych w ramach Interdyscyplinarnego Centrum Nowoczesnych Technologii będą nieodpłatnie udostępniane wszystkim zainteresowanym stronom. Pozwoli to na uruchomienie drenażu myśli i pomysłów młodych naukowców a nowopowstałe Centrum stanie się kuźnią projektów badawczo-wdrożeniowych. Centrum będzie działać w oparciu o konkursy, gdzie wybierane będą zespoły, które realizować będą projekty od początku, czyli od momentu rozpoczęcia badań do końca, czyli do momentu ich sprzedaży, komercjalizacji lub bezpłatnego wdrożenia na potrzeby np. gospodarki czy medycyny.

Barierą dla rozwoju Centrum są zasady związane z brakiem możliwości generowania dochodu w ramach projektów, co obecnie wyklucza np. komercjalizację wyników badań.

Podsumowanie

Uniwersytet Mikołaja Kopernika jako największa uczelnia w północnej Polsce pełni funkcję naukowo-badawczą i edukacyjną w wymiarze metropolitalnym. Wdrożenie projektów służących dalszemu rozwojowi Uniwersytetu, co utwierdza jego pozycję jako placówki naukowej i technologicznej o najwyższych standardach, dodatkowo potwierdza istnienie tych funkcji umacniających potencjał metropolitalny obszaru. Świadczą o tym również takie czynniki jak budowanie zaplecza naukowo-badawczego, prowadzenie pionierskich badań, przyciąganie zarówno studentów, jak i wysokiej klasy specjalistów spoza regionu co sprzyja popularyzacji uczelni w specjalistycznych kręgach oraz budowaniu zewnętrznych powiązań. Otwarcie się uczelni na transfer technologii i komercjalizację wiedzy dodatkowo stwarza korzystny grunt dla rozwoju innowacyjnej gospodarki.

Studium przypadku - *Udział w targach IBA w dniach 3 - 9 października 2009 roku w Dusseldorf (Niemcy)*

Program: Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Priorytet 5 Wzmocnienie konkurencyjności przedsiębiorstw

Działanie: 5.5 Promocja i rozwój markowych produktów

Beneficjent: Centrum Obsługi Piekarstwa „AKO” S.A.

Całkowita wartość projektu: 60 000 zł (+VAT)

Informacje o Beneficjencie

Firma rozpoczęła swoją działalność w 1991 roku jako bydgoski oddział Zakładu Badawczego Przemysłu Piekarskiego w Warszawie. We wrześniu 1996 roku na bazie tego oddziału zawiązała się spółka akcyjna o charakterze pracowniczym, która od 2.01.1997 roku przyjęła nazwę Centrum Obsługi Piekarstwa AKO S.A. Na początku swego istnienia zakład produkował jeden polepszacz pieczywa pszennego AKO, który w krótkim czasie zyskał dużą popularność i uznanie wśród piekarzy i od którego powstało logo firmy. Od tego czasu wprowadzając corocznie 6-8 nowych produktów firma oferuje aktualnie 85 wyrobów (dodatki technologiczne, mieszanki piekarskie, koncentraty: ciastkarskie, cukiernicze, kulinarne, koncentraty lodów, deserów mrożonych).

Najważniejszym celem rozwoju firmy jest wprowadzenie na rynek produktów o nowych, innowacyjnych możliwościach poprzez zapewnienie odpowiedniego wyposażenia technicznego zakładu, automatyzację produkcji i nowoczesne wyposażenie laboratorium badawczego, a także zwiększenie sprzedaży.

AKO jest firmą z polskim kapitałem. Barierą w rozwoju firmy są ograniczone środki finansowe, które można byłoby przeznaczyć na długookresowe planowanie, tworzenie planów marketingowych i inwestycyjnych w związku z czym wśród kadry zarządzającej istnieje zainteresowanie przeprowadzeniem głębokiej analizy potrzeb przedsiębiorstwa i doradztwem w zakresie możliwego do uzyskania wsparcia.

