



Urząd Marszałkowski  
w Toruniu

Urząd Statystyczny  
w Bydgoszczy



# **Kujawsko-Pomorskie Analizy Regionalne**

**Prognozy rozwoju  
województwa kujawsko-pomorskiego  
2030+**

BYDGOSZCZ – TORUŃ 2010

PUBLIKACJA ZOSTAŁA SFINANSOWANA ZE ŚRODKÓW  
SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

### **OPRACOWANIE MERYTORYCZNE**

Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego  
Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku  
– Oddział w Bydgoszczy:

I. PROGNOZA ZMIAN LICZBY LUDNOŚCI  
– *Tomasz Grzechowiak*

II. PROGNOZA ZMIAN STRUKTURY WIEKU LUDNOŚCI  
– *Adam Stańczyk*

III. KUJAWSKO-POMORSKIE 2030. PROJEKCJA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA  
– *Adam Stańczyk*

**REDAKCJA TECHNICZNA, SKŁAD KOMPUTEROWY I GRAFIKA**  
Wydział Opracowań Statystycznych Urzędu Statystycznego w Bydgoszczy

**PROJEKT OKŁADKI**  
*Agnieszka Krautforst-Kłoszewska*  
– Wydział Opracowań Statystycznych Urzędu Statystycznego w Bydgoszczy

**ISBN 978-83-62131-12-9**

Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego  
Pl. Teatralny 2, 87-100 Toruń  
tel. 56 6218255; fax 56 6218553  
<http://www.kujawsko-pomorskie.pl>

Urząd Statystyczny w Bydgoszczy  
ul. Konarskiego 1-3, 85-066 Bydgoszcz  
tel. 52 3669390; fax 52 3669356  
<http://www.stat.gov.pl/urzedbydgosz>

---

Druk: Zakład Wydawnictw Statystycznych w Warszawie,  
Al. Niepodległości 208, 00-925 Warszawa

## **SPIS TREŚCI**

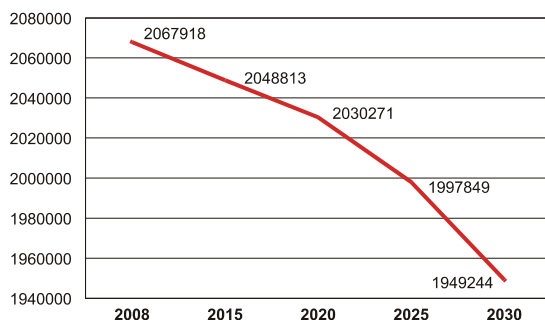
	Strona
<b>I. PROGNOZA ZMIAN LICZBY LUDNOŚCI .....</b>	<b>4</b>
<b>II. PROGNOZA ZMIAN STRUKTURY WIEKU LUDNOŚCI .....</b>	<b>8</b>
1. Prognozowane struktury według ekonomicznych grup wieku ludności .....	8
2. Prognozowane zmiany liczby ludności w grupie wiekowej 3-6 lat .....	14
3. Prognozowane zmiany liczby ludności w grupie wiekowej 7-12 lat .....	15
4. Prognozowane zmiany liczby ludności w grupie wiekowej 13-15 lat .....	17
5. Prognozowane zmiany liczby ludności w grupie wiekowej 16-18 lat .....	19
6. Prognozowane zmiany liczby ludności w grupie wiekowej 19-24 lata .....	20
7. Prognozowane zmiany liczby ludności starszej .....	22
8. Podsumowanie – wnioski istotne dla polityki regionalnej .....	25
<b>III. KUJAWSKO-POMORSKIE 2030. PROJEKCJA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA</b>	<b>26</b>
1. Wstęp .....	26
2. Pozycja Bydgoszczy i Torunia w sieci osadniczej kraju .....	27
3. Dostępność zewnętrzna .....	32
4. Struktura przestrzenna regionu .....	37
5. Rozwój społeczny .....	44

## I. PROGNOZA ZMIAN LICZBY LUDNOŚCI

Istotnym uwarunkowaniem rozwoju województwa jest prognoza demograficzna, która określa kierunek zmian demograficznych jakich należy spodziewać się zgodnie z założeniami dotyczącymi płodności, umieralności oraz migracji. Charakterystyczną cechą spodziewanych przemian jest sukcesywne zmniejszanie się liczby ludności oraz postępujący proces starzenia się społeczeństwa. Całość przedstawionych poniżej analiz została wykonana na podstawie prognozy Głównego Urzędu Statystycznego.

Wyniki prognozy demograficznej dla województwa kujawsko-pomorskiego jednoznacznie ilustrują niekorzystną tendencję demograficzną [spadek ogólnej liczby ludności o blisko 120 tys. osób (czyli o około 6%) w okresie 2008-2030].

Wykres 1. Prognoza demograficzna dla województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2008-2030



Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy wykonanej przez GUS.

W 2008 r., który określony został jako stan wyjściowy dla dalszych analiz, największą liczbą ludności, oprócz czterech powiatów ziemskich cechują się przede wszystkim obszary podmiejskie Bydgoszczy i Torunia, w których zamieszkuje ponad 9% mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego. Odpowiednio wysoki wskaźnik notuje się w powiecie inowrocławskim (7,9%) oraz świeckim (4,7%). Najmniej osób zamieszkuje w granicach powiatów: grudziądzkiego, wąbrzeskiego, radziejowskiego, rypińskiego i sępoleńskiego, dla których procentowy udział nie przekracza łącznie 10%. W dalszej perspektywie czasowej dynamika zmian liczby mieszkańców dla poszczególnych powiatów w ustalonym przedziale czasowym do 2030 r. zachodzi z różną intensywnością.

Tabela 1: Prognoza demograficzna dla województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2008-2030

POWIATY	2008	2015		2020		2025		2030	
		liczba ludności	2008 =100	liczba ludności	2008 =100	liczba ludności	2008 =100	liczba ludności	2008 =100
Aleksandrowski	55373	56440	101,9	57223	103,3	57887	104,5	58211	105,1
Brodnicki	75449	75453	100,0	75884	100,6	75968	100,7	75386	99,9
Bydgoski	101466	102691	101,2	107424	105,9	110847	109,2	112748	111,1
Chełmiński	51477	51738	100,5	52030	101,1	51984	101,0	51780	100,6
Golubsko-Dobrzyński	45231	45158	99,8	45317	100,2	45357	100,3	45100	99,7
Grudziądzki	38698	38172	98,6	38084	98,4	37942	98,0	37570	97,1
Inowrocławski	164213	164158	100,0	163082	99,3	161011	98,1	157665	96,0
Lipnowski	66124	66021	99,8	65909	99,7	65722	99,4	65140	98,5
Mogileński	46876	46970	100,2	47100	100,5	47090	100,5	46707	99,6
Nakielski	85248	86986	102,0	88117	103,4	88756	104,1	88589	103,9

**Tabela 1: Prognoza demograficzna dla województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2008-2030 (dok.)**

POWIATY	2008	2015		2020		2025		2030	
		liczba ludności	2008 =100	liczba ludności	2008 =100	liczba ludności	2008 =100	liczba ludności	2008 =100
Radziejowski	41937	41075	97,9	40727	97,1	40434	96,4	39779	94,9
Rypiński	44069	43997	99,8	43927	99,7	43813	99,4	43429	98,5
Sępoleński	41059	41055	100,0	41283	100,5	41273	100,5	40961	99,8
Świecki	97311	98407	101,1	99268	102,0	99483	102,2	99138	101,9
Toruński	93610	95365	101,9	99698	106,5	103009	110,0	104966	112,1
Tucholski	47548	48302	101,6	48993	103,0	49483	104,1	49618	104,4
Wąbrzeski	34670	35341	101,9	35664	102,9	35866	103,4	35803	103,3
Włocławski	85475	85052	99,5	85454	100,0	85784	100,4	85667	100,2
Żniński	69967	69796	99,8	69832	99,8	69443	99,3	68656	98,1
M. Bydgoszcz	358928	346672	96,6	330526	92,1	311314	86,7	289716	80,7
M. Grudziądz	99134	94669	95,5	91354	92,2	87138	87,9	82171	82,9
M. Toruń	206013	200484	97,3	192659	93,5	182828	88,7	171324	83,2
M. Włocławek	118042	114811	97,3	110716	93,8	105417	89,3	99120	84,0
<b>WOJEWÓDZTWO</b>	<b>2067918</b>	<b>2048813</b>	<b>99,8</b>	<b>2030271</b>	<b>99,8</b>	<b>1997849</b>	<b>99,3</b>	<b>1949244</b>	<b>98,1</b>

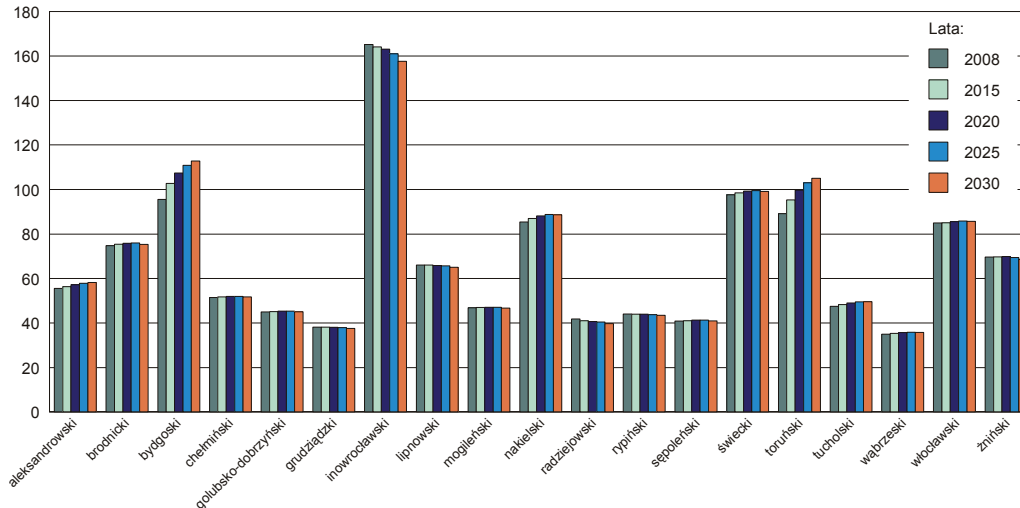
Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy wykonanej przez GUS.

W prognozie demograficznej dla 19 powiatów ziemskich na lata 2008-2030 największy przewidywany charakter zmian dotyczy wzrostu liczby mieszkańców obszarów podmiejskich Bydgoszczy i Torunia o odpowiednio 11,1% i 12,1%. Zjawisko to związane jest z narastającym procesem suburbanizacji. Powyższy trend najsilniej zaznacza się na obszarze gmin bezpośrednio sąsiadujących z dwoma największymi ośrodkami miejskimi województwa. Należy w tym miejscu wyraźnie zaznaczyć, że szczególnie dla powiatów bydgoskiego i toruńskiego prognozę demograficzną sporządzoną przez Główny Urząd Statystyczny na lata 2003-2030 powinno traktować się jako niedoszacowaną. W świetle przeprowadzonej analizy porównawczej dokonanej w oparciu o aktualne dane dotyczące stanu ludności za 2008 rok, prawdopodobny wzrost liczby ludności będzie większy od szacunków GUS – realny jest wzrost na poziomie 15-20% stanu obecnego. W badanym okresie najbardziej widoczny spadek liczby ludności (o 4%) nastąpi wyłącznie w powiecie inowrocławskim. W przypadku pozostałych powiatów w perspektywie 20 lat wahania będą niewielkie.

Prognozowany współczynnik feminizacji ( $W_f$ ) na przestrzeni dwóch dekad w 23 analizowanych powiatach przyjmuje różne wartości w zależności od charakteru położonych w ich granicach administracyjnych gmin. Na obszarach miejskich prawidłową strukturą ludności ( $100 \leq W_f < 104$ ) odznaczają się powiaty: włocławski i żniński. Anormalna struktura płci gdzie  $W_f > 112$  dotyczy przede wszystkim największych miast: Bydgoszczy, Torunia i Włocławka oraz powiatów: aleksandrowskiego, brodnickiego, grudziądzkiego i świeckiego. Zwichnięta ( $104 \leq W_f < 108$ ) i mocno zwichnięta ( $108 \leq W_f < 112$ ) równowaga płci występuje we wszystkich pozostałych jednostkach.

W przypadku terenów wiejskich zdecydowana większość powiatów, m.in. aleksandrowski, brodnicki, grudziądzki, inowrocławski, nakielski, radziejowski, toruński, włocławski, żniński cechuje się przewagą mężczyzn ( $W_f < 100$ ), zaś w powiecie bydgoskim, chełmińskim, mogileńskim oraz świeckim wartość wskaźnika feminizacji określa lekką przewagę kobiet, co w warunkach europejskich jest zjawiskiem normalnym ( $100 \leq W_f < 104$ ).

Wykres 2. Prognoza demograficzna dla powiatów ziemskich na lata 2008-2030

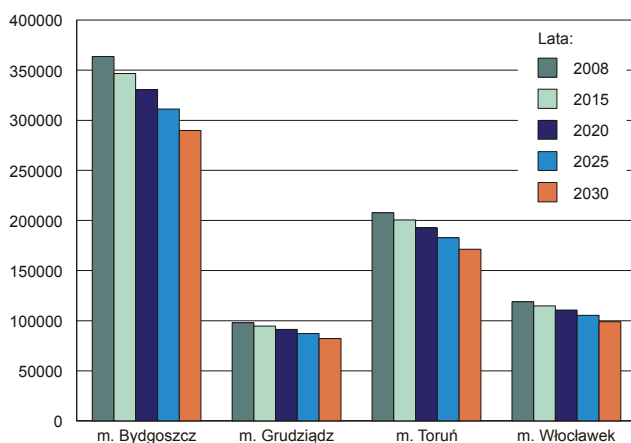


Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy wykonanej przez GUS.

W okresie 2008-2030 w powiatach grodzkich stanowiących cztery największe miasta regionu przewidywany jest znaczny spadek liczby ludności. W przypadku Bydgoszczy prognoza demograficzna zakłada spadek liczby mieszkańców o 70 tys. (19,3%), Torunia o 25 tys. (16,8%), Włocławka o 19 tys. (16%) oraz Grudziądza o 17 tys. co stanowi 17,1%. W kontekście zakładanych zmian, do 2030 r. miasto Bydgoszcz liczyć będzie około 290 tys. mieszkańców, Toruń odpowiednio 170 tys. zaś Włocławek i Grudziądz poniżej 100 tys.

W analizowanym wieloletnim przedziale czasowym, na terenie poszczególnych powiatów województwa kujawsko-pomorskiego wystąpią zróżnicowane zmiany liczby mieszkańców, które

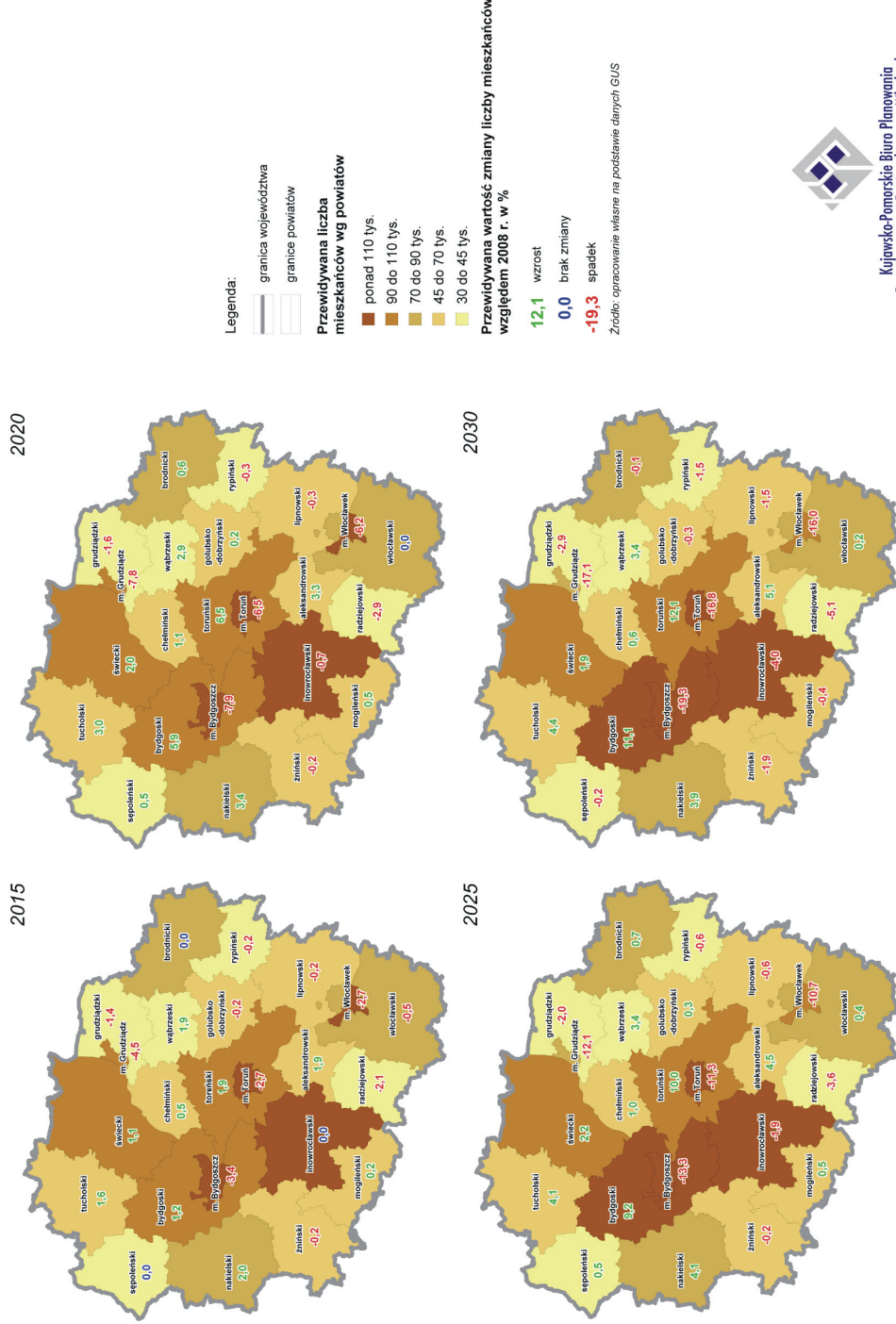
Wykres 3. Prognoza demograficzna dla największych miast na lata 2008-2030



Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy wykonanej przez GUS.

w 20-letniej perspektywie kreować będą popyt na konkretne dobra i usługi jak również warunkować określone procesy na rynku pracy, itp. Szczególnie wyraźne przemiany demograficzne odnoszą się do powiatów bydgoskiego i toruńskiego, dla których przewidywany charakter zmian zakłada duży wzrost liczby ludności. W przypadku czterech największych miast województwa prognozowana jest znaczna regresja demograficzna. Dla pozostałych jednostek przewiduje się stagnację, zaś w przypadku powiatów: tucholskiego, wąbrzeskiego, aleksandrowskiego i nakielskiego – niewielki wzrost, a inowrocławskiego i radziejowskiego – niewielki spadek.

PROGNOZOWANE ZMIANY LICZBY MIESZKAŃCÓW W POWIATACH WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO



## II. PROGNOZA ZMIAN STRUKTURY WIEKU LUDNOŚCI

### II. 1. Prognozowane struktury według ekonomicznych grup wieku ludności

W kolejnych latach pogłębiać się będzie proces starzenia społeczeństwa województwa. Proces ten polega na wzroście udziału starszych grup wiekowych w ogólnej liczbie mieszkańców

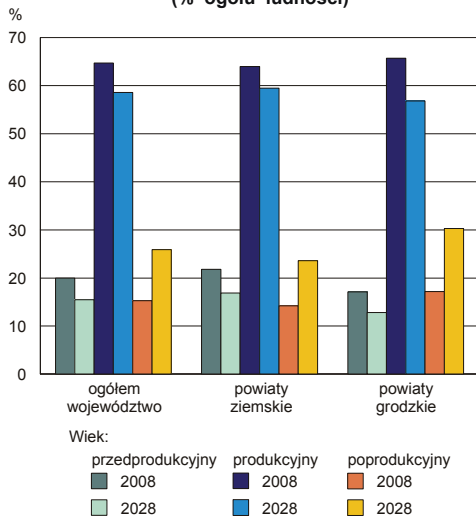
i przebiega w kilku fazach, z których jako najważniejsze (w kontekście analizy grup ekonomicznych) należy wyodrębnić:

- zmniejszenie liczebności i udziału grupy przedprodukcyjnej przy wzroście liczebności i udziału grupy produkcyjnej,
- zmniejszenie udziału i liczebności grupy produkcyjnej przy wzroście liczebności i udziału grupy poprodukcyjnej.

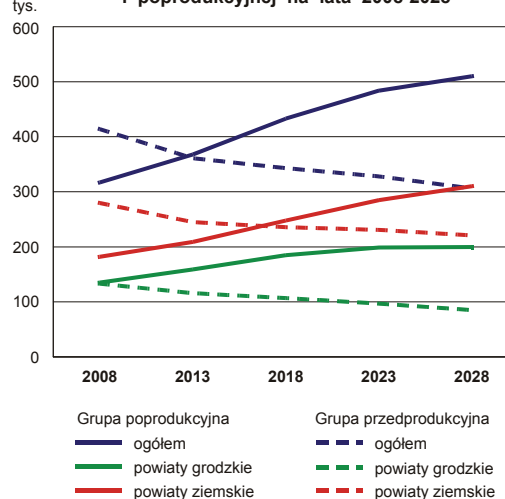
Na terenie województwa przewiduje się:

- w grupie przedprodukcyjnej – w powiatach ziemskich zmniejszenie udziałów grupy z około 22% do ok. 16-18%, a w największych miastach z około 17-18% do około 13-14%. Przez cały analizowany okres przewiduje się jednorodną tendencję spadkową;
- w grupie produkcyjnej – zarówno powiaty ziemskie, jak i grodzkie wykazują zbliżony poziom wyjściowy udziału w ogólnej liczbie mieszkańców (ziemskie – ok. 62-65%, grodzkie 65-67%). W 2028 r. udział grupy będzie niższy, niż obecnie, przy czym w powiatach ziemskich zmiana ta będzie stosunkowo niewielka (58-60% ogólnej liczby mieszkańców) podczas gdy w największych miastach spadek będzie wyraźniejszy (56-58% ogółu mieszkańców). W przypadku tej grupy przez okres najbliższych lat prognozuje się utrzymanie bieżącego stanu lub niewielki wzrost (zarówno w kategoriach bezwzględnych, jak i względnych), a po 2013 r. – powolny spadek;

Wykres 5. Porównanie udziałów grup ekonomicznych ludności w latach 2008 i 2028 (% ogółu ludności)



Wykres 4. Liczebność grupy przedprodukcyjnej i poprodukcyjnej na lata 2008-2028



- w grupie poprodukcyjnej – zakłada się sukcesywny wzrost zarówno bezwzględnej liczby osób, jak też udziału grupy w ogólnej liczbie mieszkańców. Skala przewidywanych zmian będzie różna – często powiązana jest ze stanem obecnym, tzn. powiaty wykazujące obecnie ponadprzeciętnie wysoki jej udział, także w 2028 r. wyróżniać się będą relatywnie wyższym udziałem. W przypadku większości powiatów ziemskich przewiduje się wzrost udziału z poziomu 13-15% obecnie do ok. 22-24% w 2028 r. Powiaty podmiejskie bydgoski i toruński, które obecnie wyróżniają się bardzo niskim udziałem tej grupy, w 2028 r. będą prezentować wartości porównywalne z innymi powiatami (względny wzrost tej grupy będzie tu szczególnie duży). Powiaty grodzkie obecnie notują ok. 16-17% (jedynie Bydgoszcz – ponad 18%), udział tej grupy – w 2028 r. w każdym z miast będzie stanowił ok. 30%.



