

*Maria Marszałkowska**

POWSTAWANIE OBSZARU METROPOLITALNEGO. PRZYKŁAD BYDGOSZCZY I TORUNIA

1. WSTĘP

Rozpatrując procesy społeczno-ekonomiczne zachodzące w przestrzeni, poszukujemy ich mechanizmu sprawczego, a precyzyjniej – staramy się ustalić, jakie czynniki, czy też ich splot, spowodowały, że region znalazł się na określonej trajektorii rozwoju. Uwzględnić trzeba m.in. zmiany znaczenia czynników rozwoju w czasie oraz rodzajów i sposobu przepływów strumieni istotnych dla dynamicznego rozwoju. Uwagę przyciąga proces „glokalizacji” podkreślający „komplementarność i równoczesność rozwijającego się procesu globalizacji i rosnącego znaczenia rozwoju lokalnego” (Jewtuchowicz 2005, s. 37). Obecnie tworzą się nowe łańcuchy relacji przybierające formę sieci, przy czym węzłami w globalnej sieci są metropolie i duże miasta ze swoimi przewagami konkurencyjnymi. Zachodzące zmiany są immanentną cechą rozwoju. Na przykładzie Bydgoszczy i Torunia prześledzono próbę wpisania się miast i regionów w zachodzące procesy przemian.

2. WARUNKI ZEWNĘTRZNE ZMUSZAJĄ DO WSPÓŁPRACY

Bydgoszcz i Toruń są położone prawie centralnie w województwie kujawsko-pomorskim. Leżą po przeciwnych stronach Wisły w odległości 45 km od siebie, Bydgoszcz po lewej, a Toruń po prawej stronie rzeki, szeroko do niej zwrócony. Oba miasta o długiej historii; Bydgoszcz posiada prawa miejskie 664 lat, Toruń 777 lat. Odmienne ich losy i historia sprawiły, że niegdyś bogaty, hanzeatycki Toruń stracił swoją pozycję i możliwości rozwoju. Natomiast Bydgoszcz w XIX w. pod rządami pruskimi została stolicą jednej z dwóch rejencji

* Dr, adiunkt na Wydziale Społeczno-Ekonomicznym w Wyższej Szkole Gospodarki w Bydgoszczy.

Wielkiego Księstwa Poznańskiego, zaczęła dynamicznie rozwijać się i industrializować. Wówczas Toruń, jako pruska nadgraniczna twierdza wojskowa I klasy, zaliczana do największych w Europie, z 15 wielkimi fortami i prawie 200 budowlami fortecznymi, rozwijał się wolniej. Po odzyskaniu niepodległości, przez cały okres międzywojenny Toruń był stolicą województwa pomorskiego, a Bydgoszcz została największym w przedwojennej Polsce miastem powiatowym. Po II wojnie światowej stolicę województwa ulokowano w Bydgoszczy. Mieszczański Toruń tracił wiele funkcji; do Bydgoszczy przenoszono urzędy, instytucje i media, tam też koncentrowały się nakłady inwestycyjne. W latach 1975–1998 Bydgoszcz i Toruń były stolicami sąsiadujących województw, od 1999 r. w Bydgoszczy znajduje się siedziba Urzędu Wojewódzkiego, w Toruniu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Nowe województwa, w obliczu niedalekiej perspektywy włączenia do UE i szerszego korzystania z funduszy europejskich, przygotowywały swoje drogi rozwoju. W dyskusji toczącej się wokół *Konceptji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju* (K o ł o d z i e j s k i 1998, s. 93) i polityki regionalnej państwa do 2012 r. podnoszono potrzebę zróżnicowanego podejścia do regionów, w obliczu konieczności zwiększenia konkurencyjności gospodarki Polski. Część regionów (K l a s i k 2001, s. 103), w których istniały warunki i możliwości kształtowania ekspansywnych, innowacyjnych struktur regionalnych miała zostać objęta polityką prokonkurencyjną. W tej grupie ważną rolę miały odegrać aglomeracje miejskie, wzmacniając swoją konkurencyjność poprzez rozwój funkcji metropolitalnych o znaczeniu i zasięgu międzynarodowym oraz regionalne systemy innowacyjne. W stosunku do pozostałych regionów prowadzona polityka miała zapobiegać ich marginalizacji, a proponowana pomoc państwa powinna zostać ograniczona do przebudowy kryzysogennych i tradycyjnych struktur gospodarczych, wsparcia przekształceń sektora rolnego i obszarów wiejskich oraz restrukturyzacji bazy ekonomicznej małych i średnich miast. W grupie tej znalazło się województwo kujawsko-pomorskie (obok podlaskiego, lubelskiego, lubuskiego, opolskiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego).