Informacje o realizowanym projekcie

Celem projektu była prezentacja produktów firmy AKO na targach w Niemczech oraz rozpowszechnienie marki AKO na rynku niemieckim poprzez pozyskanie klientów z tego rynku. Potrzeba realizacji projektu

wynikała z planów dotyczących rozszerzenia rynków zbytu na produkty AKO. Jednym z etapów tego planu było wejście na rynek niemiecki oraz pozyskanie stamtąd odbiorców.

W ramach dofinansowania pozyskane zostały środki na wynajem stoiska wystawienniczego, media, wydanie katalogów i materiałów promocyjnych, koszty transportu i pobytu przedstawicieli na targach.

Efektom realizacji projektu jest zaistnienie firmy na rynku niemieckim poprzez pozyskanie nowych klientów, z którymi współpraca trwa do dziś, a także spopularyzowanie marki AKO w branży piekarniczo-ciastkarskiej. Efekty te mają charakter rozwojowy, ponieważ firma umacnia swoją pozycję na rynku niemieckim: z każdym rokiem następuje wzrost sprzedaży na ten rynek. Dodatkowym efektem obok promocji samego przedsiębiorstwa jest promocja regionu, w którym to przedsiębiorstwo ma siedzibę.

AKO planuje ubieganie się o dotację na udział w kolejnych międzynarodowych targach na rynku niemieckim. Ze względu na duże koszty promocji firmy na rynkach zagranicznych, jest to preferowany przez firmę rodzaj wsparcia. Planowane jest również pozyskanie dotacji w obszarze wsparcia innowacji technologicznych.

Podsumowanie

Realizacja projektu poprzez zwiększenie w regionie liczby firm o zasięgu wykraczającym poza granice kraju przyczyniła się do umocnienia funkcji gospodarczej jako jednej z funkcji metropolitalnych tego obszaru. Współpraca gospodarcza w wymiarze międzynarodowym jest jednym z czynników warunkujących powstanie tej funkcji, w związku z tym udział firmy AKO w targach w Düsseldorfie pozwalający na nawiązanie trwałych kontaktów handlowych wpisuje się w długą listę elementów tworzących metropolitalny charakter ośrodka. Obecność firmy na rynku niemieckim ułatwi firmie zdobywanie nowych zagranicznych rynków zbytu dla swoich produktów, a także sprzyja promocji regionu wśród przedsiębiorców zagranicznych i zwiększa liczbę osób go odwiedzających, dodatkowo przyczyniając się do jego rozwoju i umacniania metropolitalnego charakteru.

Studium przypadku - *Zintegrowany projekt inwestycyjny rozwoju funkcji Portu Lotniczego w Bydgoszczy w ramach węzła komunikacyjnego aglomeracji bydgosko-toruńskiej*

Program: Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Priorytet: 1 - Rozwój infrastruktury technicznej

Działanie: 1.4. Infrastruktura transportu lotniczego

Całkowita wartość projektu: 157 105 620 zł

Dofinansowanie: 78 552 810 zł

Beneficjent: Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.

Informacje o Beneficjencie

Spółka Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. została powołana do życia początkowo jako Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, wpisana po raz pierwszy do rejestru handlowego w dniu 23.06.1995 r. w Sądzie Rejonowym w Bydgoszczy. Obecnie funkcjonuje jako spółka akcyjna.

Międzynarodowy Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego w Bydgoszczy znany jest jako port lotniczy Bydgoszcz-Szwederowo. Lotnisko obsługuje aktualnie ok. 280 tys. pasażerów rocznie.

Informacje o realizowanym projekcie

Projekt został wpisany do Indykatoryjnego Wykazu Indywidualnych Projektów Kluczowych realizowanych w ramach RPO WK-P w lutym 2008 r. Port Lotniczy podpisał pre-umowę dotyczącą przygotowania projektu w dniu 26 września 2008 r. W roku 2009 zostały złożone wnioski o dofinansowanie dla dwóch etapów natomiast w miarę przygotowywania niezbędnej dokumentacji składane są kolejne wnioski i podpisywane kolejne umowy o dofinansowanie.