**Tabela 1: Prognozowane zmiany udziału ekonomicznych grup ludności w powiatach**  
(% ogółu ludności)

POWIATY	Grupa przedprodukcyjna					Grupa produkcyjna					Grupa poprodukcyjna				
	2008	2013	2018	2023	2028	2008	2013	2018	2023	2028	2008	2013	2018	2023	2028
Aleksandrowski	19,8	17,9	17,1	16,7	16,0	63,5	63,6	61,4	59,0	58,1	16,7	18,5	21,4	24,3	25,8
Bydgoski	22,8	19,4	18,3	17,6	16,7	65,0	65,9	64,1	61,9	60,7	12,2	14,8	17,6	20,5	22,7
Chełmiński	21,8	19,8	19,0	18,3	17,4	64,3	64,3	62,6	60,6	59,8	13,9	15,9	18,5	21,1	22,9
Golubsko-Dobrzyński	22,8	20,1	18,9	18,4	17,8	62,7	63,9	62,4	60,2	59,2	14,5	16,0	18,6	21,3	23,0
Grudziądzki	23,5	20,5	19,3	18,5	17,4	63,7	64,5	63,0	61,1	59,9	12,8	15,1	17,7	20,5	22,6
Inowrocławski	19,4	16,7	15,9	15,6	14,9	65,5	65,4	62,8	60,0	58,7	15,2	17,8	21,2	24,4	26,4
Lipnowski	23,5	20,7	19,4	19,0	18,3	62,3	64,0	62,8	60,7	59,7	14,2	15,3	17,8	20,3	22,0
Mogileński	21,2	18,6	17,6	17,3	16,8	64,3	64,7	63,1	60,5	59,4	14,5	16,7	19,3	22,2	23,7
Nakielski	22,5	19,5	18,5	18,0	17,2	64,6	65,3	63,3	61,3	60,4	12,9	15,3	18,1	20,7	22,5
Radziejowski	20,9	17,9	17,1	16,9	16,3	62,5	64,1	62,6	60,0	58,9	16,6	18,0	20,3	23,0	24,7
Rypiński	22,3	19,6	19,0	18,8	18,1	62,1	63,5	61,6	59,2	58,2	15,5	16,9	19,4	22,0	23,7
Sępoleński	22,4	19,9	19,1	18,7	17,8	63,4	64,1	61,8	59,5	58,5	14,2	16,1	19,1	21,8	23,7
Świecki	21,5	18,8	17,9	17,4	16,6	64,9	65,2	62,8	60,4	59,5	13,7	16,0	19,3	22,2	24,0
Toruński	23,3	20,6	19,6	18,9	17,7	64,7	65,4	63,7	61,7	60,8	12,0	14,0	16,7	19,4	21,5
Tucholski	22,8	20,3	19,4	18,8	18,0	63,5	64,3	62,0	59,7	58,6	13,7	15,4	18,6	21,5	23,4
Wąbrzeski	21,8	19,5	18,7	18,4	17,7	63,1	64,1	62,2	60,5	59,9	15,0	16,4	19,0	21,1	22,5
Włocławski	21,2	18,3	17,2	16,8	16,2	62,9	64,6	63,5	61,3	60,0	15,8	17,2	19,3	21,9	23,9
Żniński	21,1	18,6	17,8	17,2	16,4	64,8	64,5	62,0	59,7	58,9	14,1	16,9	20,2	23,0	24,7
M. Bydgoszcz	16,6	14,7	14,1	13,4	12,6	65,0	63,5	60,2	57,8	56,8	18,4	21,8	25,8	28,7	30,6
M. Grudziądz	18,4	16,4	15,8	15,1	14,2	64,9	63,8	60,4	57,5	56,1	16,7	19,8	23,8	27,4	29,8
M. Toruń	16,9	15,3	14,6	13,8	12,7	67,1	65,1	61,2	58,8	57,7	16,0	19,6	24,2	27,4	29,6
M. Włocławek	17,7	15,3	14,3	13,5	12,6	66,1	64,1	60,2	57,5	56,0	16,2	20,6	25,5	29,0	31,3
<b>Ogółem</b>	<b>20,0</b>	<b>17,6</b>	<b>16,8</b>	<b>16,3</b>	<b>15,5</b>	<b>64,7</b>	<b>64,5</b>	<b>62,0</b>	<b>59,7</b>	<b>58,6</b>	<b>15,3</b>	<b>17,9</b>	<b>21,2</b>	<b>24,1</b>	<b>25,9</b>
<b>Powiaty ziemskie</b>	<b>21,8</b>	<b>19,1</b>	<b>18,1</b>	<b>17,7</b>	<b>16,9</b>	<b>64,0</b>	<b>64,7</b>	<b>62,8</b>	<b>60,6</b>	<b>59,5</b>	<b>14,2</b>	<b>16,2</b>	<b>19,0</b>	<b>21,8</b>	<b>23,6</b>
<b>Powiaty grodzkie</b>	<b>17,1</b>	<b>15,1</b>	<b>14,5</b>	<b>13,7</b>	<b>12,8</b>	<b>65,7</b>	<b>64,1</b>	<b>60,5</b>	<b>58,0</b>	<b>56,8</b>	<b>17,2</b>	<b>20,8</b>	<b>25,0</b>	<b>28,3</b>	<b>30,3</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy wykonanej przez GUS.

Analizując zmiany liczebności poszczególnych grup w powiatach należy zauważyć, że w okresie 2008-2028 bezwzględna liczba osób:

- w grupie przedprodukcyjnej zmniejszy się w powiatach ziemskich o co najmniej kilkanaście, a często ponad 20%, a w powiatach grodzkich o 34-38%,
- w grupie produkcyjnej – w powiatach ziemskich przewiduje się stosunkowo niewielkie zmiany, najczęściej spadek (ale w kilku powiatach nastąpi wzrost) o wartościach bezwzględnych nie przekraczających 10%. W powiatach grodzkich nastąpi spadek liczebności tej grupy o około 27%.

- w grupie poprodukcyjnej – w powiatach ziemskich nastąpi wzrost – najczęściej o 35-40%. Zdecydowanie wyższy będzie wzrost w powiatach podmiejskich bydgoskim i toruńskim, gdzie obecnie ma miejsce napływ licznej grupy ok. 40-latków, którzy pod koniec III dekady XXI wieku zaczną przechodzić w wiek emerytalny. Paradoksalnie na tle powiatów ziemskich stosunkowo mały będzie bezwzględny wzrost liczby grupy poprodukcyjnej w Bydgoszczy (o 27%) i Toruniu (o 36%), jednak ze względu na przewidywany znaczny spadek liczby mieszkańców tych miast, udział tej grupy w ogólnej liczbie mieszkańców znacznie wzrośnie.

Oceniając bezwzględne wielkości zmian, należy zwrócić uwagę, że nawet w małych powiatach zmiana liczebności grupy przedprodukcyjnej wyniesie ok. 1,5-2,5 tys. osób, a wzrost grupy poprodukcyjnej – 3,5-5 tys. Oznacza to, że w każdej z gmin zmiany te mogą dotyczyć łącznie kilkuset osób, a więc tak zasadnicze „przesunięcia” pomiędzy różnymi grupami dotyczyć będą dużej części obecnej liczby mieszkańców.

**Tabela 2: Prognozowane bezwzględne i względne zmiany liczebności grup ekonomicznych w okresie 2008-2028**

POWIATY	Grupa przed- produkcyjna	Grupa produkcyjna	Grupa poprodukcyjna	Grupa przed- produkcyjna	Grupa produkcyjna	Grupa poprodukcyjna
	bezwzględna zmiana liczby ludności			zmiana względna (%) liczby ludności		
Aleksandrowski	-1644	-1367	5772	-15,0	-3,9	38,4
Brodnicki	-3916	-2414	6599	-22,7	-5,1	38,2
Bydgoski	-4472	2173	13059	-19,3	3,3	51,4
Chełmiński	-2218	-2064	4707	-19,7	-6,2	39,6
Golubsko-Dobrzyński	-2253	-1544	3818	-21,9	-5,4	36,7
Grudziądzki	-2511	-2005	3579	-27,6	-8,1	41,9
Inowrocławski	-8077	-14178	17162	-25,4	-13,2	40,8
Lipnowski	-3569	-2134	5022	-23,0	-5,2	34,8
Mogileński	-2032	-2292	4308	-20,5	-7,6	38,7
Nakielski	-3947	-1473	8912	-20,6	-2,7	44,7
Radziejowski	-2203	-2621	2935	-25,2	-10,0	29,6
Rypiński	-1957	-1990	3472	-19,9	-7,3	33,6
Sępoleński	-1884	-1926	3911	-20,5	-7,4	40,1
Świecki	-4408	-4032	10494	-21,1	-6,4	44,1
Toruński	-3349	2852	11207	-15,3	4,7	50,0
Tucholski	-1940	-1123	5098	-17,9	-3,7	44,0
Wąbrzeski	-1221	-431	2843	-16,1	-2,0	35,3
Włocławski	-4277	-2328	6960	-23,6	-4,3	33,9
Żniński	-3423	-4670	7202	-23,2	-10,3	42,2
M. Bydgoszcz	-22076	-63553	25234	-37,1	-27,3	27,6
M. Grudziądz	-6273	-17090	8486	-34,4	-26,6	33,8
M. Toruń	-12493	-36634	19139	-35,9	-26,5	36,8
M. Włocławek	-8027	-21051	12754	-38,4	-27,0	40,0
<b>Ogółem</b>	<b>-108170</b>	<b>-181895</b>	<b>192673</b>	<b>-26,1</b>	<b>-13,6</b>	<b>37,8</b>
<b>Powiaty ziemskie</b>	<b>-59301</b>	<b>-43567</b>	<b>127060</b>	<b>-21,2</b>	<b>-5,3</b>	<b>41,1</b>
<b>Powiaty grodzkie</b>	<b>-48869</b>	<b>-138328</b>	<b>65613</b>	<b>-36,6</b>	<b>-26,9</b>	<b>32,7</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy wykonanej przez GUS.

Tabela 3: Prognozowana liczba i dynamika ludności w wieku przedprodukcyjnym

POWIATY	2008	2013	2008 =100	2018	2008 =100	2023	2008 =100	2028	2008 =100
Brodnicki	17234	14693	85,3	14180	82,3	13957	81,0	13318	77,3
Bydgoski	23159	19478	84,1	19289	83,3	19294	83,3	18687	80,7
Chełmiński	11231	10212	90,9	9859	87,8	9536	84,9	9013	80,3
Golubsko-Dobrzyński	10299	9051	87,9	8571	83,2	8362	81,2	8046	78,1
Grudziądzki	9092	7809	85,9	7337	80,7	7027	77,3	6581	72,4
Inowrocławski	31780	27535	86,6	26088	82,1	25221	79,4	23703	74,6
Lipnowski	15533	13690	88,1	12808	82,5	12519	80,6	11964	77,0
Mogileński	9924	8725	87,9	8278	83,4	8171	82,3	7892	79,5
Nakielski	19176	16838	87,8	16258	84,8	15925	83,0	15229	79,4
Radziejowski	8746	7396	84,6	6995	80,0	6873	78,6	6543	74,8
Rypiński	9842	8627	87,7	8362	85,0	8236	83,7	7885	80,1
Sępoleński	9196	8149	88,6	7851	85,4	7715	83,9	7312	79,5
Świecki	20884	18470	88,4	17687	84,7	17338	83,0	16476	78,9
Toruński	21841	19330	88,5	19226	88,0	19204	87,9	18492	84,7
Tucholski	10857	9753	89,8	9463	87,2	9266	85,3	8917	82,1
Wąbrzeski	7566	6893	91,1	6657	88,0	6578	86,9	6345	83,9
Włocławski	18146	15502	85,4	14664	80,8	14395	79,3	13869	76,4
Żniński	14774	12993	87,9	12409	84,0	12011	81,3	11351	76,8
M. Bydgoszcz	59575	51698	86,8	47472	79,7	42867	72,0	37499	62,9
M. Grudziądz	18209	15735	86,4	14622	80,3	13439	73,8	11936	65,6
M. Toruń	34826	30982	89,0	28648	82,3	25757	74,0	22333	64,1
M. Włocławek	20877	17780	85,2	16064	76,9	14517	69,5	12850	61,6
<b>Ogółem</b>	<b>413722</b>	<b>361390</b>	<b>87,4</b>	<b>342535</b>	<b>82,8</b>	<b>327855</b>	<b>79,2</b>	<b>305552</b>	<b>73,9</b>
<b>Powiaty ziemskie</b>	<b>280235</b>	<b>245195</b>	<b>87,5</b>	<b>235729</b>	<b>84,1</b>	<b>231275</b>	<b>82,5</b>	<b>220934</b>	<b>78,8</b>
<b>Powiaty grodzkie</b>	<b>133487</b>	<b>116195</b>	<b>87,0</b>	<b>106806</b>	<b>80,0</b>	<b>96580</b>	<b>72,4</b>	<b>84618</b>	<b>63,4</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy wykonanej przez GUS.

Wykres 6. Rok 2028 – Prognozowany stan w odniesieniu do liczby ludności w 2008 r. (rok 2008=100) grupa przedprodukcyjna

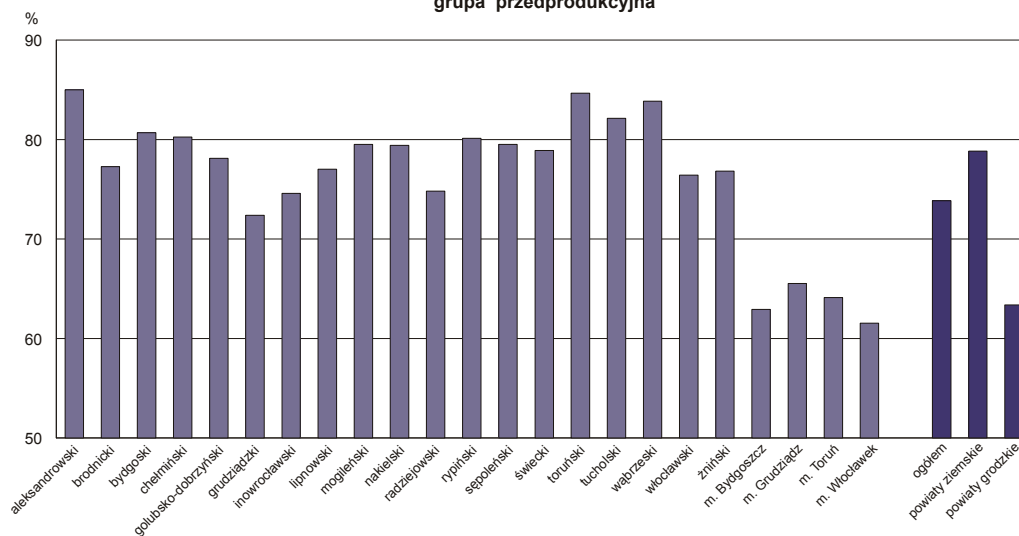


Tabela 4: Prognozowana liczba i dynamika ludności w wieku produkcyjnym

POWIATY	2008	2013	2018		2023		2028		
			2008 =100	2008 =100	2008 =100	2008 =100			
Aleksandrowski	35164	35677	101,5	34972	99,5	34050	96,8	33797	96,1
Brodnicki	47523	48547	102,2	47536	100,0	46075	97,0	45109	94,9
Bydgoski	65942	66301	100,5	67716	102,7	67903	103,0	68115	103,3
Chełmiński	33077	33204	100,4	32492	98,2	31533	95,3	31013	93,8
Golubsko-Dobrzyński	28352	28801	101,6	28257	99,7	27332	96,4	26808	94,6
Grudziądzki	24637	24586	99,8	24003	97,4	23221	94,3	22632	91,9
Inowrocławski	107545	107632	100,1	102792	95,6	97173	90,4	93367	86,8
Lipnowski	41184	42198	102,5	41419	100,6	39923	96,9	39050	94,8
Mogileński	30136	30332	100,7	29673	98,5	28473	94,5	27844	92,4
Nakielski	55039	56410	102,5	55531	100,9	54320	98,7	53566	97,3
Radziejowski	26224	26463	100,9	25571	97,5	24364	92,9	23603	90,0
Rypiński	27376	27902	101,9	27069	98,9	26002	95,0	25386	92,7
Sępoleński	26025	26271	100,9	25488	97,9	24603	94,5	24099	92,6
Świecki	63109	63977	101,4	62154	98,5	60049	95,2	59077	93,6
Toruński	60554	61192	101,1	62413	103,1	62828	103,8	63406	104,7
Tucholski	30193	30888	102,3	30234	100,1	29441	97,5	29070	96,3
Wąbrzeski	21894	22605	103,2	22127	101,1	21677	99,0	21463	98,0
Włocławski	53788	54803	101,9	54140	100,7	52544	97,7	51460	95,7
Żniński	45345	44982	99,2	43282	95,5	41617	91,8	40675	89,7
M. Bydgoszcz	233164	223778	96,0	203031	87,1	184660	79,2	169611	72,7
M. Grudziądz	64339	61094	95,0	56055	87,1	51134	79,5	47249	73,4
M. Toruń	138271	132086	95,5	120040	86,8	109877	79,5	101637	73,5
M. Włocławek	78039	74449	95,4	67788	86,9	61898	79,3	56988	73,0
<b>Ogółem</b>	<b>1336920</b>	<b>1324178</b>	<b>99,0</b>	<b>1263783</b>	<b>94,5</b>	<b>1200697</b>	<b>89,8</b>	<b>1155025</b>	<b>86,4</b>
<b>Powiaty ziemskie</b>	<b>823107</b>	<b>832771</b>	<b>101,2</b>	<b>816869</b>	<b>99,2</b>	<b>793128</b>	<b>96,4</b>	<b>779540</b>	<b>94,7</b>
<b>Powiaty grodzkie</b>	<b>513813</b>	<b>491407</b>	<b>95,6</b>	<b>446914</b>	<b>87,0</b>	<b>407569</b>	<b>79,3</b>	<b>375485</b>	<b>73,1</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy wykonanej przez GUS.

Wykres 7. Rok 2028 – Prognozowany stan w odniesieniu do liczby ludności w 2008 r. (rok 2008=100) grupa produkcyjna

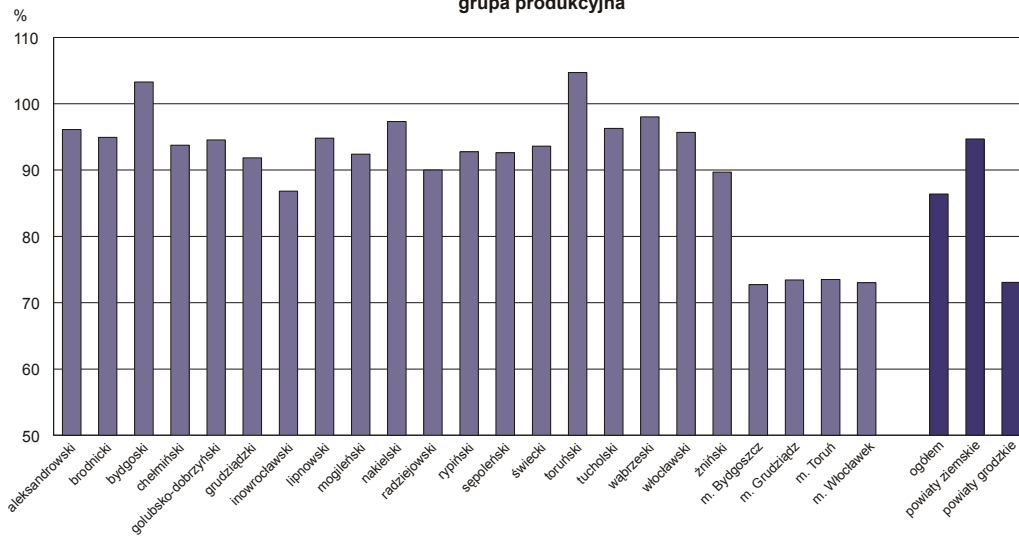
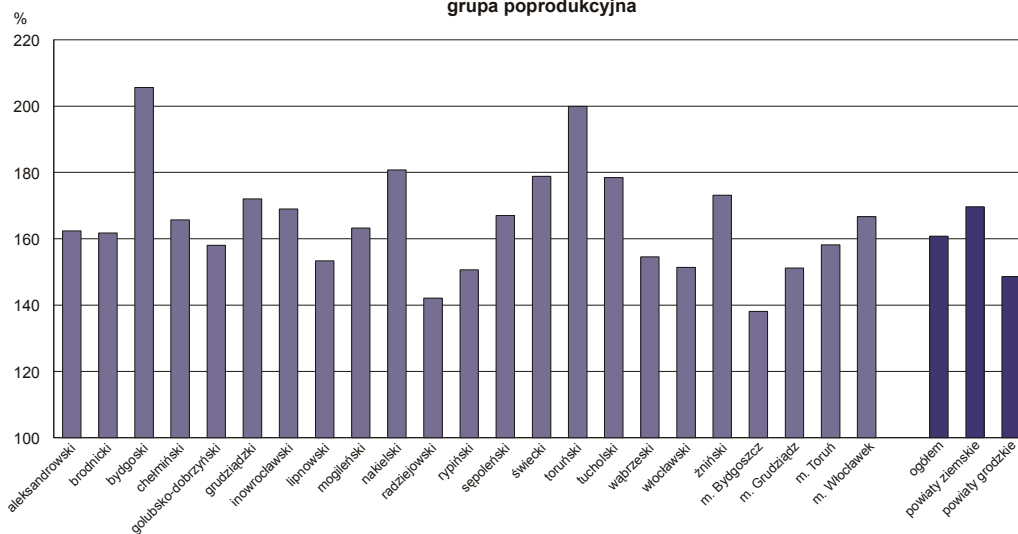


Tabela 5: Prognozowana liczba i dynamika ludności w wieku poprodukcyjnym

POWIATY	2008	2013	2008 =100	2018	2008 =100	2023	2008 =100	2028	2008 =100
Brodnicki	10692	12018	112,4	13984	130,8	16001	149,7	17291	161,7
Bydgoski	12365	14850	120,1	18612	150,5	22434	181,4	25424	205,6
Chełmiński	7169	8184	114,2	9585	133,7	10984	153,2	11876	165,7
Golubsko-Dobrzyński	6580	7235	110,0	8436	128,2	9682	147,1	10398	158,0
Grudziądzki	4969	5741	115,5	6759	136,0	7777	156,5	8548	172,0
Inowrocławski	24888	29351	117,9	34728	139,5	39582	159,0	42050	169,0
Lipnowski	9407	10097	107,3	11738	124,8	13341	141,8	14429	153,4
Mogileński	6816	7839	115,0	9105	133,6	10453	153,4	11124	163,2
Nakielski	11033	13199	119,6	15898	144,1	18331	166,1	19945	180,8
Radziejowski	6967	7417	106,5	8313	119,3	9342	134,1	9902	142,1
Rypiński	6851	7415	108,2	8509	124,2	9676	141,2	10323	150,7
Sępoleński	5838	6590	112,9	7873	134,9	9012	154,4	9749	167,0
Świecki	13318	15726	118,1	19095	143,4	22090	165,9	23812	178,8
Toruński	11215	13107	116,9	16409	146,3	19807	176,6	22422	199,9
Tucholski	6498	7410	114,0	9060	139,4	10626	163,5	11596	178,5
Wąbrzeski	5210	5783	111,0	6763	129,8	7557	145,0	8053	154,6
Włocławski	13541	14562	107,5	16484	121,7	18732	138,3	20501	151,4
Żniński	9848	11754	119,4	14124	143,4	16031	162,8	17050	173,1
M. Bydgoszcz	66189	76658	115,8	86911	131,3	91738	138,6	91423	138,1
M. Grudziądz	16586	18915	114,0	22116	133,3	24333	146,7	25072	151,2
M. Toruń	32916	39861	121,1	47372	143,9	51307	155,9	52055	158,1
M. Włocławek	19126	23947	125,2	28665	149,9	31260	163,4	31880	166,7
<b>Ogółem</b>	<b>317276</b>	<b>368052</b>	<b>116,0</b>	<b>432746</b>	<b>136,4</b>	<b>484093</b>	<b>152,6</b>	<b>509949</b>	<b>160,7</b>
<b>Powiaty ziemskie</b>	<b>182459</b>	<b>208671</b>	<b>114,4</b>	<b>247682</b>	<b>135,7</b>	<b>285455</b>	<b>156,4</b>	<b>309519</b>	<b>169,6</b>
<b>Powiaty grodzkie</b>	<b>134817</b>	<b>159381</b>	<b>118,2</b>	<b>185064</b>	<b>137,3</b>	<b>198638</b>	<b>147,3</b>	<b>200430</b>	<b>148,7</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy wykonanej przez GUS.

Wykres 8. Rok 2028 – Prognozowany stan w odniesieniu do liczby ludności w 2008 r. (rok 2008=100) grupa poprodukcyjna



## II. 2. Prognozowane zmiany liczby ludności w grupie wiekowej 3-6 lat

Grupa 3-6 lat jest powszechnie określana jako grupa dzieci przedszkolnych. W rzeczywistości, w związku z reformą systemu edukacji, grupa ta ulega zawężeniu – zamiast jak dotychczas obejmować 4 roczniki, począwszy od 2012 r. będzie obejmować 3 roczniki (3-5-latków). Prognoza demograficzna GUS dla tej grupy wykonana została zanim podjęto decyzję o zmianach, stąd prognoza na kolejne lata obejmuje 4 roczniki. Prognoza jest więc niewłaściwa w sferze wartości bezwzględnych (będą one *de facto* niższe o około 25% od podawanych w prognozie), natomiast prawidłowo oddaje trendy, które są przewidywane w zakresie kierunków zmian.

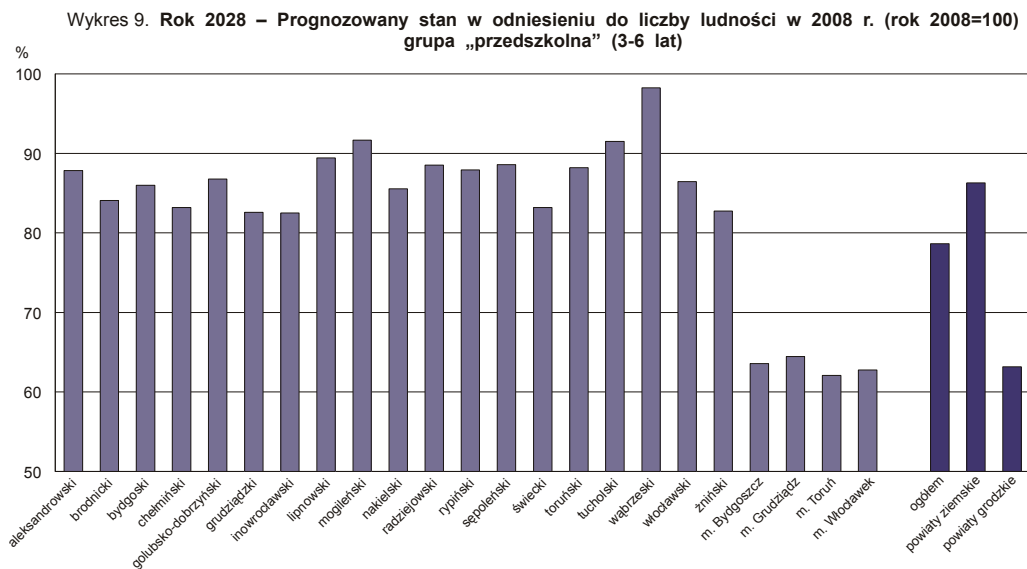
Analizując zapotrzebowanie na usługi przedszkolne należy więc uwzględnić fakt, iż począwszy od 2013 r. podaną liczbę należy pomniejszyć o grupę 6-latków (stosując, z pewnym uproszczeniem, współczynnik korygujący wynoszący 0,75).

Opieka przedszkolna jest zadaniem własnym gmin. W pewnym uproszczeniu można przyjąć, że trendy przewidywane dla powiatu, w którym leży dana gmina (lub dla powiatów o podobnym charakterze) można zastosować do prognozy zmian liczby dzieci w wieku przedszkolnym w poszczególnych gminach.

**Tabela 6: Prognozowana liczba i dynamika ludności w grupie wiekowej 3-6 lat**

POWIATY	2008	2013	2018		2023		2028		
			2008 =100	2008 =100	2008 =100	2008 =100			
Aleksandrowski	2183	2110	96,7	2166	99,2	2118	97,0	1918	87,9
Brodnicki	3280	3114	94,9	3235	98,6	3123	95,2	2758	84,1
Bydgoski	4492	4089	91,0	4289	95,5	4253	94,7	3863	86,0
Chełmiński	2243	2173	96,9	2191	97,7	2075	92,5	1866	83,2
Golubsko-dobrzyński	1958	1889	96,5	1948	99,5	1882	96,1	1699	86,8
Grudziądzki	1677	1650	98,4	1645	98,1	1532	91,4	1385	82,6
Inowrocławski	5896	5730	97,2	5798	98,3	5513	93,5	4865	82,5
Lipnowski	2854	2835	99,3	2882	101,0	2793	97,9	2552	89,4
Mogileński	1787	1795	100,4	1857	103,9	1814	101,5	1638	91,7
Nakielski	3710	3567	96,1	3631	97,9	3526	95,0	3174	85,6
Radziejowski	1550	1532	98,8	1569	101,2	1531	98,8	1372	88,5
Rypiński	1864	1852	99,4	1885	101,1	1829	98,1	1639	87,9
Sępoleński	1716	1727	100,6	1774	103,4	1700	99,1	1520	88,6
Świecki	4099	3924	95,7	3961	96,6	3876	94,6	3410	83,2
Toruński	4332	4153	95,9	4319	99,7	4249	98,1	3821	88,2
Tucholski	2016	2027	100,5	2102	104,3	2047	101,5	1845	91,5
Wąbrzeski	1368	1449	105,9	1501	109,7	1472	107,6	1344	98,2
Włocławski	3339	3190	95,5	3263	97,7	3187	95,4	2887	86,5
Żniński	2862	2772	96,9	2806	98,0	2683	93,7	2368	82,7
M. Bydgoszcz	11609	10711	92,3	10198	87,8	9028	77,8	7381	63,6
M. Grudziądz	3583	3233	90,2	3132	87,4	2800	78,1	2310	64,5
M. Toruń	7014	6563	93,6	6124	87,3	5353	76,3	4356	62,1
M. Włocławek	4065	3589	88,3	3401	83,7	3058	75,2	2551	62,8
<b>Ogółem</b>	<b>79497</b>	<b>75674</b>	<b>95,2</b>	<b>75677</b>	<b>95,2</b>	<b>71442</b>	<b>89,9</b>	<b>62522</b>	<b>78,6</b>
<b>Powiaty ziemskie</b>	<b>53226</b>	<b>51578</b>	<b>96,9</b>	<b>52822</b>	<b>99,2</b>	<b>51203</b>	<b>96,2</b>	<b>45924</b>	<b>86,3</b>
<b>Powiaty grodzkie</b>	<b>26271</b>	<b>24096</b>	<b>91,7</b>	<b>22855</b>	<b>87,0</b>	<b>20239</b>	<b>77,0</b>	<b>16598</b>	<b>63,2</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy wykonanej przez GUS.



W porównaniu do innych grup wiekowych, spodziewana skala zmian w tej grupie jest stosunkowo niewielka (pomijając oczywiście konieczność uwzględnienia mniejszej liczby roczników objętych edukacją przedszkolną). W większości powiatów w stosunku do stanu obecnego, aż do 2023 r. przewiduje się utrzymywanie wartości zbliżonych, a dopiero po 2023 r. spodziewany jest bardziej znaczący spadek liczebności. Odmienną sytuację prezentują powiaty grodzkie, gdzie przez cały analizowany okres przewidywany jest sukcesywny silny spadek. Faktyczna liczba dzieci w wieku uczęszczania do przedszkoli (po uwzględnieniu faktu, iż będą ją stanowiły 3 roczniki) będzie w tych miastach w 2028 r. wynosić ponad dwukrotnie mniej, niż obecnie.

### II. 3. Prognozowane zmiany liczby ludności w grupie wiekowej 7-12 lat

Dla grupy dzieci i młodzieży w wieku uczęszczania do szkoły podstawowej przewiduje się sukcesywny spadek liczebności w najbliższej dekadzie, ale w kolejnych latach kierunki zmian będą zróżnicowane. W większości powiatów przewiduje się nawet przejściowo – przez okres kilku lat – niewielki wzrost liczebności tej grupy, ale po 2023 r. kontynuowane będą spadki. W większości powiatów ziemskich liczebność grupy szkolnej w 2028 r. będzie niższa o około 15-20% od obecnej. W przypadku kilku powiatów spadek ten będzie jednak znacząco słabszy – wyniesie około 10%. Dotyczy to powiatów o różnym charakterze, stąd trudno tu identyfikować jednolitą przyczynę tych zmian.

Tabela 7: Prognozowana liczba i dynamika ludności w grupie wiekowej 7-12 lat

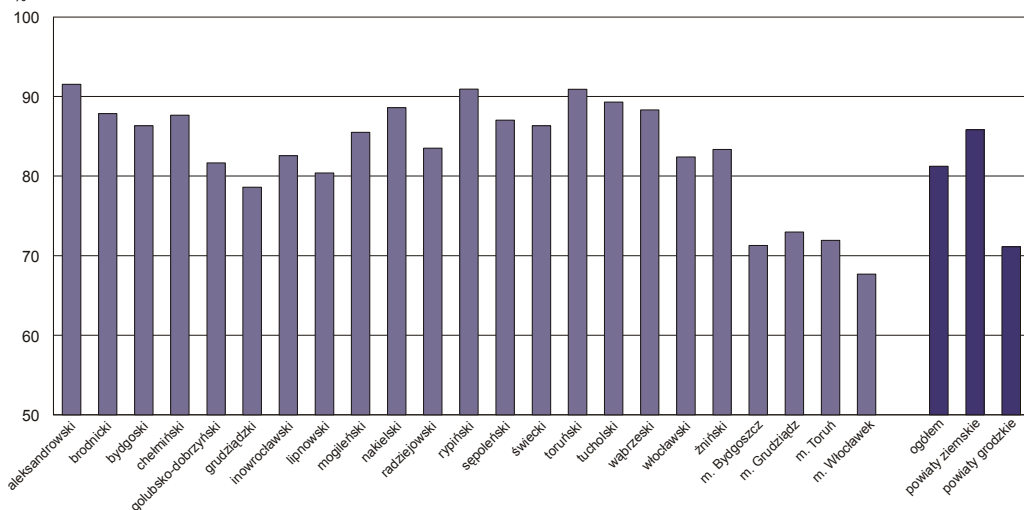
POWIATY	2008	2013	2018		2023		2028		
			2008 =100	2008 =100	2008 =100	2008 =100	2008 =100		
Aleksandrowski	3586	3263	91,0	3259	90,9	3339	93,1	3283	91,6
Brodnicki	5324	4694	88,2	4686	88,0	4822	90,6	4677	87,8
Bydgoski	7613	6426	84,4	6389	83,9	6681	87,8	6573	86,3
Chelmiński	3587	3349	93,4	3303	92,1	3319	92,5	3144	87,6
Golubsko-Dobrzyński	3426	2888	84,3	2808	82,0	2871	83,8	2798	81,7
Grudziądzki	2928	2538	86,7	2454	83,8	2426	82,9	2301	78,6

Tabela 7: Prognozowana liczba i dynamika ludności w grupie wiekowej 7-12 lat (dok.)

POWIATY	2008	2013	2008 =100	2018	2008 =100	2023	2008 =100	2028	2008 =100
Lipnowski	5169	4334	83,8	4218	81,6	4272	82,6	4155	80,4
Mogileński	3220	2737	85,0	2734	84,9	2806	87,1	2753	85,5
Nakielski	6028	5457	90,5	5339	88,6	5460	90,6	5342	88,6
Radziejowski	2734	2369	86,6	2299	84,1	2363	86,4	2283	83,5
Rypiński	3075	2808	91,3	2799	91,0	2872	93,4	2796	90,9
Sępoleński	2960	2623	88,6	2625	88,7	2678	90,5	2576	87,0
Świecki	6724	5976	88,9	5877	87,4	5957	88,6	5806	86,3
Toruński	7138	6374	89,3	6377	89,3	6640	93,0	6489	90,9
Tucholski	3465	3130	90,3	3039	87,7	3131	90,4	3095	89,3
Wąbrzeski	2527	2280	90,2	2191	86,7	2275	90,0	2232	88,3
Włocławski	5908	4935	83,5	4822	81,6	4915	83,2	4869	82,4
Żniński	4782	4242	88,7	4129	86,3	4161	87,0	3986	83,4
M. Bydgoszcz	18238	17144	94,0	15682	86,0	14719	80,7	13006	71,3
M. Grudziądz	5653	5142	91,0	4806	85,0	4608	81,5	4127	73,0
M. Toruń	10694	10346	96,7	9575	89,5	8846	82,7	7695	72,0
M. Włocławek	6551	5863	89,5	5263	80,3	4944	75,5	4435	67,7
<b>Ogółem</b>	<b>131375</b>	<b>117769</b>	<b>89,6</b>	<b>113302</b>	<b>86,2</b>	<b>112801</b>	<b>85,9</b>	<b>106715</b>	<b>81,2</b>
<b>Powiaty ziemskie</b>	<b>90239</b>	<b>79274</b>	<b>87,8</b>	<b>77976</b>	<b>86,4</b>	<b>79684</b>	<b>88,3</b>	<b>77452</b>	<b>85,8</b>
<b>Powiaty grodzkie</b>	<b>41136</b>	<b>38495</b>	<b>93,6</b>	<b>35326</b>	<b>85,9</b>	<b>33117</b>	<b>80,5</b>	<b>29263</b>	<b>71,1</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy wykonanej przez GUS.

Wykres 10. Rok 2028 – Prognozowany stan w odniesieniu do liczby ludności w 2008 r. (rok 2008=100) grupa „szkoły podstawowej” (7-12 lat)





Istotny spadek liczebności tej grupy wiekowej przewidywany jest dla powiatów grodzkich. Charakter i skala zmian w Bydgoszczy, Toruniu i Grudziądzu są zbliżone, natomiast dla Włocławka przewiduje się silniejsze spadki i większą ich dynamikę.

Prognozując liczbę osób faktycznie uczęszczających do szkół, należy uwzględnić fakt, iż w związku z reformą systemu edukacji, w drugiej dekadzie XXI wieku przejściowo (przez okres 6 lat) do szkół podstawowych uczęszczać będzie 7, a nie 6 roczników. W przypadku powyższego zestawienia tabelarycznego fakt ten dotyczy 2013 r. Dodatkowy rocznik nie został uwzględniony w powyższej prognozie – rzeczywista liczba uczniów szkół będzie wówczas o ok. 1/6 wyższa.

#### II. 4. Prognozowane zmiany liczby ludności w grupie wiekowej 13-15 lat

Grupa gimnazjalna obejmuje tylko 3 roczniki, stąd jej bezwzględna wielkość jest stosunkowo nieduża. Wiąże się ściśle z ważnym zadaniem własnym, które jest realizowane na poziomie gmin – w odrębnej bazie, stąd ważnym problemem jest zbilansowanie zapotrzebowania na ten rodzaj usług, z ich ofertą.

Dla grupy gimnazjalnej przewiduje się gwałtowny spadek liczebności, który nastąpi już w najbliższych latach – do 2013 r. liczebność tej grupy zmniejszy się o 15-20%, a w kolejnej 5-latce spadek ten pogłębi się i już w 2018 r. grupa ta będzie liczyła tylko około 70-75% stanu obecnego (w kilku przypadkach wartość ta będzie mniejsza lub nieco większa). W kolejnych latach w powiatach ziemskich liczebność grupy gimnazjalnej będzie utrzymywała się na stałym poziomie, a nawet zanotuje się niewielki wzrost. W największych miastach kontynuowana będzie tendencja spadkowa – w 2028 r. we Włocławku stanowić będzie ok. 60%, w Bydgoszczy – ok. 64%, a w Toruniu i Grudziądzu – ok. 70% stanu obecnego.

Oprócz znacznego spadku liczebności, poważnym problemem jest także prognozowana mała bezwzględna liczba osób w tej grupie. Bardzo często wynosić ona będzie już w 2018 r. w skali powiatu 1-1,5 tys. osób co oznacza, że w poszczególnych gminach (zwłaszcza mniejszych) wyniesie zaledwie 150-200 osób. W niektórych przypadkach tak mała liczba podważać będzie ekonomiczny sens prowadzenia więcej niż jednej placówki (a nawet sens istnienia jednej placówki gminnej), a optymalizacja sieci gimnazjów prowadząca do redukcji ich liczebności do jednej w gminie, a nawet wspólnego prowadzenia placówek przez sąsiednie gminy, wiązać się będzie z koniecznością organizacji uciążliwych dowozów uczniów.

Prognozując liczbę osób faktycznie uczęszczających do szkół, należy uwzględnić fakt, iż w związku z reformą systemu edukacji, w drugiej dekadzie XXI wieku przejściowo (przez okres 3 lat) do szkół gimnazjalnych uczęszczać będą 4, a nie 3 roczniki. W przypadku powyższego zestawienia tabelarycznego fakt ten dotyczy 2018 r. Dodatkowy rocznik nie został uwzględniony w powyższej prognozie – rzeczywista liczba uczniów szkół będzie wówczas o ok. 1/3 wyższa.

**Tabela 8: Prognozowana liczba i dynamika ludności w grupie wiekowej 13-15 lat**

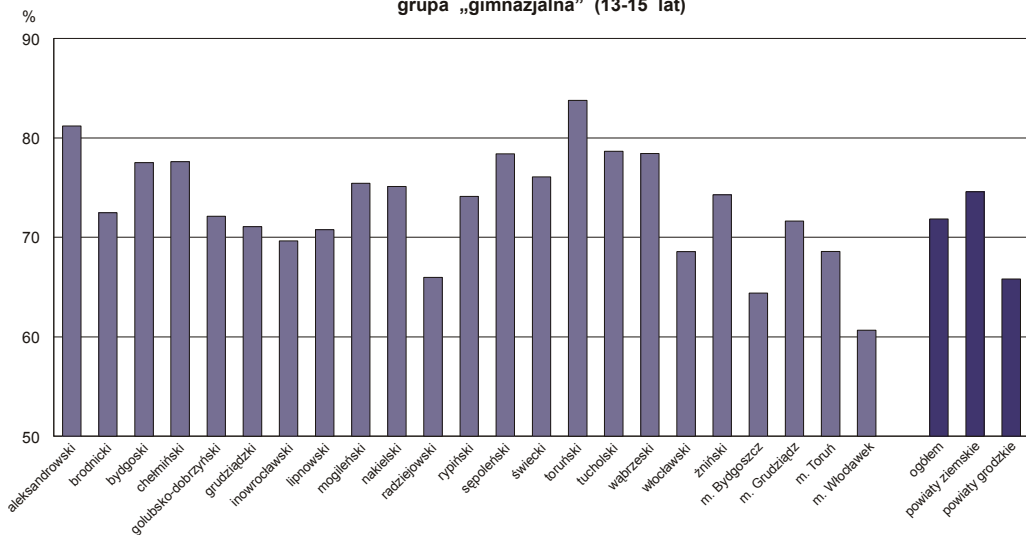
POWIATY	2008	2013	2018		2023		2028		
			2008 =100	2008 =100	2008 =100	2008 =100			
Aleksandrowski	2090	1817	86,9	1626	77,8	1636	78,3	1697	81,2
Brodnicki	3343	2576	77,1	2297	68,7	2298	68,7	2423	72,5
Bydgoski	4420	3459	78,3	3230	73,1	3289	74,4	3425	77,5
Chelmiński	2138	1754	82,0	1685	78,8	1664	77,8	1659	77,6
Golubsko-Dobrzyński	2011	1618	80,5	1421	70,7	1384	68,8	1450	72,1
Grudziądzki	1735	1413	81,4	1257	72,4	1214	70,0	1233	71,1

Tabela 8: Prognozowana liczba i dynamika ludności w grupie wiekowej 13-15 lat (dok.)

POWIATY	2008	2013	2008 =100	2018	2008 =100	2023	2008 =100	2028	2008 =100
Lipnowski	3006	2453	81,6	2162	71,9	2097	69,8	2127	70,8
Mogileński	1929	1621	84,0	1392	72,2	1372	71,1	1455	75,4
Nakielski	3662	2949	80,5	2705	73,9	2692	73,5	2750	75,1
Radziejowski	1834	1331	72,6	1209	65,9	1153	62,9	1210	66,0
Rypiński	1939	1508	77,8	1386	71,5	1395	71,9	1437	74,1
Sępoleński	1712	1447	84,5	1293	75,5	1312	76,6	1342	78,4
Świecki	3958	3240	81,9	2966	74,9	2935	74,2	3011	76,1
Toruński	4045	3411	84,3	3235	80,0	3259	80,6	3389	83,8
Tucholski	2033	1684	82,8	1570	77,2	1550	76,2	1599	78,7
Wąbrzeski	1482	1159	78,2	1098	74,1	1090	73,5	1162	78,4
Włocławski	3670	2872	78,3	2469	67,3	2445	66,6	2517	68,6
Żniński	2788	2253	80,8	2067	74,1	2002	71,8	2071	74,3
M. Bydgoszcz	11163	9145	81,9	8326	74,6	7596	68,0	7191	64,4
M. Grudziądz	3211	2781	86,6	2564	79,9	2388	74,4	2300	71,6
M. Toruń	6247	5414	86,7	5030	80,5	4638	74,2	4285	68,6
M. Włocławek	3994	3241	81,1	2828	70,8	2560	64,1	2423	60,7
<b>Ogółem</b>	<b>78718</b>	<b>64075</b>	<b>81,4</b>	<b>58234</b>	<b>74,0</b>	<b>56266</b>	<b>71,5</b>	<b>56549</b>	<b>71,8</b>
<b>Powiaty ziemskie</b>	<b>54103</b>	<b>43494</b>	<b>80,4</b>	<b>39486</b>	<b>73,0</b>	<b>39084</b>	<b>72,2</b>	<b>40350</b>	<b>74,6</b>
<b>Powiaty grodzkie</b>	<b>24615</b>	<b>20581</b>	<b>83,6</b>	<b>18748</b>	<b>76,2</b>	<b>17182</b>	<b>69,8</b>	<b>16199</b>	<b>65,8</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy wykonanej przez GUS.

Wykres 11. Rok 2028 – Prognozowany stan w odniesieniu do liczby ludności w 2008 r. (rok 2008=100) grupa „gimnazjalna” (13-15 lat)



## II. 5. Prognozowane zmiany liczby ludności w grupie wiekowej 16-18 lat

Osoby w wieku 16-18 lat stanowią grupę uczęszczania do szkół ponadgimnazjalnych. Faktyczna liczba uczniów szkół tej kategorii jest nieznacznie różna, ponieważ w szkołach zasadniczych zawodowych nauka jest pobierana przez 2, a nie 3 lata, a w technikumach przez 4 lata.