Projekt składa się z kilku etapów:

- **Etap 1: System odprawy bagażowej**

Przedmiotem podprojektu jest przebudowa systemu kontroli i transportu bagażu, która ma na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa i zwiększenie przepustowości systemu bagażowego do wydajności 600 bagażu/godzinę w przylocie i 350 bagażu/ godzinę w odlocie.

Celem głównym tego podprojektu jest wzrost bezpieczeństwa operacji lotniczych poprzez dostosowanie systemu odprawy bagażowej do obowiązujących wymogów bezpieczeństwa. System ten umożliwi również zwiększenie przepustowości portu lotniczego w Bydgoszczy.

Wartość dofinansowania: 981 244,29 zł

- ***Etap 2: Budowa ogrodzenia lotniska, zakup autobusów niskopodłogowych oraz specjalistycznego sprzętu***

Podprojekt ten zakłada:

- 1) budowę ogrodzenia lotniska na podstawie zaleceń Certyfikatu Lotniska Użytku Publicznego numer PL - 002/EPBY/2008 włączając prace geodezyjne,
- 2) zakup dwóch autobusów niskopodłogowych w wyniku konieczności realizacji porozumienia z Schengen oraz
- 3) wyposażenie Lotniskowej Straży Pożarnej w specjalistyczny sprzęt gaśniczy wymagany Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 września 2005 roku w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych.

Celem głównym projektu jest wzrost bezpieczeństwa operacji lotniczych poprzez zapobieżenie potencjalnym aktom bezprawnej ingerencji na teren lotniska zarówno osób jak i zwierząt, a co za tym idzie dostosowanie PLB do obowiązujących wymogów bezpieczeństwa, zakup niezbędnego sprzętu dla lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych oraz zakup autobusów, który umożliwi realizację warunków traktatu z Schengen w temacie przemieszczania się pasażerów tranzytowych.

Wartość dofinansowania: 2 748 220,00 zł

- ***Etap 3: Zakup pojazdu ratowniczo-gaśniczego***

Przedmiotem Projektu jest wyposażenie Lotniskowej Straży Pożarnej w nowy, niezawodny i nowoczesny pojazd ratowniczo-gaśniczy, który spełnia wszelkie wymogi bezpieczeństwa oraz efektywności w użyciu.

Realizacja Projektu przez Port Lotniczy Bydgoszcz SA ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa lotniska i obsługiwanego ruchu lotniczego zgodnie z wytycznymi krajowymi i europejskimi dotyczącymi zapewnienia bezpieczeństwa w portach lotniczych przez zarządzających certyfikowanymi lotniskami.

Wartość dofinansowania: 2 059 004,13 zł

- ***Etap 4: Zakup sprzętu do obsługi naziemnej (GSE), sprzętu do utrzymania eksploatacji lotniska oraz systemu automatycznej odprawy pasażerów***

Podprojekt zakłada wyposażenie Lotniskowych Służb Obsługi Naziemnej w nowy i sprawny sprzęt oraz pojazdy do obsługi naziemnej zgodnie z przepisami prawa. Projekt zakłada również wyposażenie bydgoskiego lotniska w sprzęt do utrzymania eksploatacji lotniska oraz w system automatycznej odprawy pasażerów.

Aby spełnić wymogi przepisów prawa oraz świadczyć obsługę na wysokim poziomie Port Lotniczy w Bydgoszczy musi dysponować odpowiednim specjalistycznym sprzętem związanym z obsługą samolotu (GSE - Ground Service Equipment) oraz musi posiadać sprawny sprzęt do utrzymania eksploatacji lotniska oraz system automatycznej odprawy pasażerów.

Zakres rzeczowy Projektu obejmuje:

- Sprzęt do obsługi naziemnej (sprzęt GSE - Grand Service Equipment),
- Sprzęt do utrzymania eksploatacji lotniska,
- System automatycznej obsługi pasażerów (komputery, oprogramowanie i sieć informatyczna).