Przewidywany spadek liczebności tej grupy jest jeszcze większy, niż w grupie gimnazjalnej. Przeciętnie w powiatach ziemskich w 2028 r. grupa ta stanowić będzie zaledwie ok. 60% stanu z 2008 r. Jedynie w przypadku powiatów podmiejskich liczebność tej grupy będzie wyraźnie wyższa, co będzie konsekwencją towarzyszącego osadnictwu podmiejskiemu – zwiększonego poziomu urodzeń oraz osiedlania rodzin z dziećmi w wieku szkolnym. Najsilniejszy spadek dotknie największe miasta. Już w 2013 r. liczebność tej grupy będzie w nich stanowić tylko ok. 3/4, w 2018 r. – nieco ponad 2/3, a w 2028 r. zaledwie około połowy poziomu obecnego.

Znaczący spadek liczebności tej grupy wiekowej wymusi optymalizację sieci placówek szkolnictwa ponadgimnazjalnego, zmierzającą do znacznej redukcji liczby placówek. Będzie to prowadziło do bardzo istotnego pogorszenia dostępu do szkolnictwa ponadgimnazjalnego, szczególnie w powiatach ziemskich. Pogorszenie dostępności do szkół będzie dotyczyło 3 aspektów: zmniejszy się liczba placówek, zmniejszy się zakres kształcenia (mniejsza liczba specjalności), a najprawdopodobniej – zmniejszy się także liczba miejscowości wyposażonych w szkoły tego typu.

**Tabela 9: Prognozowana liczba i dynamika ludności w grupie wiekowej 16-18 lat**

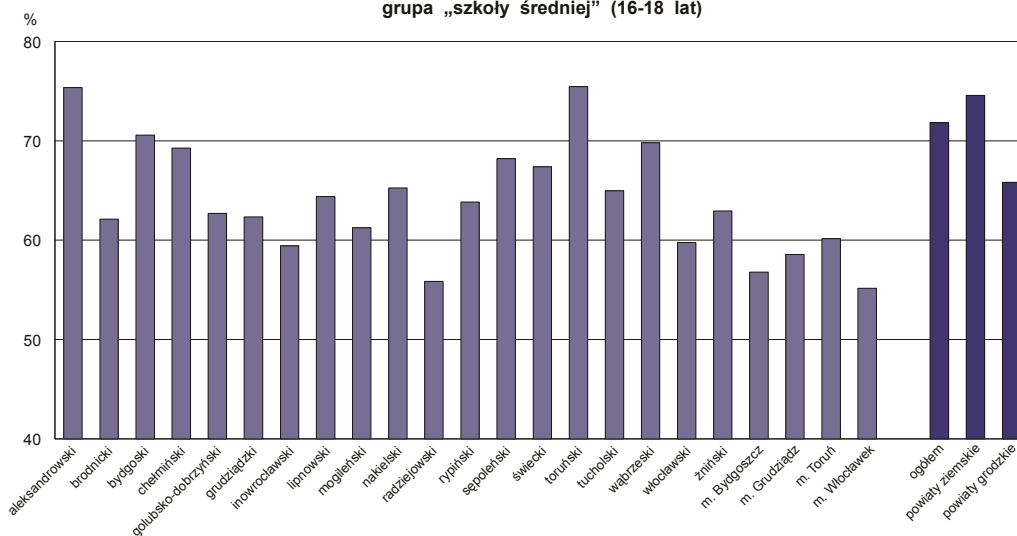
POWIATY	2008	2013	2018		2023		2028		
			2008 =100	2008 =100	2008 =100	2008 =100	2008 =100		
Aleksandrowski	2225	1969	88,5	1707	76,7	1649	74,1	1677	75,4
Brodnicki	3813	2916	76,5	2419	63,4	2323	60,9	2368	62,1
Bydgoski	4769	3828	80,3	3406	71,4	3251	68,2	3365	70,6
Chelmiński	2323	1958	84,3	1653	71,2	1586	68,3	1609	69,3
Golubsko-Dobrzyński	2173	1781	82,0	1413	65,0	1350	62,1	1362	62,7
Grudziądzki	1819	1479	81,3	1209	66,5	1168	64,2	1134	62,3
Inowrocławski	7279	5769	79,3	4660	64,0	4379	60,2	4325	59,4
Lipnowski	3229	2852	88,3	2202	68,2	2079	64,4	2079	64,4
Mogileński	2266	1812	80,0	1464	64,6	1413	62,4	1388	61,3
Nakielski	4090	3331	81,4	2803	68,5	2671	65,3	2669	65,3
Radziejowski	1980	1532	77,4	1180	59,6	1169	59,0	1106	55,9
Rypiński	2110	1629	77,2	1363	64,6	1291	61,2	1347	63,8
Sępoleński	1887	1567	83,0	1325	70,2	1270	67,3	1287	68,2
Świecki	4206	3605	85,7	2969	70,6	2851	67,8	2834	67,4
Toruński	4346	3510	80,8	3317	76,3	3216	74,0	3279	75,4
Tucholski	2566	2073	80,8	1760	68,6	1661	64,7	1667	65,0

**Tabela 9: Prognozowana liczba i dynamika ludności w grupie wiekowej 16-18 lat (dok.)**

POWIATY	2008	2013	2018		2023		2028		
			2008 =100	2008 =100	2008 =100	2008 =100			
Wąbrzeski	1493	1339	89,7	1097	73,5	1025	68,7	1042	69,8
Włocławski	4036	3185	78,9	2591	64,2	2428	60,2	2412	59,8
Żniński	3121	2497	80,0	2054	65,8	2009	64,4	1964	62,9
M. Bydgoszcz	13145	10340	78,7	8885	67,6	8119	61,8	7467	56,8
M. Grudziądz	4156	3218	77,4	2823	67,9	2570	61,8	2434	58,6
M. Toruń	7677	6014	78,3	5494	71,6	5014	65,3	4617	60,1
M. Włocławek	4657	3732	80,1	3120	67,0	2798	60,1	2569	55,2
<b>Ogółem</b>	<b>89366</b>	<b>71936</b>	<b>80,5</b>	<b>60914</b>	<b>68,2</b>	<b>57290</b>	<b>64,1</b>	<b>56001</b>	<b>62,7</b>
<b>Powiaty ziemskie</b>	<b>59731</b>	<b>48632</b>	<b>81,4</b>	<b>40592</b>	<b>68,0</b>	<b>38789</b>	<b>64,9</b>	<b>38914</b>	<b>65,1</b>
<b>Powiaty grodzkie</b>	<b>29635</b>	<b>23304</b>	<b>78,6</b>	<b>20322</b>	<b>68,6</b>	<b>18501</b>	<b>62,4</b>	<b>17087</b>	<b>57,7</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy wykonanej przez GUS.

Wykres 12. Rok 2028 – Prognozowany stan w odniesieniu do liczby ludności w 2008 r. (rok 2008=100) grupa „szkoły średniej” (16-18 lat)



## II. 6. Prognozowane zmiany liczby ludności w grupie wiekowej 19-24 lata

Grupa w wieku 19-24 lata określa w sposób przybliżony zapotrzebowanie na placówki szkolnictwa wyższego. Podkreślić należy, że nie można jej utożsamiać z liczbą osób studiujących, ponieważ zróżnicowane systemy kształcenia (np. powszechność licencjatów, bardzo duża liczba osób studiujących zaocznie, inne ważne uwarunkowania) powodują, że faktyczna liczba osób studiujących jest zależna od szeregu czynników (np. presji społecznej

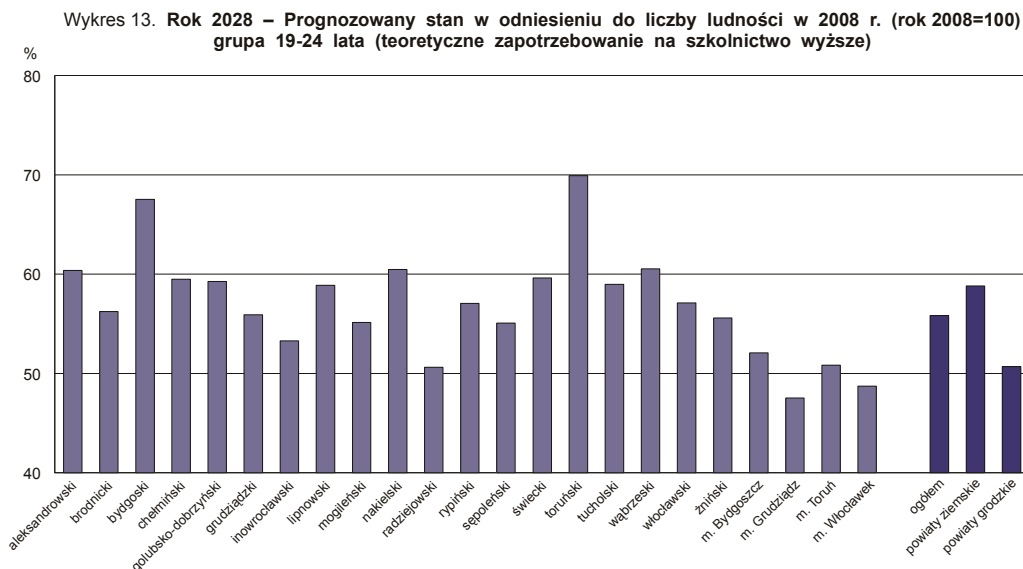
w kierunku uzyskania, uzupełnienia, zmiany wykształcenia, dostępności określonych kierunków w pobliżu miejsca zamieszkania).

Zmiany liczebności tej grupy pozwalają jednak w sposób przybliżony określać kierunki rozwoju bazy szkolnictwa. W skali poszczególnych powiatów prognozowana liczba osób w analizowanej grupie pozwala na ocenę potrzeby i zasadności tworzenia filii szkół wyższych.

**Tabela 10: Prognozowana liczba i dynamika ludności w grupie wiekowej 19-24 lat**

POWIATY	2008	2013	2018		2023		2028		
			2008 =100	2008 =100	2008 =100	2008 =100			
Aleksandrowski	5252	4353	82,9	3749	71,4	3303	62,9	3170	60,4
Brodnicki	7742	6853	88,5	5405	69,8	4553	58,8	4355	56,3
Bydgoski	9736	8842	90,8	7648	78,6	6849	70,3	6576	67,5
Chelmiński	5317	4396	82,7	3742	70,4	3250	61,1	3162	59,5
Golubsko-Dobrzyński	4529	4122	91,0	3441	76,0	2835	62,6	2684	59,3
Grudziądzki	4045	3383	83,6	2831	70,0	2361	58,4	2262	55,9
Inowrocławski	15733	13458	85,5	10656	67,7	8811	56,0	8385	53,3
Lipnowski	6612	5998	90,7	5163	78,1	4135	62,5	3893	58,9
Mogileński	4757	4014	84,4	3342	70,3	2751	57,8	2623	55,1
Nakielski	8743	7694	88,0	6388	73,1	5477	62,6	5285	60,4
Radziejowski	4220	3517	83,3	2740	64,9	2212	52,4	2137	50,6
Rypiński	4327	3772	87,2	3058	70,7	2601	60,1	2469	57,1
Sępoleński	4378	3613	82,5	2886	65,9	2525	57,7	2412	55,1
Świecki	9661	8381	86,8	6977	72,2	5978	61,9	5760	59,6
Toruński	9374	8280	88,3	7150	76,3	6686	71,3	6553	69,9
Tucholski	4862	4096	84,2	3440	70,8	3003	61,8	2867	59,0
Wąbrzeski	3434	3060	89,1	2580	75,1	2186	63,7	2079	60,5
Włocławski	8087	7258	89,7	5896	72,9	4851	60,0	4619	57,1
Żniński	6946	5766	83,0	4703	67,7	4011	57,7	3862	55,6
M. Bydgoszcz	32666	27868	85,3	21900	67,0	18621	57,0	17016	52,1
M. Grudziądz	9275	6983	75,3	5441	58,7	4838	52,2	4410	47,5
M. Toruń	20988	16270	77,5	12948	61,7	11566	55,1	10670	50,8
M. Włocławek	10181	8299	81,5	6686	65,7	5540	54,4	4962	48,7
<b>Ogółem</b>	<b>200865</b>	<b>170276</b>	<b>84,8</b>	<b>138770</b>	<b>69,1</b>	<b>118943</b>	<b>59,2</b>	<b>112211</b>	<b>55,9</b>
<b>Powiaty ziemskie</b>	<b>127755</b>	<b>110856</b>	<b>86,8</b>	<b>91795</b>	<b>71,9</b>	<b>78378</b>	<b>61,4</b>	<b>75153</b>	<b>58,8</b>
<b>Powiaty grodzkie</b>	<b>73110</b>	<b>59420</b>	<b>81,3</b>	<b>46975</b>	<b>64,3</b>	<b>40565</b>	<b>55,5</b>	<b>37058</b>	<b>50,7</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy wykonanej przez GUS.



W skali całego województwa przewiduje się bardzo silny spadek liczebności tej grupy wiekowej – już w 2013 r. wyniesie ona 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 dekadzie.

Podobnie jak w przypadku innych młodych grup wiekowych, także w tej grupie spadek będzie silniejszy w powiatach grodzkich – tu już w 2018 r. liczebność tej grupy wyniesie tylko 64% stanu obecnego, podczas gdy w powiatach ziemskich będzie to 72%. W 2028 r. liczba ludności w tej grupie wyniesie w powiatach grodzkich przeciętnie nieco ponad połowę stanu obecnego, ale w Grudziądzu i Włocławku będzie to poniżej połowy.

Tak duże zmiany liczby ludności, nawet przy utrzymaniu dużego zainteresowania kształceniem na poziomie wyższym (w praktyce – powszechnością tego poziomu kształcenia) wymuszą zmiany w funkcjonowaniu szkół wyższych. Należy spodziewać się zmniejszenia ich liczby, co podobnie jak w przypadku szkół ponadgimnazjalnych nastąpi na 3 płaszczyznach: zmniejszenia liczby placówek, zmniejszenia liczby kierunków (specjalności), a być może nawet zmniejszenia liczby ośrodków.

Należy także zweryfikować powszechnie zgłaszane jeszcze przed kilku laty postulaty tworzenia szkół wyższych w ośrodkach powiatowych. Prognoza dla większości powiatów ziemskich wskazuje, że realne generowane zapotrzebowanie wynosić będzie 1,5-3 tys. osób, z czego większość będzie dążyła do podjęcia studiów na renomowanych uczelniach w dużych miastach.

## II. 7. Prognozowane zmiany liczby ludności starszej

Najbardziej wyrazistym aspektem procesu starzenia ludności województwa będzie wzrost liczebności i udziału w ogólnej liczbie mieszkańców, najstarszych grup wiekowych. Dane te nie są dostępne w ujęciu powiatowym – pomocna może być analiza liczby ludności w wieku poprodukcyjnym, która pozwala na identyfikację ogólnych prawidłowości (np. większy udział ludności starszej w dużych miastach).

Analizując grupę ludności w wieku 65 lat i więcej, należy zwrócić uwagę przede wszystkim na spodziewany znaczny wzrost jej liczebności – z ok. 190 tys. w 2008 r. do prawie 340 tys. w 2028 r. – wzrost wyniesie więc ok. 43%, ale aż 18% wzrost spodziewany jest dla najbliższego

okresu 2008-2013. Wzrost ten jest bez wątpienia konsekwencją wchodzenia do tej grupy bardzo licznych roczników pokolenia powojennego wyżu demograficznego.

Grupa wiekowa 65+ w 2008 r. stanowi ok. 15% ludności województwa, w 2018 r. przekroczy 20%, a w 2028 r. będzie stanowiła ponad 23% (należy się spodziewać, że w największych miastach udział ten sięgnie 30%).

Jeszcze większą dynamikę wzrostu liczebności wykazywać będą starsze grupy – tu w ciągu najbliższych 20 lat spodziewać się należy wzrostów na poziomie ok. 80%. Dla grupy 95+ spodziewany jest wzrost około 3-krotny. Ze względu na spodziewany spadek ogólnej liczby ludności województwa, te wzrosty będą przekładać się na silniejsze wzrosty udziałów w ogólnej liczbie ludności – np. grupa 75+ już w 2023 r. przekroczy udział 10% ludności ogółem.

Prognoza zmian liczby ludności w najstarszych grupach wiekowych, wskazuje na pilną potrzebę podjęcia działań zmierzających do dostosowania zadań własnych do zmieniającego się zapotrzebowania na poszczególne rodzaje usług.

W zakresie analizowanej grupy wiekowej należy zwrócić uwagę przede wszystkim na:

- opiekę zdrowotną (zwłaszcza w zakresie geriatrii – specjalność ta powinna być traktowana jako element systemu podstawowej opieki zdrowotnej),
- pomoc społeczną i opiekę socjalną – prognoza wskazuje na spodziewany znaczny wzrost liczby ludności, która będzie wymagała regularnej pomocy, w tym codziennej opieki,
- działalności kulturalno-rozrywkowe – związane z zagospodarowaniem wolnego czasu i samorealizacją ludności starszej (zmiana profilu działających placówek kulturalnych, zwiększenie aktywności i zwiększenie liczby placówek bazy kulturalnej).

Ważną potrzebą będzie likwidacja barier architektonicznych (dostosowanie do możliwości fizycznych ludności starszej) oraz konieczność reorganizacji transportu publicznego (zmniejszenie odległości do przystanków). Zaniedbanie obydwu zagadnień będzie skutkowało powszechnymi wykluczeniami społecznymi wynikającymi z braku możliwości uczestnictwa w życiu społecznym, ze względu na ograniczenia mobilności.

**Tabela 11: Prognozowane zmiany liczebności i udziałów najstarszych grup wiekowych**

Lata	Grupy wieku						
	65 lat i więcej	70 lat i więcej	75 lat i więcej	80 lat i więcej	85 lat i więcej	90 lat i więcej	95 lat i więcej
liczba ludności w poszczególnych grupach							
2008	309516	190797	129262	73843	33048	10150	1694
2013	366391	233766	128866	78099	37584	13120	2784
2018	416548	283473	165256	77561	39873	15021	3694
2023	434856	325473	206023	106125	39793	16228	4355
2028	441686	336643	237555	135691	59056	16485	4899
udział w ogólnej liczbie ludności (%)							
2008	15,1	9,3	6,3	3,6	1,6	0,5	0,1
2013	18,0	11,5	6,3	3,8	1,8	0,6	0,1
2018	20,7	14,1	8,2	3,9	2,0	0,7	0,2
2023	22,1	16,5	10,4	5,4	2,0	0,8	0,2
2028	23,0	17,5	12,4	7,1	3,1	0,9	0,3
zmiana liczby w stosunku do 2008 r. (2008=100)							
2013	118	123	100	106	114	129	164
2018	135	149	128	105	121	148	218
2023	140	171	159	144	120	160	257
2028	143	176	184	184	179	162	289

Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy wykonanej przez GUS.

**Tabela 12: Prognozowana zmiana udziału grupy wiekowej 80+ (% ogółu ludności)**

Lata	Miasto			Wieś			Razem		
	ogółem	mężczyźni	kobiety	ogółem	mężczyźni	kobiety	ogółem	mężczyźni	kobiety
2008	2,9	1,7	4,0	2,8	1,7	3,9	2,9	1,7	3,9
2010	3,3	2,0	4,4	3,0	1,8	4,1	3,1	1,9	4,3
2015	3,9	2,5	5,1	3,1	1,9	4,4	3,6	2,3	4,8
2020	4,3	2,8	5,7	3,1	1,9	4,3	3,8	2,4	5,1
2025	4,5	2,9	5,9	2,9	1,9	4,0	3,9	2,5	5,1
2030	6,5	4,3	8,3	4,0	2,7	5,2	5,4	3,6	7,0
2035	8,5	5,7	10,9	5,3	3,8	6,8	7,1	4,8	9,1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy wykonanej przez GUS.



## II. 8. Podsumowanie – wnioski istotne dla polityki regionalnej

Analiza prognozy demograficznej wykonanej dla województwa kujawsko-pomorskiego przez Główny Urząd Statystyczny, pozwala sformułować następujące podstawowe wnioski dla polityki regionalnej:

1. Ogólna liczba mieszkańców województwa nie będzie ulegać dużym zmianom. Duże zmiany dotyczyć będą jednak największych miast (gdzie spodziewany jest znaczący spadek liczby mieszkańców) oraz powiatów bydgoskiego i toruńskiego (spodziewany znaczący wzrost). Należy podkreślić, że w przypadku powiatów bydgoskiego i toruńskiego, ze względu na dużą dynamikę procesów społeczno-gospodarczych typowych dla stref podmiejskich, prognoza obarczona jest największym ryzykiem błędu. Na potrzeby planowania zadań własnych (szacunek zapotrzebowania na poszczególne rodzaje usług) zasadne jest dokonywanie stosunkowo częstych prognoz korygujących poprzednie.
2. Bardzo duże zmiany dotyczyć będą struktur wieku – w ramach każdej z grup wiekowych zmiany, które zajdą w okresie zaledwie 20-25 lat, dotyczyć będą nawet kilkudziesięciu procent obecnego stanu i zmienią całkowicie struktury. Podstawowym trendem jest starzenie się społeczeństwa, przejawiające się coraz większym udziałem starszych grup wiekowych w ogólnej liczbie mieszkańców.
3. „Nowe” struktury wymuszą gruntowną zmianę sposobu realizacji zadań własnych samorządów – w tym bardzo duże zmiany dotyczyć będą sfer leżących w zakresie zadań własnych gmin i powiatów. Niezbędne jest podejmowanie pilnych działań na rzecz dostosowania bazy oraz profilu działalności do zmieniającego się zapotrzebowania. Pierwsze istotne zmiany dotyczące zadań własnych zajdą już w okresie 5-10 lat (np. szkolnictwo gimnazjalne). Charakter spodziewanych zmian wskazuje, że zapewnienie dobrej dostępności i jednocześnie wysokiego standardu świadczonych usług będzie wymagało ponoszenia nieproporcjonalnie większych, niż obecnie nakładów. W przypadku niektórych aspektów (np. szkolnictwo ponadgimnazjalne) bardzo realne jest pogorszenie dostępności (zmniejszenie liczby placówek i liczby ośrodków, w których te placówki będą dostępne) i standardu oferty (w przypadku szkół ponadgimnazjalnych – zmniejszenie liczby specjalności, w których będzie można się kształcić).
4. Najważniejszą determinantą rozwoju – na poziomie każdej jednostki (gmina, powiat, województwo) – staje się postępujące starzenie społeczeństwa. To podstawowe uwarunkowanie rozwoju powinno prowadzić do weryfikacji założeń rozwoju każdej jednostki i leżeć u podstaw aktualizacji posiadanych programów i strategii rozwoju, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i innych dokumentów kształtujących politykę rozwoju.
5. Na poziomie województwa, podstawową konsekwencją prognozy będzie zmniejszanie zapotrzebowania na usługi o charakterze regionalnym. Ludność starsza, której udział będzie sukcesywnie rósł, korzystać będzie przede wszystkim z usług realizowanych na poziomie lokalnym. Usługi poziomu regionalnego i metropolitalnego będą więc w mniejszym, niż obecnie, stopniu służyły zaspokajaniu potrzeb mieszkańców regionu, a w większym, niż obecnie, stopniu świadczyły o konkurencyjności regionu (atrakcyjności dla ludności innych regionów).

### III. KUJAWSKO-POMORSKIE 2030. PROJEKCJA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA

#### III. 1. Wstęp

Niniejsze opracowanie stanowi autorską wizję procesów, które będą kształtowały rozwój województwa kujawsko-pomorskiego i stanu województwa kujawsko-pomorskiego w okresie kolejnych dwóch dekad.

Autor jest członkiem zespołu opracowującego zmianę planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego i w przedstawionych symulacjach rozwoju województwa wykorzystał także wyniki analiz wykonanych podczas prac nad Koncepcją zagospodarowania przestrzennego województwa. W odróżnieniu od prac planistycznych dotyczących rozwoju województwa, które opierają się na prognozach, symulacjach i analizach różnych scenariuszy rozwoju, w opracowaniu pominięto część zagadnień, ale pogłębiono analizy kontekstu międzyregionalnego oraz rozwoju społecznego.

Istotną częścią prac, była identyfikacja uwarunkowań rozwoju województwa, wynikających z dokumentów krajowych, definiujących politykę państwa wobec polskiej przestrzeni i rozwoju regionalnego. Przede wszystkim wykorzystano:

- a) projekt „Konceptji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030” opracowany przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, datowany 18 maja 2010 r. (zwany dalej „projektem rządowym”),
- b) „Ekspercki projekt koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju do roku 2033” opracowany przez zespół w składzie: Piotr Korcelli, Marek Degórski, Dominik Drzazga, Tomasz Komornicki, Tadeusz Markowski, Jacek Szlachta, Grzegorz Węclawowicz, Janusz Zaleski, Jacek Zaucha, opracowany w 2010 r. (zwany dalej „projektem eksperckim”),
- c) ekspertyzy do Konceptji zagospodarowania przestrzennego kraju 2008-2033:
  - Bilans demograficzny Polski w roku 2033. Prof. dr hab. Marek Okólski.
  - Zmiany i problemy demograficzne a rozwój przestrzenny Polski. Doc. dr hab. Marek Kupiszewski.
  - Procesy suburbanizacji uwarunkowania, formy i konsekwencje. Prof. dr hab. Andrzej Lisowski, dr Mirosław Grochowski.
  - Ocena powiązań gospodarczych i kapitałowych między miastami – rekomendacje dla KPZK. Dr Tomasz Śleszyński.
  - Wizja infrastruktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem obecnych planów inwestycyjnych GDDKiA – rekomendacje dla KPZK. Mgr inż. Waldemar Kuryłowicz.
  - Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem docelowej struktury modelowej transportu. Prof. dr hab. Jan Burnewicz.
  - Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 rekomendacje dla KPZK, ze szczególnym uwzględnieniem prognozowanych natężeń ruchu. Dr. Jan Friedberg.
  - Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju komunikacji kolejowej. Doc. dr hab. Zbigniew Taylor.
  - Wizja struktury transportowej oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień równoważenia rozwoju transportu. Prof. dr hab. Wojciech Suchorzewski.
  - Perspektywy rozwoju transportu wodnego śródlądowego. Dr hab. inż. Jan Winter.
  - Funkcjonowanie miast małych w systemie osadniczym Polski w perspektywie 2033 – rekomendacje dla KPZK. Prof. dr hab. Krystian Heffner.

- Przemiany funkcjonalno-przestrzenne terenów wiejskich – diagnoza, rekomendacje dla KZPK. Doc. dr hab. Jerzy Bański.
- Uwarunkowania społeczno-gospodarcze związane z restrukturyzacją funkcji rolniczej wsi – diagnoza i rekomendacje dla KPZK. Prof. dr hab. Andrzej Rosner.
- Modele edukacji dla potrzeb KPZK. Prof. dr hab. Rafał Piwowski.
- Infrastruktura społeczna o znaczeniu międzynarodowym i krajowym – stan i prognoza – etap pierwszy, dr. Elżbieta Kozubek, prof. dr hab. Piotr Werner.

Celem opracowania jest przede wszystkim zwrócenie uwagi na spodziewany rozwój tych aspektów funkcjonowania województwa, które mają podstawowe znaczenie dla kształtowania jakości życia mieszkańców, budowania konkurencyjności regionu oraz funkcjonowania samorządów wszystkich szczebli (realizacja zadań własnych w kontekście prognozowanych zmian). Jednym z celów opracowania jest analiza sposobu postrzegania województwa kujawsko-pomorskiego, jako elementu struktury funkcjonalno-przestrzennej kraju, w dokumentach wyznaczających założenia rozwoju kraju, lub mających wpływ na kształtowanie tego rozwoju (projekty dokumentów rządowych lub opracowywanych dla celów polityki krajowej).

Celem opracowania nie jest natomiast gruntowna analiza wszystkich aspektów. Pominięto zagadnienia funkcjonowania infrastruktury technicznej znaczenia krajowego (przede wszystkim energetycznej), gdyż przyjęto założenie, że warunki rozwoju województwa nie będą pod tym względem w jakikolwiek sposób odmienny od warunków rozwoju pozostałych części kraju (bezpieczeństwo energetyczne będzie realizowane na poziomie kraju w sposób równy dla całego terytorium kraju). Ograniczono także zakres analiz dla środowiska przyrodniczego, jako elementu trwałego, który nie podlega oddziaływaniom z poziomu polityki rozwoju kraju lub regionu.

Symulacji rozwoju województwa dokonano w podziale na cztery zagadnienia:

- a) kształtowanie krajowego systemu sieci osadniczej, w tym prognozowane zmiany pozycji Bydgoszczy i Torunia na tle innych ośrodków regionalnych oraz zmiany wzajemnych relacji pomiędzy miastami,
- b) prognozowany rozwój sieci transportowych znaczenia krajowego, kształtujący dostępność zewnętrzną województwa, w tym porównanie różnych propozycji organizacji i koncepcji funkcjonowania sieci,
- c) prognozowany kształt struktury funkcjonalno-przestrzennej regionu, spodziewane zmiany w zakresie powiązań wewnętrznych, perspektywy rozwoju funkcji społeczno-gospodarczych oraz rola i pozycja miast średnich w rozwoju województwa,
- d) prognozowane procesy i zmiany stan w zakresie najważniejszych aspektów rozwoju społecznego.

### **III. 2. Pozycja Bydgoszczy i Torunia w sieci osadniczej kraju**

Kolejna dekada będzie kontynuacją okresu intensywnej rywalizacji o pozycję polskich ośrodków regionalnych w krajowej, a pośrednio także europejskiej sieci osadniczej. Coraz silniejsza integracja funkcjonalna przestrzeni europejskiej oraz postępująca globalizacja praktycznie wszystkich aspektów życia powodują, że przewartościowaniu ulegają czynniki atrakcyjności i konkurencyjności miast i regionów. Jak się wydaje, w najbliższej przyszłości niezbędnym warunkiem konkurencyjności miast będzie zdolność do funkcjonowania w sieci powiązań międzyregionalnych, a podstawowym wyznacznikiem tej konkurencyjności – dodatni bilans wymiany międzyregionalnej w zakresie informacji, innowacji, kapitału i zasobów ludzkich.

O pozycji miasta w ujęciu międzyregionalnym świadczyć więc będzie poziom rozwoju funkcji ponadregionalnych (metropolitalnych), generujących powstawanie przepływów oraz międzyregionalne połączenia komunikacyjne (umożliwiające zachodzenie tych przepływów – są one niezbędnym warunkiem funkcjonowania miasta jako metropolii). O ile pierwsza kategoria leży w pewnym zakresie w kompetencjach samorządów, które pośrednio (a tylko w niewielkim zakresie – bezpośrednio) mogą stymulować rozwój funkcji metropolitalnych, to już zagadnienie dostępności międzyregionalnej, zwłaszcza w aspekcie infrastruktury komunikacyjnej, należy w przeważającej mierze do zadań rządowych. Administracja rządowa poprzez realizację określonych scenariuszy rozwoju może więc stymulować lub ograniczać rozwój wybranych miast i regionów.

W kontekście budowy pozycji konkurencyjności miast i regionów, należy spodziewać się, że relacje ukształtowane w najbliższych latach będą miały bardzo duże znaczenie dla ich rozwoju w dłuższej perspektywie. Największe miasta własnymi siłami lub przy pomocy zewnętrznej (jak w przypadku infrastruktury Euro 2012) dokonują spektakularnych inwestycji w infrastrukturę sportową, kulturalną, biznesową (targowo-wystawienniczą), naukową, na bazie których zamierzają zbudować lub utrwalić wizerunek ośrodków atrakcyjnych. Przykładem silnej konkurencji są zabiegi o pozyskanie globalnych inwestorów (lokalizację fabryk o globalnych rynkach zbytu), prawa do organizacji spektakularnych imprez o znaczeniu międzynarodowym, prestiżowe wyróżnienia (np. tytuł europejskiej stolicy kultury), partycypację w podziale środków na badania naukowe i szkolnictwo wyższe (wsparcie przez miasta uczelni działających na ich terenie), instytucji administracji o znaczeniu krajowym lub międzynarodowym, itp. Dostępne prognozy i ekspertyzy oraz obserwacja dotychczasowych trendów rozwoju wielkich miast wskazują, że kolejne dekady będą okresem pogarszania pozycji Bydgoszczy i Torunia wśród polskich ośrodków regionalnych. Proces ten skutkował będzie ostateczną utratą pozycji Bydgoszczy i ugruntowaniem pozycji Torunia, jako ośrodków co najwyżej „drugoligowych” to znaczy leżących poza najważniejszym nurtem generowania rozwoju i kreowania charakteru społeczno-gospodarczego kraju. Spadek pozycji Bydgoszczy w krajowej sieci osadniczej rozpoczął się wraz z reformą samorządową w 1999 r. i ograniczeniem roli administracji państwowej w funkcjonowaniu kraju. Dotąd miasto cechowało się renomą bardzo silnego ośrodka przemysłowego oraz ważnego ośrodka administracyjnego, czemu sprzyjało funkcjonowanie administracji specjalnych, oddających aż do 1999 r. zasięgiem swego oddziaływania podział administracyjny funkcjonujący do 1975 r. Bydgoszcz administracyjnie podporządkowała obszar o powierzchni wykraczającej poza granice obecnego województwa kujawsko-pomorskiego, ale nie wykształciła z tym obszarem – jakże typowych dla Krakowa, Poznania, Lublina czy Gdańska – „wieży mentalnych”, czy powszechnego poczucia wśród mieszkańców regionu rzeczywistych związków, czy choćby deklarowanej sympatii i przynależności do wspólnoty wytworzonej wokół tych miast. Po utracie funkcji administracyjnej, Bydgoszcz straciła więc znaczną część zaplecza miasta. Restrukturyzacja przemysłu w kolejnych latach, w tym likwidacja kilku powszechnie znanych i kojarzonych z Bydgoszczą zakładów, spowodowała spadek znaczenia miasta jako ośrodka przemysłowego. Jeszcze w latach 90-tych restrukturyzacja gospodarki w innych ośrodkach tradycyjnego przemysłu, windowała Bydgoszcz i ówczesne województwo bydgoskie, na czołowe lokaty w kraju. Dekadę później te same procesy spowodowały znaczący spadek pozycji miasta w rankingach. Bardzo pozytywnym aspektem jest jednak fakt, że restrukturyzacja nie miała istotnych skutków społecznych – została przeprowadzona przy zachowaniu stosunkowo niskich wskaźników bezrobocia. Miasto stało się więc w dużej mierze ośrodkiem usług (w tym otoczenia biznesu), organizacji imprez kulturalnych i sportowych oraz (poza nielicznymi wyjątkami w postaci dużych zakładów) drobnego przemysłu (poza nielicznymi wyjątkami – nie dostrzeganego medialnie, działającego w tradycyjnych branżach, a więc nie należącego do liderów postępu i innowacji

technologicznych, ale dającego stabilne zatrudnienie). Analizy wykonane na potrzeby rządowego projektu KPZK dowodzą, że potencjał Bydgoszczy jako ośrodka przemysłowego, aczkolwiek dostrzegalny w skali kraju, jest znacznie mniejszy, niż największych ośrodków. Lokuje miasto w licznych gronie, wśród których Bydgoszcz jest zdecydowanie największym miastem (co oznacza, że produkcja w przeliczeniu na liczbą mieszkańców jest relatywnie mała – podobną wartość produkcji notują liczne miasta kilkudziesięcioletnie). Niekorzystny jest fakt niskiej dynamiki produkcji przemysłowej w ostatnich latach. Istotnym ciosem dla miasta był także regres transportu kolejowego, w zakresie którego miasto należało do kilku najważniejszych węzłów w północnej części kraju. Problemem obserwowanym od końca lat 90-tych jest ponadprzeciętnie duży ubytek mieszkańców.

W przypadku Torunia, uzyskanie w wyniku reformy administracyjnej z 1999 r., funkcji rzeczywistego regionalnego ośrodka decyzyjnego bez wątplenia stanowiło impuls rozwojowy, lecz w większym stopniu w sferze prestiżu, niż realnych korzyści ekonomicznych. Miasto ze względu na zbyt małą liczbę ludności i zbyt mały potencjał społeczno-gospodarczy w skali kraju, nigdy nie było postrzegane jako ośrodek porównywalny i konkurencyjny na przykład dla Gdańska, Poznania lub Łodzi. Reforma administracyjna nadała porównywalny status miastom poprzednio niżej notowanym w krajowej hierarchii sieci osadniczej – dotyczy to Opola, Olsztyna, Zielonej Góry, Gorzowa Wielkopolskiego. Obecnie te miasta są traktowane jako równorzędne, co zniwelowało przewagę Torunia. Od końca lat 90-tych coraz częściej w analizach szczebla krajowego można spotkać się z kwalifikacją Bydgoszczy i Torunia, jako ośrodków porównywanych do Rzeszowa, Opola, Kielc, Olsztyna, Białegostoku. Oznacza to pozycjonowanie Bydgoszczy i Torunia poza głównymi krajowymi ośrodkami regionalnymi.

Wybór Polski jako gospodarza Euro 2012 i przyznanie prawa organizacji tej imprezy dwóm bezpośrednim sąsiadom Bydgoszczy i Torunia – Poznaniowi i Gdańskowi definitywnie określiło zupełnie inne perspektywy rozwojowe tych miast. Należy zauważyć, że organizacja Euro 2012 ma nie tylko bardzo duże znaczenie marketingowe i prestiżowe, ale przede wszystkim wiąże się z konkretnymi, bardzo wymiernymi inwestycjami i długofalowymi (niewymiernymi) korzyściami towarzyszącymi. Obydwa miasta zyskują realną nowoczesną infrastrukturę w zakresie bazy noclegowej, bazy sportowej, komunikacji publicznej. Przez wiele lat po zakończeniu mistrzostw, infrastruktura ta będzie stanowiła przewagę tych miast przy ubieganiu się o prawo organizacji kolejnych imprez wymagających bazy o takim charakterze. W kontekście konkurencyjności i marketingu regionalnego, jest to niezwykle silny biegun rozwoju, deklasujący miasta nie zaliczone do tego prestiżowego grona.

**Tabela 1: Prognoza zmian liczby ludności miast wojewódzkich**

MIASTA	1995 (stan)	2009 (stan)	2030 (prognoza)	Prognozowana zmiana 1995-2030 (osoby)	Prognozowana zmiana 1995-2030 (%)
Białystok	278489	294685	264617	-13872	-5,0
<b>Bydgoszcz</b>	<b>386056</b>	<b>357650</b>	<b>289716</b>	<b>-96340</b>	<b>-25,0</b>
Gdańsk	463019	456591	362385	-100634	-21,7
Gorzów Wielkopolski	124779	125383	107183	-17596	-14,1
Katowice	351521	308548	229298	-122223	-34,8
Kielce	213777	204835	164967	-48810	-22,8
Kraków	744987	755000	651188	-93799	-12,6
Lublin	354552	349440	297061	-57491	-16,2
Łódź	823215	742387	605104	-218111	-26,5
Olsztyn	167898	176457	157756	-10142	-6,0

Tabela 1: Prognoza zmian liczby ludności miast wojewódzkich (dok.)

MIASTA	1995 (stan)	2009 (stan)	2030 (prognoza)	Prognozowana zmiana 1995-2030 (osoby)	Prognozowana zmiana 1995-2030 (%)
Opole	130219	125792	97503	-32716	-25,1
Poznań	581171	554221	485109	-96062	-16,5
Rzeszów	160271	172770	134369	-25902	-16,2
Szczecin	418156	406307	335590	-82566	-19,7
<b>Toruń</b>	<b>204660</b>	<b>205718</b>	<b>171324</b>	<b>-33336</b>	<b>-16,3</b>
Warszawa	1635112	1714446	1532735	-102377	-6,3
Wrocław	641974	632146	547268	-94706	-14,8
Zielona Góra	116329	117503	100463	-15866	-13,6

Źródło: Obliczenia własne na podstawie prognozy GUS.

Wizja rozwoju sieci osadniczej, w tym zwłaszcza kwalifikacja ośrodków do poszczególnych poziomów hierarchicznych jest jednym z najważniejszych zagadnień poruszanych w każdej dyskusji nad koncepcją zagospodarowania kraju. Jest to ważne uwarunkowanie rozwoju miast. Do pewnego stopnia ma tu bowiem miejsce samospełniający się scenariusz – już sama klasyfikacja miasta do określonej kategorii w tak prestiżowym opracowaniu jak projekt koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju lub ekspertyza do tego projektu, wpływa na postrzeganie danego miasta i wzmacnia lub pogarsza jego konkurencyjność. Opracowania o takim charakterze określają bowiem nie tylko w jaki sposób miasto jest postrzegane z perspektywy krajowej, wyrażają także prognozę rozwoju sytuacji, a przede wszystkim są swoistym zobowiązaniem, że będzie się dążyć do realizacji ich założeń.

Projekt rządowej Koncepcji, przygotowany przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, zawiera szereg ustaleń korzystnych dla województwa kujawsko-pomorskiego. Dostrzec należy przede wszystkim docelowe umiejscowienie Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego jako wykształconego elementu „metropolii sieciowej”. Koncepcja porównuje stan obecny (2010 r.), w którym identyfikuje istnienie dwubiegunowego, kształtującego się obszaru metropolitalnego, z projekcją na 2030 r., gdzie BTOM jest wskazywany jako JEDNOBIEGUNOWA ukształtowana metropolia. Spojrzenie na zespół miast Bydgoszcz i Toruń jako na jeden ośrodek jest pewnego rodzaju przełomem w dokumentach rządowych i spełnieniem postulatów formułowanych od wielu lat przez samorząd województwa. Dotąd Bydgoszcz i Toruń postrzegane były jako odrębne ośrodki, nisko oceniane w rankingach atrakcyjności mierzonej stanem rozwoju funkcji regionalnych i ponadregionalnych – oceny te, „medialnie” bardzo niekorzystne dla województwa, wpływające negatywnie na jego wizerunek i sposób postrzegania, zwłaszcza przez postronnych obserwatorów, całkowicie pomijały założenia polityki regionalnej województwa, które zakładają, że funkcje regionalne obydwu miast nie powinny się dublować, a uzupełniać. To założenie, wraz z dążeniem do komunikacyjnej integracji obydwu ośrodków, realizowanej na przykład przez projekt BiTCity (co *de facto* dla mieszkańców Bydgoszczy i Torunia oznaczać będzie, że obydwa miasta będą wzajemnie swobodnie dostępne w komunikacji publicznej) jest jedną z podstaw polityki regionalnej województwa. Potencjał regionalny i metropolitalny obydwu ośrodków w analizach porównawczych polskich miast wojewódzkich należy więc – zgodnie z założeniami polityki regionalnej województwa, sumować.

Metropolia bydgosko-toruńska (BTOM) jest w rządowym projekcie Koncepcji zaliczana do kategorii obejmującej aż 11 ośrodków (oprócz BTOM, Białystok, Katowice, Kraków, Lublin, Łódź, Poznań, Rzeszów, Szczecin, Trójmiasto, Wrocław). W kontekście konkurencyjności

międzyregionalnej należy więc dostrzec także negatywny fakt, jakim jest uznanie za metropolie w 2030 r. dwóch ośrodków, które jeszcze w 2010 r. były określane jako „ośrodki regionalne – wojewódzkie” (Białystok i Rzeszów). Oznacza to zwiększenie liczby ośrodków tej klasy i objęcie nią także miast relatywnie małych (Rzeszów – 172 tys. mieszkańców w 2009 r., 134 tys. wg prognozy na 2030 r.). Przy takiej klasyfikacji ośrodków regionalnych, traci się pewien „wyjątkowy charakter” tej klasy miast.

Na uwagę zasługuje fakt, że w identyfikacji głównych powiązań funkcjonalnych pomiędzy polskimi metropoliami, BTOM jest wskazywany jako ogniwo łączące metropolię trójmiejską z poznańską oraz trójmiejską z łódzką. Powiązania z metropoliami trójmiejską, łódzką i poznańską, podobnie jak powiązania z Warszawą, są określane mianem „podstawowych”, podczas gdy w 2010 r. za taką kategorię uznawano tylko powiązanie z Warszawą. Koncepcja zakłada więc znacznie większe „usieciowienie” osadnictwa, a metropolia bydgosko-toruńska będzie istotnym węzłem tego systemu.

W eksperckiej wersji Koncepcji zaprezentowano ideę Centralnego Sześciokąta – jako struktury sieciowej największych polskich ośrodków regionalnych, stojącej w opozycji do dotychczas lansowanych układów pasmowych w relacjach „zachód – wschód”. Nie odnosząc się do merytorycznych założeń tej koncepcji, należy jednak zwrócić uwagę na kilka jej szczegółów ilustrujących sposób postrzegania Bydgoszczy i Torunia na tle kraju. Obydwa miasta są traktowane jako odrębne ośrodki, przy czym Bydgoszcz została zaliczona do 3. kategorii (wraz ze Szczecinem, Lublinem i Białymstokiem; do kategorii pierwszej zaliczono Warszawę i aglomerację górnośląską, do kategorii drugiej: Kraków, Wrocław, Poznań, Trójmiasto i Łódź), a Toruń do najniższej – czwartej kategorii (wraz z kilkoma ośrodkami, wśród których część prezentuje zdecydowanie niższy potencjał społeczno-gospodarczy – jak na przykład Olsztyn, Opole, Koszalin, Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra). Interesujące jest również, że w koncepcji tej powiązania Bydgoszczy i Torunia zostały zakwalifikowane do powiązań II rzędu, analogicznie do powiązań Torunia z Warszawą i Łodzią, podczas gdy powiązania Bydgoszczy z Trójmiastem i Poznaniem zaliczono do powiązań I rzędu. Co ciekawe, w modelu tym w ogóle nie dostrzega się powiązań Torunia z Olsztynem (dostrzega się natomiast powiązania Olsztyna z Białymstokiem). Ideę Centralnego Sześciokąta można, z perspektywy interesów województwa, traktować przede wszystkim jako ilustrację wielkiej porażki marketingowej województwa – jednoznacznie dowodzi, że z perspektywy planowania centralnego nie tylko nie dostrzega się regionalnych aspiracji traktowania Bydgoszczy i Torunia jako „dwumiasta”, ale w ogóle nie dostrzega się faktu istnienia powiązań i kooperacji pomiędzy tymi miastami, a sama ocena pozycji obydwu miast (zwłaszcza Torunia) na tle krajowej sieci osadniczej jest dyskusyjna.