Celem głównym projektu jest wzmocnienie bezpieczeństwa obiektów infrastruktury lotniskowej i lotniczych urządzeń naziemnych w Porcie Lotniczym w Bydgoszczy oraz zgodna z przepisami prawa, właściwa obsługa statków powietrznych przez własną obsługę naziemną, a co za tym idzie dostosowanie Portu Lotniczego w Bydgoszczy do obowiązujących wymogów prawa zarówno ze względów operacyjnych jak i bezpieczeństwa pasażerów i towarów.

Wartość dofinansowania: 1 674 140,91 zł

• **Etap 5**

Podetap I: Zakup sprzętu do pionu technicznego: oczyszczarka, posypywarko-polewarka

Przedmiotem podprojektu jest zakup sprzętu, który zapewni pasażerom Portu Lotniczego Bydgoszcz jeszcze lepsze warunki korzystania z usług oferowanych przez lotnisko oraz zagwarantuje najwyższy poziom ich bezpieczeństwa. Zwiększenie ilości sprzętu przeznaczonego do dyspozycji służb odpowiadających za utrzymanie drogi startowej, drogi kołowania i płyt postojowych, służyć będzie zapewnieniu ciągłej pracy Portu Lotniczego, w tym nawet w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych.

Dofinansowanie wynosi: 1 535 348,76 zł

Podetap II: Przebudowa drogi startowej oraz 50 m dróg kołowania Alfa i Bravo

W wyniku realizacji inwestycji objętych podprojektem nastąpi znaczna poprawa stanu technicznej infrastruktury Portu Lotniczego Bydgoszcz, zwiększy się jakość przebudowanych nawierzchni, a system nawigacji świetlnej będzie podlegał optymalizacji, co niewątpliwie przyczyni się do poprawy standardu świadczonych przez lotnisko usług, a w konsekwencji będzie sprzyjać rozwojowi lotniska.

Dofinansowanie: 56 924 473,33 zł

Podetap III: Przebudowa drogi startowej i dróg kołowania

Ten etap ma na celu przebudowę drogi kołowania Alfa, Bravo i Echo 1, budowę nowej płyty postojowej PPS-5 oraz przebudowę płyty postojowej PPS-1, budowę płyty do odladzania, przebudowę terminala, przebudowę wojskowej wieży kontroli lotów.

W wyniku przetargu ograniczonego ogłoszonego w czerwcu 2011 wyłoniony został Inżynier Projektu, który ma zapewnić sprawne przeprowadzenie inwestycji na lotnisku, nadzorować je w trakcie realizacji, a także zapewnić prawidłowe sformułowanie wymagań w stosunku do wykonawców. W grudniu 2011 r. podpisana została umowa o udzieleniu zamówienia pomiędzy Portem Lotniczym Bydgoszcz S.A. a wyłonionym wykonawcą.

Planowany termin zakończenia projektu to czerwiec 2015 r.

Podsumowanie

Szybkie i częste połączenia komunikacyjne z głównymi ośrodkami życia gospodarczego, położenie miasta w sieci połączeń lotniczych są jednymi z warunków istnienia funkcji metropolitalnych, a zwłaszcza funkcji komunikacyjnej, ośrodków miejskich. Rozwój Międzynarodowego Portu Lotniczego w Bydgoszczy, który już obecnie realizuje loty nie tylko krajowe, ale i międzynarodowe do takich miast jak Londyn, Rzym, Mediolan, Monachium, Barcelona czy Paryż, pozwoli na dalsze uruchamianie nowych połączeń, co umacnia egzogeniczne funkcje ośrodka pozwalając na coraz większy przepływ ludzi, towarów, usług. Działania pozwalające na zwiększenie przepustowości lotniska oraz zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego z uwzględnieniem wymagań i standardów krajowych i międzynarodowych w świetle zwiększającej się liczby osób korzystających z transportu lotniczego, w tym z lotnisk lokalnych, stały się zatem niezbędne. Wielkie znaczenie dla umacniania metropolitalnego charakteru obszaru ma fakt, iż modernizacja infrastruktury portu lotniczego zwiększa atrakcyjność inwestycyjną regionu, a przez to również całego kraju.