W kontekście zidentyfikowanych uwarunkowań, wśród których są liczne, realne zagrożenia, rozwój Bydgoszczy i Torunia w kolejnych dwóch dekadach powinien być podporządkowany następującym celom:

- integracji komunikacyjnej obydwu miast,
- rozwojowi funkcji metropolitalnych, przede wszystkim poprzez coraz silniejsze osadzenie w sieciach powiązań międzynarodowych (niezbędnym warunkiem przepływu międzynarodowych jest także stworzenie połączeń komunikacyjnych),
- rozwojowi funkcji wyspecjalizowanych, które pozwolą postrzegać obydwu miasta w krajowej sieci osadniczej w wyspecjalizowanych dziedzinach jako ośrodki znacznie ważniejsze, niż pod względem ogólnie prezentowanego potencjału – co ważne – wybór funkcji specjalistycznych, które będą szczególnie stymulowane jest mniej istotny, podstawowe znaczenie ma osiągnięcie celu, to znaczy „sukcesu marketingowego” (powszechnego rozpoznawania obydwu miast jako liderów w tych dziedzinach),

- w kategorii marketingu regionalnego podstawowym celem jest wykreowanie wizerunku obydwu miast jako „dwumiasta” – to znaczy „przekonanie” analityków do łącznego, a nie rozłącznego rozpatrywania potencjału obydwu miast w porównaniach z innymi ośrodkami,
- Bydgoszcz i Toruń powinny skupiać wszystkie funkcje regionalne realizowane na terenie województwa – rozpraszanie tych funkcji tylko pozornie przyniesie efekt w postaci ich łatwiejszej dostępności, ale w rzeczywistości będzie wpływać osłabiająco na potencjał województwa w konkurencji międzyregionalnej (zagadnienie to będzie szerzej wyjaśnione w dalszej części opracowania).

Tylko konsekwentne realizowanie powyższych założeń stwarza szanse utrzymania pozycji istotnych ośrodków regionalnych w skali kraju – dostrzegalnych także z perspektywy europejskiej. Podkreślić należy specyfikę województwa na tle innych krajowych i zdecydowanej większości zagranicznych regionów – w Polsce nie funkcjonuje inny region posiadający dwa blisko położone i tak silne ośrodki centralne, wymuszające poszukiwanie „specjalnych rozwiązań” w polityce regionalnej. Kreowanie rozwoju województwa lub ocenianie jego potencjału przez analogie do innych regionów i ich polityki wobec ośrodków regionalnych, jest bezcelowe, bowiem specyfika województwa dwustoletniego jest całkowicie odmienna od województw z jedną, w dodatku jednoznacznie dominującą nad pozostałymi miastami, stolicą.

### III. 3. Dostępność zewnętrzna

Położenie na tle linii komunikacyjnych znaczenia krajowego i międzynarodowego jest jednym z podstawowych czynników osadzających województwo w strukturze kraju. Zagadnienie to jest więc jednym z najważniejszych czynników kształtowania konkurencyjności (region lepiej dostępny jest bardziej konkurencyjny i znacznie bardziej atrakcyjny), ale bezpośrednio wpływa także na jakość życia mieszkańców.

W prognozach i założeniach dostępności komunikacyjnej województwa kujawsko-pomorskiego, zawartych w ekspertyzach oraz projektach KPZK ścierają się różne poglądy – od najbardziej optymistycznych, zakładających powszechną dostępność za pomocą kolei i dróg najwyższych klas, a także wykazujące pewne nowatorskie spojrzenie na funkcjonowanie systemu komunikacji publicznej, po najbardziej pesymistyczne, zakładające w perspektywie 2-3 dekad zaledwie podstawowe inwestycje, nie wykraczające poza plany formułowane już od kilku dziesięcioleci.

Rządowy projekt Koncepcji zakłada (dla całego kraju) bardzo szeroki rozwój sieci komunikacyjnych najwyższych klas – w tym realizację Kolei Dużych Prędkości (wskazuje się prędkość 200 km/h lub 250-300 km/h) oraz sieci autostrad w przebiegu dotąd projektowanych dróg ekspresowych, a także powstanie dodatkowych portów lotniczych. Zgodnie z powyższym projektem Koncepcji, kujawsko-pomorskie będzie połączone z innymi regionami koleją dużych prędkości (Gdańsk – Bydgoszcz – Toruń – Warszawa) oraz autostradami (z Poznaniem – w przebiegu drogi nr 5, z Warszawą – od Bydgoszczy przez Toruń w przebiegu drogi nr 10). Ponadto droga nr 10 na odcinku Bydgoszcz – Szczecin jest utrzymana w randze drogi ekspresowej, a istniejące połączenie kolejowe z Bydgoszczy w kierunku Gdańska oraz w kierunku Poznania (przez Inowrocław) jest sytuowane w klasie „kolei szybkich 120-140 km/h”. Port lotniczy w Bydgoszczy będzie jednym z 15-16 portów obsługujących regiony (liczba ta nie uwzględnia głównego portu o znaczeniu międzynarodowym w okolicach Warszawy; tak duża liczba portów „regionalnych” wskazuje, że przyjmuje się powszechność tego rodzaju



transportu). Takie osadzenie województwa w sieci komunikacyjnej jest bardzo korzystne – zapewnia dobre połączenia z innymi regionami, a infrastruktura komunikacyjna wysokich klas będzie dostępna z relatywnie dużej części województwa (ten ostatni czynnik wyróżnia Kujawsko-Pomorskie – wprawdzie część regionu będzie leżała peryferyjnie wobec linii tak wysokich klas, ale w przypadku większości województw powierzchnie wyłączone są znacznie większe). Przedstawione w projekcie rządowym plany rozwoju sieci są korzystne także w kontekście budowania w stosunku do innych regionów przewag konkurencyjnych, wynikających z dużego zagęszczenia linii wysokich klas. W wielu regionach sieć ta będzie znacznie mniej rozbudowana, a więc przeciętne odległości do niej – większe.

Założenia i prognozy rozwoju sieci dróg, przedstawiane w ekspertyzach wykonanych na potrzeby eksperckiego projektu Koncepcji, jak też sam projekt ekspercki Koncepcji, są znacznie bardziej ostrożne. Schematy sieci dróg wskazywanych do rozwoju bazują w dużej części na planach GDDKiA i można je uznać, w porównaniu z rządową wersją koncepcji, za znacznie bardziej pasywne (do takiej oceny skłaniają dwa fakty: założenia rozwoju GDDKiA opierają się w znacznie większym stopniu na realnych przesłankach, uwzględniających możliwości finansowe i techniczne, ale ich niewątpliwą wadą jest typowe w działalności tego typu instytucji, „dążenie do kontynuacji” czyli bazowanie na starych modelach, poddawanych tylko modyfikacjom, wykluczającym „nowe otwarcie”, czyli przemodelowanie dotychczasowych rozwiązań w odpowiedzi na nowe wyzwania). Docelowa sieć dróg przedstawiona w projekcie rządowym Koncepcji jest pozbawiona tych obciążeń. Autorzy wyszli z założenia, że przedstawiają stan pożądany dla właściwego rozwoju kraju, niezależnie od dotychczasowego stanu i planów rozwoju.

Według eksperckiego projektu KPZK, który przedstawia bardzo niekorzystny scenariusz, do 2020 r. przewiduje się realizację infrastruktury w następujących relacjach:

1. DRB (droga ruchu bezkolizyjnego) nr 1 z Torunia do Gdańska oraz z Torunia do Strykowa (określenie DRB nie jest tu sprzeczne z klasyfikacją danej drogi jako autostrady lub drogi ekspresowej),
2. DRB nr 5 z Grudziądza do Lubawki (a więc na całej długości),
3. modernizacja do prędkości 120 km/h linii kolejowej Katowice–Bydgoszcz–Gdynia,
4. modernizacja do prędkości 120 km/h linii kolejowej Poznań–Toruń–Iława,
5. modernizacja do prędkości 120 km/h linii kolejowej Bydgoszcz–Szczecin.

W okresie 2020-33 projekt zakłada realizację:

1. DRB nr 10 z Płońska do Lubieszyna (a więc na całej długości),
2. DRB nr 16 z Grudziądza do Mrągowa,
3. kolejowej Linii Wielkich Prędkości (>200 km/h) Warszawa–Bydgoszcz.

O ile w zakresie sieci drogowej, projekt ekspercki KPZK zapewnia w docelowym układzie (po 2020 r.) rozwój układu szkieletowego, zapewniającego stosunkowo dobrą dostępność zewnętrzną, to w zakresie funkcjonowania sieci kolejowej zakłada bardzo niewiele inwestycji. W tej dziedzinie, na tle przedsięwzięć planowanych na innych odcinkach sieci, zakres działań dla Kujawsko-Pomorskiego jest wyjątkowo skromny – nie tylko w zakresie liczby linii (relacji), ale także przewidywanych ich parametrów. Ustalenia eksperckiego projektu KPZK są dla województwa bardzo niekorzystne także ze względu na fakt, iż znaczną część istotnych dla konkurencyjności zamierzeń odsuwa poza 2020 r. (podczas gdy w przypadku większości miast regionalnych gros istotnych przedsięwzięć planuje się do 2020 r.), a więc poza okres realnego planowania opartego o możliwości finansowe. Właśnie w aspekcie rozwoju nowoczesnych układów transportowych, ekspercki projekt KPZK najsilniej dzieli przestrzeń

kraju na obszary wspierane i marginalizowane. Pozycję Kujawsko-Pomorskiego i charakter ustaleń dla tego województwa najlepiej ilustruje fakt, iż w sytuacji gdy w krajach zachodnich już obecnie powszechnie jest przekraczanie prędkości 250 km/h w kolejowej komunikacji międzyregionalnej, w projekcie Koncepcji do 2030 r. nie przewiduje się modernizacji żadnej linii kolejowej do prędkości ponad 120 km/h, z wyjątkiem wspomnianej Linii Wielkich Prędkości z Warszawy do Bydgoszczy. Jednocześnie już do 2020 r. planuje się realizację sieci linii wielkich prędkości łączącej Warszawę, Łódź, Wrocław, Poznań, Kraków, Katowice, Trójmiasto. Już do 2020 r. praktycznie wszystkie ośrodki regionalne zyskują – wg Koncepcji – oprócz planowanych linii wielkich prędkości, połączenia o prędkości 160 km/h (w tym niektóre – połączenia w kilku relacjach). Realizacja sieci kolejowej zgodnie z ustaleniami eksperckiego projektu KPZK spowodowałoby, iż Kujawsko-Pomorskie jeszcze w 2030 r. będzie pod względem dostępności kolejowej województwem peryferyjnym, podczas gdy większość regionów, w tym wszystkie sąsiednie, będą już w 2020 r. bardzo dobrze skomunikowane i łatwo dostępne. Zagrożeniem dla Kujawsko-Pomorskiego jest już nie tylko pogorszenie konkurencyjności województwa i oczywiste względne pogorszenie jakości życia nawet przez okres dekady, ale przede wszystkim zagrożenie czy w ogóle linia wielkich prędkości na terenie regionu zostanie zrealizowana. Dla wszystkich ośrodków planuje się bowiem jej realizację w stosunkowo krótkim, przewidywalnym pod względem założeń budżetowych okresie, podczas gdy dla Bydgoszczy i Torunia wskazuje się znacznie niższy priorytet z dużo bardziej niepewną perspektywą finansowania (w tym samym okresie planuje się budowę linii wielkich prędkości z Poznania do Berlina, z Wrocławia do Pragi i ze Śląska do Ostrawy – oznacza to, że w okresie gdy Kujawsko-Pomorskie zyska zaledwie podstawowe połączenie ze stolicą, inne regiony zyskają dodatkowe przewagi konkurencyjne w postaci szybkich połączeń międzynarodowych).

Sieć dróg wysokiej rangi wskazywana w ekspertyzach do projektu eksperckiego KPZK w dużym stopniu nawiązuje do korytarzy transportowych sieci TEN-T, a więc do powiązań międzynarodowych (w strategiach przebudowy głównych dróg krajowych w Polsce firmowanych przez GDDKiA i obejmujących pierwszą i połowę drugiej dekady XXI wieku, priorytetowo traktuje się praktycznie wyłącznie drogi wpisujące się w sieć TEN-T). Układ TEN-T nie jest optymalny dla zapewnienia połączeń wewnętrznych, łączących główne miasta, w tym stolicy województw – sieć TEN-T na terenie kraju obejmuje drogi zbiegające się koncentrycznie w Warszawie oraz zachodni i południowy korytarz tranzytowy. W przypadku województwa kujawsko-pomorskiego, korytarze TEN-T łączą Bydgoszcz i Toruń z Trójmiastem, Toruń z Warszawą, Toruń z Łodzią i Katowicami i Bydgoszcz z Poznaniem. Sąsiednie stolicy regionów – Szczecin oraz Olsztyn nie są połączone siecią TEN-T z Kujawsko-Pomorskim; połączenie Bydgoszczy i Torunia leży poza siecią.

W ekspertyzie przygotowanej przez Waldemara Kuryłowicza przedstawiono dwa warianty sieci autostrad i dróg ekspresowych po 2033 r. Pierwszy zakłada funkcjonowanie bardzo ograniczonej sieci autostrad i bardzo gęstej sieci dróg ekspresowych. W wariantcie tym przez teren województwa kujawsko-pomorskiego, biegnie autostrada A-1 oraz drogi ekspresowe S5, S10 i S16. Jest to układ satysfakcjonujący – zapewniający równomierną obsługę województwa i w pełni konkurencyjny wobec innych regionów, wśród których wiele cechowałoby się znacznie gorszymi warunkami dostępności międzyregionalnej (w zaproponowanym układzie, Kujawsko-Pomorskie cechowałoby się dobrą dostępnością za pomocą sieci dróg wysokiej klasy, do praktycznie wszystkich krajowych ośrodków regionalnych oraz w relacjach międzynarodowych). Drugi wariant bazuje na zakwestionowaniu idei dróg ekspresowych, co skutkuje znacznie szerzej rozbudowaną siecią autostrad, przy ograniczaniu sieci dróg ekspresowych (w obydwu wariantach sieć dróg najwyższej rangi ma mieć długość 6,6 tys. km, przy czym w pierwszym wariantcie aż 4,5 tys. km, a w drugim tylko 2,2 tys. km mają stanowić

drogi klasy S). Wariant ten na terenie kujawsko-pomorskiego utrzymuje sieć zaproponowaną w wariantcie pierwszym, przy czym drogi nr 5 i 10 są wskazywane jako autostrady.

W tej samej ekspertyzie Waldemara Kuryłowicza dokonano symulacji ruchu na drogach krajowych i autostradach przy uwzględnieniu różnych wariantów odpłatności za korzystanie z dróg. Wyniki tych symulacji dla kujawsko-pomorskiego nie są bardzo zróżnicowane, co wskazuje na brak realnych bezpłatnych alternatyw – bez względu na wysokość opłat, potoki ruchu będą zbliżone, bowiem brak możliwości korzystania z sieci dróg bezpłatnych będzie wymuszał korzystanie z dróg płatnych. Powyższa prognoza wskazuje, że najważniejszym węzłem w komunikacji drogowej będzie Bydgoszcz, leżąca na szlaku o największym natężeniu ruchu w województwie – z Trójmiasta przez Bydgoszcz w kierunku Poznania. Wskazywane w tym korytarzu odcinki szczególnie dużego natężenia ruchu – pomiędzy Grudziądzem a Bydgoszczą i pomiędzy Gnieznem a Bydgoszczą – dowodzą spodziewanego dużego ruchu wewnątrzregionalnego. Prognozowaną drogą o dużym natężeniu będzie także odcinek drogi nr 10 pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem (należy podkreślić, że do połączenia obydwu miast w znacznie większym stopniu wykorzystywana jest droga nr 80, nie wykazywana w niniejszej prognozie, stąd też rzeczywista skala ruchu pomiędzy obydwoma miastami będzie wielokrotnie większa, niż wskazywana w prognozie dla drogi nr 10). Prognozy ruchu dla autostrady A-1 pomiędzy Grudziądzem a Toruniem wskazują na spodziewane bardzo małe natężenie – będzie to zdecydowanie najslabiej obciążony odcinek na autostradzie A-1 oraz jeden z najniższych w sieci autostrad ogółem. Powyższa prognoza wskazuje na bardzo małe natężenie ruchu na drodze nr 16 w kierunku Olsztyna oraz stosunkowo małe na drodze nr 10 na odcinku w okolicach Sierpca (co podobnie jak w przypadku drogi nr 5 wskazuje, aczkolwiek w dużo mniejszym natężeniu, na spodziewane wykorzystywanie tej drogi do połączeń wewnętrznych – natężenie na odcinku od granicy województwa do Torunia będzie sukcesywnie rosnąć). Prognoza równomiernego natężenia ruchu na drodze nr 10 od Bydgoszczy w kierunku Szczecina wskazuje, że droga ta rzeczywiście będzie mieć charakter praktycznie wyłącznie tranzytowy.

Przykładem „nowego” (nie bazującego na istniejącej sieci i dotychczasowych kryteriach oceny zapotrzebowań) spojrzenia na kształtowanie sieci transportowych kraju, jest koncepcja sieci pociągów pasażerskich dużej prędkości (ponad 250 km/h) zaprezentowana w ekspertyzie Jana Burniewicza. Zakłada ona realizację od podstaw sieci bazującej na stacji węzłowej w Łodzi, w której krzyżować się będą linie Trójmiasto–Bydgoszcz–Łódź–Kraków/Katowice oraz Warszawa–Łódź–Poznań–Berlin i Warszawa–Łódź–Wrocław. Koncepcja taka, aczkolwiek korzystna dla województwa kujawsko-pomorskiego, bowiem lokująca jeden z ośrodków stołecznych w sieci obejmującej zaledwie kilka krajowych ośrodków regionalnych, nie przynosi istotnych korzyści w skali krajowej. *De facto* nie zapewnia dobrej dostępności wewnętrznej, marginalizuje większość ośrodków regionalnych i jest korzystna przede wszystkim dla kilku największych miast.

Z punktu widzenia interesów województwa kujawsko-pomorskiego niekorzystny jest fakt, że obydwa projekty koncepcji oraz analizowane ekspertyzy pomijają w sieci dróg najwyższych klas drogę nr 15 (relacja Poznań–Olsztyn), która na terenie kujawsko-pomorskiego ma bardzo duże znaczenie dla Torunia i Inowrocławia, ale także kilku miast powiatowych – zwłaszcza Brodnicy, Mogilna, Golubia-Dobrzynia i Wąbrzeźna. Droga ta ma podstawowe znaczenie także dla eksploracji walorów turystycznych województwa – ośrodki i rejony położone w jej przebiegu należą do obszarów o najwyższej wartości kulturowej, także w skali kraju.

Ekspertyza wykonana przez Jana Friedberga dostarcza interesujących prognoz dla planowania systemów komunikacji. Ocenia on, że w 2033 r. w układach metropolitalnych, aż 50% przewozów osób dokonywane będzie komunalnym transportem publicznym, 40% transportem

samochodowym, a 10% – koleją aglomeracyjną. Wg tej samej prognozy na terenach pozamiejskich 20-30% przewozów pasażerskich będzie dokonywane regionalnym transportem publicznym. W ujęciu międzyregionalnym (pomiędzy miastami) wskazuje się na wiodącą rolę motoryzacji indywidualnej – która będzie odpowiadać za 50% przewozów; 40% przewozów realizować będzie kolej, a 10% – transport lotniczy (taka prognoza jest *de facto* przyznaniem się do porażki idei rozwoju sieci szybkich połączeń kolejowych, dla których szczególnie predestynujące są zarówno kształt terytorium Polski, jak i charakterystyka fizyczno-geograficzna polskiej przestrzeni oraz rozmieszczenie największych ośrodków regionalnych – jak się wydaje są one niezwykle sprzyjające dla rozwoju sieci zapewniającej szybkie połączenia stolic regionów oddalonych zazwyczaj o 150-200 km, co jest odległością na tyle dużą, że motoryzacja indywidualna nie stanowi już konkurencji czasowej).

Żaden z analizowanych dokumentów nie przewiduje scenariusza integracji komunikacyjnej Polski z metropolią Berlina. W przypadku województwa kujawsko-pomorskiego dostrzega się szereg korzyści takiego rozwiązania, dlatego też w planowaniu rozwoju sieci i funkcjonowania powiązań komunikacyjnych należy rozważyć hipotezę integracji z Berlinem. Wszelkie przesłanki wskazują, iż w ciągu najbliższych 2-3 dekad rola tego miasta będzie sukcesywnie wzrastać i posiadanie utrwalonych związków (opartych przede wszystkim o możliwość swobodnego dostępu) może przynieść mieszkańcom i gospodarce regionu wymierne korzyści. Zagadnienie to w polskiej polityce regionalnej jest niemal całkowicie pomijane. Koncepcje zagospodarowania przestrzennego kraju kreują model kraju opartego o Warszawę jako centralny ośrodek biznesu, nauki, postępu (implikacją powyższego jest węzłowa rola Warszawy w sieciach i organizacji transportu), a także główny węzeł komunikacji międzynarodowej (lotniczej). Takie spojrzenie jest ewidentnie korzystne dla Warszawy, wokół której wyznacza się obszar z ponad 30-milionowym zapleczem, ale niekoniecznie jest optymalnym modelem rozwoju dla niektórych regionów i mniejszych miast. Przykładem województwa, które może korzystać z impulsów generowanych przez Berlin, jest Kujawsko-Pomorskie. Potencjał naukowy innowacyjny, edukacyjny, kulturalny, czy wreszcie dostępność miejsc pracy i możliwość kooperacji gospodarczej, są w przypadku Berlina znacznie większe, niż w przypadku Warszawy. Zaniechanie działań na rzecz stanowienia takich relacji, byłoby działaniem na szkodę mieszkańców regionu, którzy zostają w ten sposób pozbawiani oferty o znacznie wyższej jakości, niż są w stanie otrzymać na terenie kraju – co więcej, jest to oferta jednego z ośrodków globalnych (rzeczywistej światowej metropolii), który czynnie uczestniczy w kreowaniu światowych trendów rozwojowych. Jeżeli w diagnozie stanu województwa podkreśla się niską innowacyjność Kujawsko-Pomorskiego, to integracja z Berlinem stwarza łatwiejszą możliwość nadrobienia zapóźnień. Należy także pamiętać o uruchomieniu w bezpośrednim sąsiedztwie Berlina portu lotniczego, o znaczeniu transkontynentalnym, z którym Okęcie, czy też nowy planowany centralny port lotniczy na Mazowszu (bez względu na jego docelową lokalizację), a tym bardziej żaden z portów regionalnych, nie mają szans konkurowania pod względem liczby obsługiwanych kierunków. Stworzenie możliwości szybkich i bezpośrednich połączeń terenu województwa z tym portem powinno być priorytetem, który zapewni województwu otwarcie na świat. Dostępność komunikacyjna Berlina jest wprawdzie obecnie znacznie słabsza, niż dostępność Warszawy – wynika to jednak przede wszystkim z organizacji transportu, bowiem układ sieci (drogowych i kolejowych) oraz odległość do Berlina, stwarzają możliwość uruchomienia połączeń, integrujących Bydgoszcz i Toruń z Berlinem w 4-6 godzin.

Uwarunkowaniem niekorzystnym dla Kujawsko-Pomorskiego jest konsekwentna rezygnacja w kolejnych dokumentach kształtujących politykę rozwoju kraju z realnego wykorzystania na dużą skalę transportu wodnego. Położenie województwa w sieci hydrologicznej kraju wskazuje, że w przypadku rozwoju tego środka transportu, mogłoby ono czerpać pewne

korzyści gospodarcze (w przypadku niektórych miejscowości mogłyby one być znaczące dla lokalnej bazy ekonomicznej i rynku pracy) i duże korzyści prestiżowe, związane z ukształtowaniem wizerunku regionu znanego z pełnienia tego typu działalności. Najważniejszymi beneficjentami byłyby ośrodki leżące wzdłuż dróg wodnych nr 70 i nr 40 – wśród nich są cztery największe miasta regionu, trzy miasta powiatowe i kilka małych miast (zwłaszcza dla tej kategorii mógłby to być impuls rozwojowy). Uregulowanie Wisły do celów transportowych wiązałoby się zapewne także z realizacją elektrowni wodnych oraz powstaniem zbiorników, które mogłyby pełnić funkcje retencji przeciwpowodziowej i turystycznej. W polityce regionalnej województwa kwestię zagospodarowania doliny Wisły traktuje się wieloaspektowo i dostrzega szereg korzyści skojarzonych. Niestety nie znajduje to potwierdzenia w żadnym z analizowanych dokumentów. W ekspertyzie „Perspektywy rozwoju transportu wodnego śródlądowego” Jana Wintera zawarto następującą konkluzję: „W praktyce jedynym odcinkiem śródlądowych dróg wodnych, który zachował swoje znaczenie dla transportu towarowego jest Odra. [...] Projekty związane z reaktywacją transportu towarowego na innych polskich drogach wodnych nie mają szans realizacji w najbliższych dziesięcioleciach, głównie z uwagi na ogromne koszty, wątpliwe efekty ekonomiczne.”

### III. 4. Struktura przestrzenna regionu

Struktura funkcjonalno-przestrzenna województwa jest w dominującej mierze determinowana względami fizyczno-geograficznymi, a więc czynnikami niezmiennymi. W najbliższych dwóch dekadach możliwe jest silniejsze zintegrowanie przestrzeni regionu, bowiem w okresie tym powinno dojść do realizacji kolejnych przepraw przez dolinę Wisły, która jest poważną przeszkodą fizjograficzną – w przypadku braku przepraw, rzeka jest granicą dokładnie domykającą przestrzeń i uniemożliwiająca kształtowanie powiązań. Zakłada się realizację przepraw w Bydgoszczy, w okolicach Solca Kujawskiego, powyżej Torunia (w okolicach Nieszawy) oraz we Włocławku. O ile przeprawy w miastach usprawnią lokalne układy komunikacyjne, ale nie spowodują powstania nowych ciężarów, to mosty w Solcu i w okolicach Nieszawy zapewne otwierają będą nowe kierunki powiązań i otworzą możliwości do kształtowania nowych relacji przepływów.

Poza powyższymi przedsięwzięciami oraz północno-zachodnią obwodnicą Torunia i północno-zachodnią obwodnicą Bydgoszczy w ciągu S-5, nie należy się spodziewać realizacji istotnych nowych połączeń drogowych ważnych dla funkcjonowania regionu.

Trudno prognozować szanse realizacji kolejnego lub kolejnych stopni wodnych na Wiśle. Bardzo możliwe, że decyzja będzie tu podjęta w wyniku jakiegoś impulsu – wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności, a więc nie będzie skutkiem ewolucyjnego dojrzewania do idei realizacji stopni, jak ma to miejsce najczęściej przy realizacji tego typu wielkich narodowych przedsięwzięć. Tego typu inwestycje mogłyby stanowić bardzo poważny impuls rozwojowy. Czynniki energetyczny (produkcja energii) jest tu bez wątpienia ważny, ale z punktu widzenia rozwoju regionalnego i kształtowania struktur przestrzennych, większe znaczenie mieć będą zmiany charakteru i intensywności zagospodarowania. Należy wskazać na spodziewane zmiany sieci dróg, na możliwość wykształcenia funkcji turystycznej (jeżeli dojdzie do realizacji kolejnych stopni wodnych, to będą one lokowane pomiędzy dużymi miastami – Toruniem i Włocławkiem, Toruniem i Bydgoszczą, Bydgoszczą i Grudziądem), generującymi duży popyt dla turystyki i rekreacji, tym bardziej, że zbiorniki znajdują się w bezpośredniej ich bliskości, na powstanie nowych miejsc pracy, co może zmienić sytuację materialną mieszkańców części gmin; realizacja stopni wodnych otwiera możliwość transportowego wykorzystania Wisły (powstaje droga o dobrych parametrach technicznych – w wysokiej klasie), wreszcie – zabezpieczenie

doliny przed możliwością wystąpienia powodzi, być może pozwoli na zweryfikowanie zasięgu obszarów wyłączanych z tego tytułu z zabudowy.

Zakłada się, iż system obszarów chronionych, który jest istotnym elementem struktury przestrzennej regionu, gdyż wymogi ochrony ograniczają możliwość realizacji niektórych funkcji i pewnych rodzajów zagospodarowania, nie ulegnie – nawet w dłuższej perspektywie – istotnym zmianom. W tej dziedzinie nie należy się więc spodziewać zaistnienia nowych uwarunkowań, oczywiście pod warunkiem że nie zajdą zmiany systemowe, związane z całościowym przeorganizowaniem ochrony przyrody – postulaty weryfikacji założeń systemu są uzasadnione, zważywszy na fakt, iż obecnie ochrona przyrody leży w gestii wielu podmiotów, obszary (lub obiekty) chronione mogą się wzajemnie przenikać, a do wcześniej opracowanych i wdrożonych zasad ochrony, całkowicie nie przystaje idea obszarów Natura 2000 (do której włączono także obszary dotąd nie uznawane za godne ochrony w ogóle, pomimo bardzo rozbudowanego przestrzennie w latach 90-tych systemu obszarów o zróżnicowanych założeniach rozwoju, podczas gdy obecnie mogą one być objęte bardzo rygorystycznymi zasadami ochrony).

Zakłada się kontynuację procesów urbanizacyjnych w obszarach podmiejskich, czyli rozwój zabudowy mieszkaniowej, usługowej i produkcyjnej, których funkcjonowanie jest bezpośrednio powiązane z sąsiednimi miastami. Rozwój będzie miał charakter jakościowy, a w mniejszym stopniu przestrzenny. Obszary „codziennego funkcjonowania” największych miast czyli strefa codziennych wahadłowych przepływów osób, towarów i kapitału, będą się nieznacznie powiększać. Strefy podmiejskie na terenie województwa wykazują obecnie różny stan rozwoju i będzie to implikować ich zróżnicowany charakter w przyszłości. W pełni wykształcone i silnie zurbanizowane strefy podmiejskie Bydgoszczy i Torunia nie będą już zasadniczo zwiększać zasięgu. Rozwój nowej zabudowy i wzrost liczby mieszkańców odbędzie się w sąsiedztwie lub pomiędzy dotychczasowymi osiedlami podmiejskimi – obserwuje się tu duże rezerwy, a zagęszczanie zagospodarowania będzie miało pozytywne skutki w zakresie optymalizacji wykorzystania przestrzeni. Około 2030 r. pojawią się ważne skutki demograficzno-ekonomiczne żywiłowego rozwoju obszarów podmiejskich z przełomu XX i XXI wieku, a mianowicie w stosunkowo krótkim okresie bardzo liczna grupa przejdzie do grupy poprodukcyjnej, wskutek czego powiaty bydgoski i toruński mogą należeć do „najstarszych” obszarów województwa. Aczkolwiek trudno precyzyjnie przewidzieć kiedy to nastąpi, eksplozja suburbanizacji w okolicach Włocławka wydaje się być tylko kwestią czasu. Obecnie strefa podmiejska wykazuje początkowe stadium rozwoju i obserwowana jest właściwie tylko na północ od miasta. Ograniczenia fizyczno-geograficzne w okolicach miasta będą porządkować te procesy, ale jak się wydaje naturalnym kierunkiem dla działalności gospodarczych jest przede wszystkim korytarz w kierunku Torunia, a dla zabudowy typowo rezydencjalnej – okolice położone bliżej centrum miasta. Grudziądz i Inowrocław w kolejnych dwóch dekadach nie zwiększą zasadniczo obszarów podmiejskich. W przypadku obydwu miast główną przeszkodą jest ich zbyt mały potencjał, skutkujący odpływem ale nie tyle do własnych obszarów podmiejskich, a raczej do innych ośrodków. Oczywiście w sąsiedztwie obydwu miast zachodzić będzie rozwój zabudowy o typowych funkcjach podmiejskich, ale nie wykształcą się zwarte, rozległe obszary, w których zagospodarowanie o takim charakterze będzie miało charakter dominujący. Nie zmienia to faktu, iż dalece zaawansowana będzie urbanizacja społeczna i zawodowa, ale opierająca się na codziennych dojazdach do centrów, a nie na działalnościach endogennych. Podobne procesy, i to niekoniecznie o mniejszym natężeniu, nastąpią w obszarach otaczających najbardziej prężne ośrodki powiatowe – Brodnicę, Świecie i Nakło. Tu suburbanizacja nie będzie jednak rozwijać się strefowo, a punktowo – to znaczy, że osiedla

o typowo podmiejskim charakterze wykształcą się w sąsiedztwie miejscowości oraz przestrzeni prezentujących typowo rolniczy, tradycyjny wiejski charakter.

Zmienia się przestrzenne relacje stanu rozwoju funkcji rolniczej – należy się spodziewać polaryzacji obecnego stanu – to znaczy rejony o największym obecnie potencjale, umocnią swoją pozycję i będą stanowiły jeszcze większy udział w ogólnej produkcji rolnej regionu. Kluczem do zwiększenia efektywności rolnictwa i poprawy jakości życia na obszarach wiejskich, jest wielofunkcyjność – obszary o największym potencjale rolnictwa będą należały do obszarów wielofunkcyjnych, gdzie rolnictwo nie będzie funkcją dominującą (bowiem większość ludności utrzymywać się będzie z działalności pozarolniczych – realizowanych albo równoległe z rolnictwem, albo w oparciu o wyjazdy do pracy do bliżej lub dalej położonych miast), choć w nieprzekształconym krajobrazie wiejskim może sprawiać wrażenie funkcji dominującej (nie będzie tak na zachodnich Kujawach, ale będzie tak na Pojezierzu Chełmińskim, czy Wysoczyźnie Świeckiej lub południowej Krajnie).

W ekspertyzie pt „Uwarunkowania społeczno-gospodarcze związane z restrukturyzacją funkcji rolniczej wsi” autorstwa Andrzeja Rosnera, zawarto następujące konkluzje dotyczące optymalnych kierunków rozwoju wsi: „Wydaje się, że największą wagę w polityce strukturalnej wobec wsi położyć należy na dwa problemy: (a) przełamywanie izolacji przestrzennej miejscowości wiejskich poprzez rozwój infrastruktury komunikacyjnej wewnątrz układów gminnych (zwłaszcza połączenia wsi peryferyjnych z centrum układu gminnego) i związanej z tym komunikacji publicznej oraz (b) przyśpieszenie procesu zmniejszania zatrudnienia rolniczego w połączeniu z koncentracją ziemi. Oba te cele realizowane powinny być równocześnie tak, aby pojawiające się nadwyżki pracy we wsiach peryferyjnych nie prowadziły do nadmiernych migracji w kierunku centrów gminnych i w konsekwencji nadmiernej koncentracji ludności w lokalnych miejscowościach centralnych i procesów depopulacyjnych w miejscowościach peryferyjnych”. Powyższe potwierdza tylko słuszność założeń rozwoju obszarów wiejskich formułowanych w dokumentach polityki regionalnej województwa.

Na obszarach wiejskich należy spodziewać się definitywnego rozwiązania problemu niedorozwoju lokalnej infrastruktury technicznej, przede wszystkim zaopatrzenia w wodę (zakłada się, że docelowo wszyscy mieszkańcy będą obsługiwani przez wodociągi komunalne) oraz gospodarki ściekowej (zakłada się obsługę za pomocą sieci kanalizacyjnych, a w obszarach o braku technicznej lub ekonomicznej możliwości wybór innego, optymalnego w danych warunkach środowiskowych, rozwiązania). Należy także spodziewać się dobrego stanu dróg lokalnych – zwłaszcza tych istotnych dla codziennego funkcjonowania lokalnych społeczności (relacja: dom–szkoła, dom–praca). W okresie 2-3 dekad nastąpi radykalna przebudowa struktury wykształcenia mieszkańców obszarów wiejskich. Wskutek procesów naturalnych znacznie zmniejszy się grupa osób z wykształceniem podstawowym, a nawet nie posiadająca wykształcenia – dziś w niektórych, zwłaszcza bardziej zapóźnionych rejonach, stanowi ona nawet 40-50% dorosłych mieszkańców, ale w większości są to osoby w wieku powyżej 40 lat. Od co najmniej dekady duża część młodzieży wiejskiej podejmuje kształcenie pomaturalne – najczęściej w różnego rodzaju szkołach wyższych i półwyższych. Definiowany dziś jako podstawowy problem rozwoju obszarów wiejskich, niski poziom wykształcenia, przestanie być więc istotnym problemem. Ludność wiejska nie będzie odbiegała w „formalnym” (wynikającym z długości trwania okresu kształcenia) poziomie wykształcenia od ludności dużych miast, przy czym oczywiście problemem będzie jakość uzyskanego wykształcenia, gdyż podobnie jak obecnie jeszcze przez okres co najmniej dekady utrzyma się znaczna dysproporcja w jakości kształcenia pomiędzy uznanymi, renomowanymi uczelniami publicznymi, a prezentującymi bardzo zróżnicowany poziom uczelniami prywatnymi. Zmiany struktury wykształcenia otworzą szerokie możliwości pozarolniczego utrzymania na wsi. Można przyjąć założenie, że prowadzenie gospodarstwa rolnego będzie wynikiem świadomego wyboru,

a nie konieczności wynikającej z braku możliwości podjęcia innej pracy. Efektywność gospodarstw rolnych tym samym prawdopodobnie wzrośnie – nie tylko jako skutek lepszych kwalifikacji, ale także spodziewanego odpływu nadwyżki siły roboczej, a więc także zmiany struktur wielkościowych.

Po 2030 r. struktura wykształcenia ponownie może się pogarszać – będzie to skutkiem prognozowanego upadku licznych wyższych szkół niepublicznych – zwłaszcza działających w małych miastach. Dostęp do szkół wyższych ulegnie więc pogorszeniu, a trudno obecnie przewidzieć w jakim kierunku i w jakim stopniu rozwiną się różne formy kształcenia niestacjonarnego i na ile wiedza zdobyta w ten sposób będzie uważana za konkurencyjną na rynku pracy. Teoretycznie dobrze funkcjonująca komunikacja regionalna może zapewnić dostęp do dobrych jakościowo szkół w Bydgoszczy i Toruniu – wówczas problem pogarszania wskaźników wykształcenia nie musi w ogóle wystąpić, a w zakresie dostępu do określonej jakości kształcenia młodzież wiejska nie różniłaby się wówczas w ogóle od młodzieży zamieszkującej te miasta. Jest to kolejny argument za tworzeniem za wszelką cenę wydajnego systemu komunikacji regionalnej.

Opisane procesy zajdą również w miastach, choć tu ze względu na występowanie już obecnie mniejszych dysproporcji, zmiany te nie będą aż tak eksponowane.

Na obszarach wiejskich województwa wciąż bardzo ważnym problemem pozostanie rozproszenie osadnictwa, należy się jednak spodziewać, że migracje i procesy naturalne w pewnym stopniu wpłyną tu porządkująco. Obserwowany będzie proces „wymierania przysiółków”, to znaczy zanikania jednostek osadniczych liczących po kilku-kilkunastu mieszkańców, których jest dziś stosunkowo dużo, zwłaszcza w pewnych rejonach województwa. W kształtowaniu ładu przestrzennego bardzo dużo zależy od odpowiedzialnych działań samorządów gminnych w zakresie wyznaczania terenów rozwojowych. Wszelkie formy koncentracji zagospodarowania służą poprawie jakości życia mieszkańców oraz racjonalizacji zarządzania, zwłaszcza w dziedzinie możliwości i kosztów realizacji zadań własnych.

Prognozując rozwój funkcji społeczno-gospodarczych województwa należy zauważyć pewną zależność uwarunkowań rozwoju od rozwiązań prawnych o charakterze ogólnokrajowym. Przykładem jest rozwój specjalnych stref ekonomicznych; niektóre ważne dla gospodarki województwa zakłady są zależne od zamówień publicznych lub bardzo silnie zależne od koniunktury na rynkach zagranicznych (zwłaszcza zakłady działające w strukturach koncernów o ogólnokrajowym lub ponadnarodowym charakterze). Ciechocinek i Inowrocław mają wszelkie predyspozycje by zachować pozycję bardzo dużych w skali kraju uzdrowisk, ale w dużej mierze jest to zależne od polityki państwa w zakresie refundowania świadczeń uzdrowiskowych. Teoretycznie wzrost liczby ludności starszej wyznacza korzystne perspektywy funkcjonowania, ale jednocześnie siła nabywczą społeczeństwa w najbliższym okresie na pewno nie pozwoli na wyłącznie komercyjne finansowanie tego sektora. Kujawsko-Pomorskie zajmuje drugą pozycję w obsłudze ruchu uzdrowiskowego w kraju, z udziałem sięgającym 1/5 ogólnokrajowego potencjału, więc wszelkie istotne zmiany uwarunkowań mają podstawowe znaczenie.

Różne scenariusze mogą opisywać rozwój obszarów uznawanych dotąd za rejony znaczącego znaczenia funkcji turystycznej i nie można jednoznacznie wskazać, który ma największe szanse zaistnienia. Bory Tucholskie z doliną Brdy, Pojezierze Brodnickie z doliną Drwęcy, rejon jezior żnińskich, niektóre gminy leżące poza zwartymi rejonami (jak np. Jeziora Wielkie) są obszarami, które w przeszłości utożsamiano jednoznacznie z dużym potencjałem turystycznym, mierzonym między innymi bardzo dużą skalą ruchu – niewspółmiernie wysoką w stosunku do liczby mieszkańców, a bezwzględnie na tyle dużą, że dostrzegalną nawet w skali kraju. W kolejnych latach kontynuowana będzie trwająca od ponad dekady „ewolucja turystyki” – to znaczy zmiana



zarówno zachowań ludności w dziedzinie turystyki i rekreacji (zwłaszcza zmiana preferencji), jak i oferty (produktu turystycznego). Powyższe zmiany dotkną w dużym stopniu województwo i będą niekorzystne dla obszarów, które przez kilka ostatnich dekad uchodziły za obszary atrakcyjne i pozbawione konkurencji w tej dziedzinie, co nie sprzyjało podejmowaniu działań innowacyjnych i modernizacyjnych, i raczej utrwalalo wąską specjalizację w zakresie produktu. Najbardziej pesymistyczny scenariusz dla rejonów turystycznych zakłada całkowity regres funkcji, spowodowany niedostosowaniem do oczekiwań potencjalnych odbiorców, a więc brakiem zainteresowania i ruchu. W scenariuszu tym likwidacji ulega większość zagospodarowania, a poziom ruchu nie wyróżnia tych obszarów w żaden sposób od innych – nie uważanych za atrakcyjne. Scenariusz taki jest do pewnego stopnia realny, ponieważ popyt na tradycyjną ofertę, związaną z biernymi formami wypoczynku, będzie coraz niższy, a objęcie większości rejonów turystycznych ochroną przyrody w pewnym stopniu uniemożliwia rozwój niektórych atrakcyjnych produktów. Scenariuszem pozytywnym jest przebudowa oferty, to znaczy znaczne jej poszerzenie, wydłużenie sezonu, wykreowanie produktów markowych i rozpropagowanie oferty, połączone ze stopniową zmianą preferencji w kierunku realizacji wypoczynku na terenie regionu. Konkurencją dla rejonów turystycznych będzie coraz większe zainteresowanie czynnymi formami wypoczynku, które nie muszą być realizowane w rejonach o szczególnie dużej atrakcyjności. Szereg form rekreacji może być rozwijanych na terenie całego regionu, zajdzie więc proces dekoncentracji – rozproszenia oferty, tak niekorzystny dla rejonów turystycznych bazujących na efekcie skali.

W największym stopniu na kształtowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej regionu będzie wpływać stan komunikacji publicznej. Transport publiczny jest krwiobiegiem powiązań między ośrodkami, a ich zapleczem. Zapewnia symbiozę i harmonijny rozwój obydwu tych przestrzeni – większość miast rozwija się na bazie funkcji egzogenicznych (rynek zbytu na dobra i usługi oferowany przez miasto jest powiększony o ludność obszarów obsługiwanych), a jednocześnie obszary obsługiwane zyskują możliwość zaspokojenia różnego rodzaju potrzeb. Obszar dobrze obsługiwany komunikacyjnie staje się naturalnym obszarem oddziaływania, brak połączeń skutkuje stagnacją lub regresem dla obydwu stron.

Sprawnie funkcjonujący transport publiczny w ujęciu regionalnym, powinien uwzględniać kilka niezbędnych warunków:

- wysoki stopień pokrycia województwa siecią (w przypadku województwa optymalne jest tworzenie systemu dwustopniowego – to znaczy wyznaczenie węzłów, które będą zapewniały połączenia z Bydgoszczą i Toruniem, i w których zbiegać się będą lokalne linie obsługujące dany obszar), podstawowym założeniem powinno być wyeliminowanie możliwości powstawania obszarów peryferyjnych – nieobsługiwanych,
- duża częstotliwość połączeń,
- ustanowienie korzystnych taryf,
- wysoka przeciętna prędkość, czyli krótki czas dostępu do miast,
- dla obszarów podmiejskich zasadna jest integracja komunikacyjna z miastami za pomocą miejskich sieci połączeń (wydłużenie linii miejskich lub stworzenie na rogatkach miast węzłów przesiadkowych odbierających przez linie wewnątrz-miejskie pasażerów dowożonych z obszarów podmiejskich).

Prawidłowo zorganizowany transport publiczny, w połączeniu z bardzo korzystnymi cechami sieci osadniczej województwa (przede wszystkim – centralnym położeniem obydwu ośrodków regionalnych, w których zbiega się zdecydowana większość ważnych linii komunikacyjnych) pozwala przekształcić obecnie niezbyt zintegrowane komunikacyjnie województwo (istnieją problemy w komunikacji nie tylko pomiędzy różnymi częściami województwa, bardzo często w ogóle ze sobą nie połączonymi, ale nawet z dostępem do ośrodków wojewódzkich) w miejski

region funkcjonalny Bydgoszczy i Torunia – znajdujący się w całości w strefie swobodnego dostępu tych miast („swobodny dostęp” oznacza dostęp o dowolnej godzinie, z przystanku zlokalizowanego w pobliżu miejsca zamieszkania, po zryczałtowanej cenie, na tyle niewielkiej, by koszty transportu nie decydowały o jego realizacji).

Realizacja takiego regionalnego systemu powinna w maksymalnym stopniu opierać się na liniach kolejowych. Sieć kolejową regionu należy uznać za sprzyjającą takiemu założeniu – pięć największych miast jest połączonych czynnymi liniami, w tym aż cztery – liniami dwutorowymi, zelektryfikowanymi. Także część miast powiatowych leży w przebiegu linii, które mogą odgrywać podstawową rolę w takim regionalnym systemie – wymienić tu należy Nakło, Aleksandrów Kujawski, Mogilno, Wąbrzeźno. Stosunkowo łatwo można zapewnić szybkie połączenie Lipna, Tucholi, Świecia (w tym przypadku należy reaktywować kilkukilometrową nieczynną linię).

Dostępność kolejowa ośrodków powiatowych jest ważnym uwarunkowaniem regionalnego systemu transportu publicznego, gdyż należy zakładać, że to właśnie miasta powiatowe stałyby się w większości węzłami intermodalnymi, do których docierałoby się za pomocą lokalnie działającej sieci autobusowej lub transportem indywidualnym. Spośród miast nie będących ośrodkami powiatowymi, ale pełniącymi funkcje ponadlokalne, będącymi większymi skupiskami ludności, lub mogącymi pełnić rolę węzłów intermodalnych, należy wskazać przede wszystkim Chełmżę, Szubin, Jabłonowo Pomorskie, Kowalewo Pomorskie, Koronowo. Jak się wydaje, w okresie maksymalnie dekady należy podjąć prace projektowe na rzecz realizacji połączenia z Bydgoszczą do Koronowa (odcinek Bożenkowo – Koronowo), przywrócenia połączenia z Brodnicą (być może w pewnych odcinkach po nowo wyznaczonej trasie), przywrócenia połączenia z Szubinem (w kontekście reaktywacji tej linii należy także rozważyć realizację linii Szubin–Żnin).

Powyższa idea rozwoju sieci transportu regionalnego znajduje potwierdzenie w ekspertyzie Krystiana Heffnera, pt. „Funkcjonowanie miast małych w systemie osadniczym Polski w perspektywie 2033 r.”. Wskazuje się tu, że „Głównym ograniczeniem rozwojowym dla wielu małych miast jest słaba dostępność komunikacyjna. Rekomendacją skierowaną do polityki regionalnej jest intensywne wzmocnienie dostępności (komunikacyjnej, transportowej) małych miast.”

Kolejna dekada będzie okresem kształtowania potencjału, wizerunku i pozycji tzw. miast średnich w sieci osadniczej województwa i kraju. Jak dotąd Włocławek, Grudziądz i Inowrocław, formalnie pełniące funkcje siedzib powiatów, z racji znacznie większej liczby ludności oraz rzeczywistego lub zamierzanego (deklarowanego) rozwoju usług o zasięgu ponadpowiatowym, wykazywały aspiracje pełnienia funkcji uzupełniających wobec Bydgoszczy i Torunia, to znaczy „przejmowania” od tych miast części funkcji regionalnych. W hierarchii sieci osadniczej regionu, miasta te lokowały się „pomiędzy” „typowymi” niewielkimi ośrodkami powiatowymi, a ośrodkami wojewódzkimi. Tak też miasta te postrzegano w pierwszej strategii rozwoju województwa – opracowanej, co bardzo ważne dla istoty zagadnienia, przed „rewolucją informatyczną”, „eksplozją” motoryzacji indywidualnej, upowszechnieniem i spowszednieniem nawet w skali regionalnej konsekwencji globalizacji gospodarki, przed nastaniem ery ostrej konkurencji międzyregionalnej oraz przed akcesją do Unii Europejskiej (szczególnie ważny jest tu aspekt otwarcia granic, skutkujący przejmowaniem nowych wzorców i aspiracji w zakresie jakości życia). W ówczesnych realiach uznano, że ze względu na stosunkowo dużą (według ówczesnych możliwości dostępu) odległość do Bydgoszczy i Torunia, w warunkach konieczności osobistego załatwiania większości istotnych dla funkcjonowania ludności spraw, niezbędne będzie wykształcenie „terenowych przedstawicielstw” ośrodków wojewódzkich, położonych „bliżej” miejsca zamieszkania. Opisane powyżej procesy, typowe zwłaszcza

dla pierwszej dekady XXI wieku, całkowicie przewartościowują potencjał miast średnich i powodują, że cechy stanowiące wówczas przewagi konkurencyjne tych miast, nie są dziś istotne dla kształtowania polityki regionalnej (lub są istotne w znacznie mniejszym stopniu). Już pod koniec pierwszej dekady XXI wieku stało się oczywiste, że taka formuła funkcjonowania tej klasy miast wyczerpała się – miasta średnie nie były w stanie zaoferować żadnego produktu o choćby porównywalnej jakości do oferty Bydgoszczy i Torunia. Dla mieszkańców obszarów leżących w sąsiedztwie tych miast stają się one mniej atrakcyjne, niż siedziby województw, stąd w realizacji potrzeb regionalnych pomijają oni ten szczebel, preferując ośrodki regionalne. Pozycja tych ośrodków jest osłabiana także ze względu na permanentnie wysoki poziom bezrobocia, skutkujący niższymi dochodami gospodarstw domowych, co skutecznie ogranicza rozwój komercyjnych usług o znaczeniu regionalnym.

Jaki jest więc optymalny model funkcjonowania miast średnich w kolejnych dwóch dekadach? Bez wątplenia ścierają się interesy lokalne z interesami województwa. Jako interesy lokalne należy rozumieć aspiracje samorządów lokalnych i postulaty utrzymania status quo w zakresie „specjalnego” traktowania miast w polityce regionalnej. Oczekuje się przede wszystkim lokowania w tych miastach wojewódzkich (finansowanych z budżetu województwa) inwestycji z zakresu funkcji regionalnych, które będą utrwały ponadpowiatowy zasięg oddziaływań. Z punktu widzenia interesów województwa (jako całości – rozumianej jako wspólnota samorządowa regionu), realizacja najważniejszych celów rozwoju województwa (zakładających poprawę jakości życia mieszkańców oraz wzrost konkurencyjności) może następować wg odmiennego scenariusza. Uwzględniając opisaną powyżej zmianę uwarunkowań rozwoju miast średnich (utrata ich walorów w polityce regionalnej) oraz uznawane za dogmat polityki regionalnej Kujawsko-Pomorskiego kształtowanie obszaru metropolitalnego, należy przeorientować politykę rozwoju na koncentrację środków w obszarze metropolitalnym (a więc w Bydgoszczy i Toruniu) oraz zapewnieniu mieszkańcom całego województwa dobrego dostępu do obydwu miast regionalnych w komunikacji publicznej. (Dekoncentracja środków przeznaczanych na rozwój oraz rozpraszanie oferty usług regionalnych w wielu miastach nie tylko obniża dostępność do tej klasy usług, ale także obniża, bardzo istotny w konkurencyjności międzyregionalnej, potencjał ośrodków stołecznych). Paradoksalnie nawet dla mieszkańców miast średnich scenariusz ten zakłada lepszy dostęp do funkcji regionalnych i możliwość skorzystania z oferty wyższej jakości. Przede wszystkim taki model jest sprawiedliwy społecznie, bowiem gwarantuje wszystkim mieszkańcom województwa równy dostęp do usług regionalnych, podczas gdy utrzymywanie modelu miast średnich jako ośrodków uzupełniających zawsze skutkowało „skazywaniem” mieszkańców ich zaplecza na ofertę gorszej jakości, niż oferta Bydgoszczy i Torunia. W jaki sposób miasta średnie mogą zrekompensować utratę prestiżu, jaką niewątpliwie będzie utrata po okresie dekady eksponowania w polityce regionalnej, pozycji w sieci osadniczej? Podstawowym zagadnieniem jest integracja komunikacyjna z Bydgoszczą i Toruniem (co jest w gestii samorządu województwa), czemu sprzyja niewielka odległość i możliwości techniczne realizacji szybkich połączeń (dojazd z Włocławka, Grudziądza, czy Inowrocławia do centrum Bydgoszcz i/lub Torunia może być – przy modernizacji sieci i odpowiedniej organizacji połączeń – pod względem czasu dojazdu porównywalny z dojazdami z peryferyjnych dzielnic tych miast w komunikacji publicznej). Miasta średnie powinny się skupić na umacnianiu istniejących i rozwoju nowych działalności specjalistycznych (także specjalizacja w skali kraju, pozwalająca na zaistnienie wśród kilkudziesięciu innych „podobnych” miast – specjalizacja jest także instrumentem tworzenia atrakcyjności), a także na rozwoju gospodarczym, w zakresie którego mogą konkurować dostępnością terenów i kosztami prowadzenia działalności gospodarczych z ośrodkami regionalnymi (co może wręcz prowadzić do czynnej lub biernej deglomeracji Bydgoszczy i Torunia do tych miast).

### III. 5. Rozwój społeczny

Prognoza demograficzna wskazuje, iż zmiany liczby ludności będą istotne tylko w obszarach wielkich miast i ich obszarach podmiejskich, natomiast na terenie całego województwa bardzo istotne będą zmiany struktur ludności, polegające na sukcesywnym zwiększaniu liczby i udziału ludności starszej, przy malejącej liczbie i udziale grup młodych.

Najważniejszą konsekwencją prognozowanych procesów jest konieczność dostosowania sektora usług publicznych (a także – co zapewne nastąpi jako naturalny proces rynkowy – dostosowania potencjału usług rynkowych).

W największych miastach bardzo duży udział ludności starszej wpłynie na ich funkcjonowanie i zagospodarowanie przestrzeni. Fakt, iż około 1/3 populacji stanowią będą mieszkańcy w grupie emerytalnej (a około 8-10% w grupie ponad 80 lat) będzie miał istotne konsekwencje dla kilku sfer życia. Wymienić tu należy:

- funkcjonowanie komunikacji publicznej – wymagana gęstsza sieć linii i powszechne stosowanie pojazdów niskopodłogowych; rzadko dostrzeganą konsekwencją zmian demograficznych będzie znacznie mniejsza efektywność ekonomiczna transportu miejskiego – ludność starsza objęta jest ulgami na przejazdy, stąd nastąpi istotne obniżenie wpływów ze sprzedaży biletów (częściowo równoważone ubytkiem grupy dzieci i młodzieży, również korzystającej z ulg), prawdopodobnie ulegnie zwiększeniu także czas pokonywania tras (dłuższy niezbędny czas na przystankach),
- niemal pewny jest spadek natężenia ruchu w relacjach wewnątrz-miejskich – zmniejszenie liczby ludności dojeżdżającej do szkół,
- funkcjonowanie przestrzeni publicznych – należy spodziewać się znacznie większego zapotrzebowania na łatwo dostępne i dobrze urządzone przestrzenie publiczne (zwłaszcza tereny zielone, parki) – około 1/3 populacji miast będą stanowili mieszkańcy dysponujący niemal nieograniczonym czasem wolnym, stąd ich zainteresowanie spędzaniem tego czasu w formie rekreacji o różnym charakterze, zapewne będzie bardzo duże; należy się spodziewać także wzrostu zapotrzebowania na ogrody działkowe,
- w sferze kultury należy spodziewać się większego zapotrzebowania na działalność placówek ukierunkowanych na zainteresowania ludności starszej, wzrośnie zapotrzebowanie na wykwalifikowaną kadrę dla tych placówek,
- oczywiste są bardzo duże zmiany w funkcjonowaniu ochrony zdrowia – wraz ze wzrostem udziału ludności starszej nie tylko zwiększy się ogólne zapotrzebowanie na usługi z tej dziedziny, ale przede wszystkim nastąpią zmiany w zakresie określonych specjalności – wzrośnie zapotrzebowanie na wykwalifikowaną kadrę, także w zakresie pomocy społecznej,
- ogół prognozowanych zmian w sferze komunalnej, prowadzi do wniosku, iż sektor ten będzie wymagał znacznie większych nakładów, niż obecnie, a zdolność danego miasta do właściwego realizowania tych zadań będzie miała podstawowy wpływ na kształtowanie jakości życia mieszkańców; znacznie zwiększy się koszt funkcjonowania usług – np. duża liczba przedszkoli i szkół będzie zachowana pomimo znacznie mniejszej liczby uczęszczających do nich (są to usługi, w których istotnym zagadnieniem jest fizyczna bliskość oraz kwestia bezpiecznej drogi dojścia; drogę do szkoły uczniowie pokonują zazwyczaj samodzielnie i szkoła powinna znajdować się w odległości umożliwiającej taki dostęp),
- trudno ocenić perspektywy rozwoju sektora handlu i usług komercyjnych wynikające ze zmian struktur demograficznych. Bez wątplenia zmieni się profil wielu placówek

(mniejszy popyt generowany przez dzieci i młodzież). Istotnym uwarunkowaniem może być wielkość środków pozostających w dyspozycji emerytów – obecnie wskazuje się, że poziom dochodów jest niski, co w przypadku utrzymania takich relacji, będzie czynnikiem ograniczającym rozwój handlu i usług, zwłaszcza ponadstandardowych, w tym rynku towarów i usług luksusowych,

- bezwzględne zmniejszenie liczby ludności, a także wzrost udziału grup starszych, będzie także wpływać na sytuację mieszkaniową – należy tu zwrócić uwagę na kilka aspektów: należy się spodziewać znacznie większej dostępności mieszkań (duża podaż wpłynie korzystnie na warunki nabycia/wynajmu), prawdopodobnie zmniejszy się skala nowego budownictwa (w związku z łatwym dostępem do mieszkań już istniejących), prawdopodobne jest obniżanie standardu i pogarszanie stanu technicznego wielu mieszkań (ze względu na fakt, iż wiele mieszkań będzie pozostawało niezasiedlonych, a zdolności inwestycyjne ludności mogą być zbyt małe dla przeprowadzania remontów i modernizacji). W zagospodarowaniu miast będzie prawdopodobnie przeważać tendencja do skupiania zabudowy – nowe inwestycje mieszkaniowe realizowane będą prawdopodobnie w pobliżu centrów lub poprzez zagęszczanie już istniejącej zabudowy,
- ważną zmianą w funkcjonowaniu miast i zagospodarowaniu przestrzeni, wynikającą bezpośrednio ze zmiany struktur wieku, będzie ograniczenie mobilności (typowe dla ludności starszej) i załatwianie większości codziennych spraw w obrębie własnego osiedla lub w bliskim sąsiedztwie miejsca zamieszkania – wzrośnie więc potrzeba równomiernego wyposażenia terenów mieszkaniowych w usługi publiczne i pogorszy się perspektywa funkcjonowania dużych przedsięwzięć komercyjnych, bazujących na dojazdach (np. centra handlowe i centra rozrywki) – w większym stopniu bazować one będą na klienteli dojeżdżającej z obszarów podmiejskich, a w mniejszym na ludności miast.

Prognozować należy poprawę stanu przestrzeni publicznych w miastach. Procesy rewitalizacji śródmieść oraz obszarów zdegradowanych (powojaskowych, przemysłowych, komunikacyjnych) rozpoczęte w początku XXI wieku będą kontynuowane w kolejnych latach i można się spodziewać, że w 2-3 dekadzie XXI wieku, przestrzenie miejskie będą w znacznie większym stopniu estetyczne i uporządkowane. Rewitalizacja części przestrzeni (zwłaszcza w obszarach przemysłowych) może mieć na celu tworzenie przestrzeni wspólnych (adaptacja na cele kultury, rozrywki, nauki), a więc zwiększy się dostępność tego typu dóbr i usług. Nie można jednak wykluczyć wtórnej degradacji przestrzeni uprzednio zrewitalizowanych, zwłaszcza w największych miastach, co będzie skutkiem znacznego zmniejszenia możliwości finansowych miast w związku ze spadkiem liczby ludności i jednoczesnym wzrostem obciążeń w zakresie zadań własnych. Jednocześnie realne jest pozostawanie znacznej liczby opuszczonych mieszkań – w skrajnych przypadkach może to prowadzić do powstawania całych dzielnic zdegradowanych (zagrożenie zwłaszcza dla dzielnic śródmiejskich, z dużym udziałem starej substancji mieszkaniowej o niskim poziomie wyposażenia w instalacje).

Istotną negatywną zmianą, będącą następstwem zmian struktur demograficznych, będzie regres szkolnictwa ponadgimnazjalnego i wyższego. Przewidywany znaczny spadek liczebności grup korzystających z ich usług doprowadzi do przemodelowania sieci szkół i profili ich działalności. Przede wszystkim należy spodziewać się następujących zmian:

- zmniejszy się liczba szkół (mniejsze zapotrzebowanie będzie skutkowało redukcją liczby placówek),
- zmniejszy się liczba miejscowości, w których funkcjonować będą szkoły ponadgimnazjalne – i ten proces może być najbardziej dotkliwy, bowiem zwiększą się odległości od miejsca zamieszkania do miejsca pobierania nauki,

- zmniejszy się liczba rzadziej reprezentowanych („niszowych”) kierunków kształcenia – w większości ośrodków dostępny będzie tylko „typowy” – „podstawowy” zestaw kierunków.

Regres kształcenia na terenach poza wielkimi miastami będzie zjawiskiem powszechnym i trwałym. W przewidywanej przyszłości liczba uczniów szkół ponadgimnazjalnych będzie niższa od obecnej, a więc zapotrzebowanie na tego typu kształcenie będzie niższe, niż obecnie. W Kujawsko-Pomorskim na obszarach wiejskich oraz w małych miastach działa bardzo wiele szkół ponadgimnazjalnych. Oprócz ważnych funkcji edukacyjnych, stanowią one miejsca pracy, mają znaczenie kulturowe, integrujące lokalne społeczności i prestiżowe. Znaczna część tych placówek prawdopodobnie zostanie zlikwidowana.

Oczywiście można sobie wyobrazić sytuację, że samorzady powiatowe ze względów społecznych utrzymywać będą szkoły ponadgimnazjalne, a zwłaszcza wybrane kierunki kształcenia, o małej liczbie uczniów (co byłoby działaniem ze wszech miar pożądanym), ale wydaje się to mało prawdopodobne, zwłaszcza w odniesieniu do wszystkich istniejących szkół. W okresie około dekady cierpiące na brak uczniów szkoły mogą funkcjonować poprzez realizację programów dokształcania obecnej ludności dorosłej, ale jak się wydaje również zainteresowanie takimi formami kształcenia po przejściowym wzroście, będzie malało – głównie ze względu na fakt, iż młode pokolenie będzie na tyle dobrze wykształcone, że nie będzie zachodziła potrzeba uzupełniania wiedzy na poziomie ponadgimnazjalnym.

Warto zauważyć, że na terenie województwa kujawsko-pomorskiego już obecnie wskazuje się tereny, w których dostępność szkół średnich jest ograniczona – tak jest na przykład na rozległym obszarze położonym pomiędzy Nowem, Świeciem, Bydgoszczą, Karolewem, Koronowem i Tucholą. Powiat świecki należy do obszarów o najsłabszych wskaźnikach dostępności do szkół – wprawdzie potencjał Świecia jest pod tym względem duży, ale miasto jest w tym największym powierzchniowo powiecie bardzo acentralnie położone i szkoły te są zwyczajnie bardzo trudno dostępne komunikacyjnie. Przeciwnieństwem powiatu świeckiego jest powiat sępoleński, gdzie przy małej powierzchni i regularnym kształceniu tej jednostki, szkoły są dostępne aż w 3 ośrodkach. Spadek liczby młodzieży zapewne będzie skutkował nie tylko zmniejszeniem liczby szkół, ale także regresem społeczno-gospodarczym zarówno Sępólna jak i Więcborka – likwidacja szkół powoduje zawsze uzasadnioną frustrację w lokalnych społecznościach (poczucie utraty instytucji o kilkudziesięcioletniej tradycji, istotnych dla kształtowania lokalnej tożsamości), ale także problemy gospodarcze i utratę części lokalnych elit intelektualnych. Procesy wynikające z prognozy będą więc, choć w różnym wymiarze, bardzo niekorzystne zarówno dla obszarów gdzie już obecnie sytuacja nie jest sprzyjająca, ale także w obszarach o obecnie dobrych warunkach.

Prognoza demograficzna jest bardzo niekorzystna dla szkół wyższych. Nawet przy założeniu, że coraz większa część absolwentów szkół średnich będzie podejmować kształcenie na poziomie wyższym, to potencjalna liczba studentów będzie znacznie niższa od obecnych możliwości regionalnych uczelni. W największych miastach województwa liczba osób „w wieku studenckim” będzie za 20 lat stanowiła zaledwie połowę stanu obecnego. Prognoza ta nie uwzględnia dosyć powszechnego zjawiska drenażu absolwentów szkół średnich przez uczelnie spoza regionu – zwłaszcza renomowane uniwersytety i politechniki. Oznaczać to będzie z dużym prawdopodobieństwem likwidację wielu szkół, zwłaszcza mniejszych, które nie wypracują renomy placówek o wysokim poziomie kształcenia. Niestety zmiany demograficzne nie będą sprzyjały podnoszeniu jakości nauczania oraz działalności naukowej. W pierwszym aspekcie należy zwrócić uwagę na zagrożenie, iż w konkurowaniu o studentów,

szkoły mogą obniżać wymagania rekrutacyjne i poziom nauczania, a dla drugiego aspektu niekorzystne będzie ograniczanie kadry naukowej ze względu na mniejszą liczbę studentów. Z bardzo małym ryzykiem popełnienia błędu należy zakładać powszechną likwidację różnego rodzaju małych szkół wyższych i licencjackich oraz oddziałów zamiejscowych szkół w miastach powiatowych (szansę mają jedynie placówki wysokospecjalistyczne o bardzo szerokim obszarze oddziaływania). Na przykład w 2030 r. w całym (jednym z największych pod względem liczby ludności spośród powiatów ziemskich) powiecie świeckim będzie tylko nieco ponad 5 tys. osób w wieku „studenckim”, a w powiecie sępoleńskim (należącym do najmniejszych), liczba ta wyniesie około 2 tys. (symulacje te nie uwzględniają faktu, że część młodzieży kończyć będzie szkoły zasadnicze zawodowe, nie umożliwiające kontynuacji kształcenia – bezwzględne liczby potencjalnych studentów będą więc mniejsze). Oznacza to w praktyce, że nawet gdyby wszyscy absolwenci szkół średnich zdecydowali się na kontynuowanie nauki w szkole wyższej i chcieliby tę naukę kontynuować na terenie własnego powiatu, to zdecydowana większość powiatów ziemskich nie będzie w stanie wygenerować popytu wystarczającego dla organizacji i funkcjonowania szkoły wyższej. Konsekwencją zmian demograficznych będzie więc ograniczenie dostępności do szkół wyższych – liczba placówek oraz liczba miejscowości, w których będzie można pobierać naukę – zmniejszy się. Szansą dla części placówek może być wąska specjalizacja połączona z osiągnięciem uznania dla jakości prowadzonej dydaktyki lub działalności naukowej – tego typu placówki mogą liczyć na ponadregionalny zasięg oddziaływania.

Poza największymi miastami najważniejszym problemem społecznym i ekonomicznym pozostanie wysokie zapotrzebowanie na pracę. Prognoza demograficzna wskazuje, że liczba ludności w wieku produkcyjnym w 2030 r. w większości powiatów ziemskich wynosić będzie ponad 90% stanu obecnego. Przy założeniu większej skłonności do odchodzenia młodzieży z rolnictwa, rzeczywista skala zapotrzebowania na pracę może być więc nawet większa niż obecnie. W powiatach podmiejskich bydgoskim i toruńskim, bezwzględna liczebność grupy produkcyjnej będzie o co najmniej kilkanaście procent wyższa, niż obecnie. W największych miastach prognozuje się znaczny spadek liczebności tej grupy – będzie on sięgał nawet 25-35%, a więc w liczbach bezwzględnych osiągnie znacznie ponad 150 tys. osób. Powstanie duża różnica potencjału – największe miasta cechować się będą nadwyżką miejsc pracy, a obszary wiejskiej – nadwyżką siły roboczej. Pojawiają się naturalne warunki do przepływów – największe miasta – zwłaszcza te cechujące się ustabilizowaną dobrą sytuacją gospodarczą, jak Bydgoszcz i Toruń – mogą więc „wchłonać” znaczną nadwyżkę siły roboczej z terenów wiejskich, ale warunkiem tego jest rozwój systemu komunikacji regionalnej, umożliwiający dogodne dojazdy do pracy nawet z odległych rejonów województwa. Sytuacja taka byłaby obustronnie niezwykle korzystna – na obszarach wiejskich zapewniałaby ograniczanie bezrobocia, a w największych miastach znacznie poprawiała bazę ekonomiczną, bo faktyczna liczba ludności codziennie w nich przebywających (a więc także korzystających z oferowanych dóbr i usług) byłaby znacznie wyższa od stałej liczby mieszkańców. Powyższe wskazuje także, że brak technicznych możliwości dla codziennych wahadłowych migracji do pracy będzie działał bardzo hamująco dla rozwoju społeczno-gospodarczego zarówno miast, jak i obszarów peryferyjnych.