Rysujące się poważne zagrożenie marginalizacją doprowadziło do mobilizacji społeczno-politycznej władz regionalnych województwa kujawsko-pomorskiego na rzecz niezbędnych działań, by znaleźć się w grupie województw objętych polityką prokonkurencyjną. Celem było doprowadzenie do „wpisania” aglomeracji bydgosko-toruńskiej jako obszaru metropolitalnego, co dawało szanse na objęcie tego województwa polityką prokonkurencyjną.

Szczególną rolę musiały odegrać konkurujące między sobą samorządy Bydgoszczy i Torunia, które pomimo powszechnie znanych wzajemnych animozji, stanęły wobec konieczności odpowiedzi na ostro rysujące się problemy i pytania:

- czy współdziałać jako aglomeracje autonomiczne i poszukiwać możliwości zwiększenia konkurencyjności w efektach synergii,
- czy alternatywnie – dążyć do integracji, tworząc układ bipolarny (K u - d ł a c z, M a r k o w s k i 2001, s. 413–430, Z i o ł o 2003), który wymaga konieczności partycypacji obu aglomeracji w kosztach przebudowy układu i zmianach w obszarze ośrodków przenoszenia bipolaryzacji,
- czy integracja przez łączenie jest uzasadniona i konieczna, jeśli poszukuje się możliwości wykreowania ośrodków o funkcjach ponadnarodowych, przecież taki układ rzadko wykształca się samoistnie; musi powstać inicjatywa, wykorzystująca szanse rozwoju tkwiące zarówno w czynnikach wewnętrznych, jak i otoczeniu poparta rachunkiem ekonomicznym; niezbędna jest więc analiza efektywności podejmowanych działań oraz system ich monitorowania,
- czy istnieje świadomość, że w rozpoczętym procesie integracji działa system, który cechuje brak możliwości cofania, a co najmniej, poważne trudności i ograniczenia w wycofaniu się z tej drogi,
- czy oprócz barier ekonomicznych, społecznych, technicznych i ekologicznych uwzględniono bariery mentalne, bowiem powszechnie znane są wzajemne niechęci występujące między miastami i chociaż racjonalnie trudno je często wyjaśnić, stanowią one bariery integracji o niemałej sile; mogą one wypaczać faktycznie istniejący obraz barier o charakterze materialnym i są często trudniejsze do pokonania od innych barier.

Podjęte działania na płaszczyźnie głównie politycznej i społecznej oraz samorządowej biegły dwutorowo: pokazując zagrożenia marginalizacją oraz szanse na wymknięcie się procesom marginalizacji przy współdziałaniu miast, w oparciu o potencjał tkwiący m.in. w ich cechach specyficznych, jak i w ich funkcjach komplementarnych. Szansa stała się rzeczywistością, przynajmniej od strony formalnej, o czym świadczył zapis w *Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju* (2001, s. 10) „potencjalne bieguny rozwoju społeczno-gospodarczego o znaczeniu europejskim (tzw. europolii) kształtują się w Warszawie, Trójmieście, Poznaniu i Krakowie. Do ośrodków, które mogą potencjalnie w dłuższym okresie osiągnąć tę szansę w układzie konkurencji europejskiej, można zaliczyć także: Szczecin, Wrocław, Łódź, Katowice, Lublin, Białystok, Rzeszów, a także bipolarną aglomerację Bydgoszcz-Toruń”.

3. INTEGRACJA MIAST. POLITYKA STRATEGICZNA WOJEWÓDZTWA I OBU MIAST

Przyjmując, że polityka jest ujęta w strategiach rozwoju nie tylko werbalnie, krótko scharakteryzowano zapisy o integracji miast w strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego oraz w strategiach obu miast.

W strategii rozwoju województwa kujawsko pomorskiego na lata 2007–2020 (Strategia Rozwoju Województwa... 2005) celem była „poprawa konkurencyjności regionalnej i podniesienie poziomu życia mieszkańców przy respektowaniu zasad zrównoważonego rozwoju”. Jednym z trzech przyjętych obszarów działań strategicznych było „unowocześnienie struktury funkcjonalno-przestrzennej regionu”. Generalnie, założono rozwój wszystkich węzłów sieci osadniczej w zakresie rozwoju funkcji obsługi mieszkańców. Dostrzeżono również „rolę ośrodków centralnych miast Bydgoszczy i Torunia jako biegunów wzrostu, które poprzez swe funkcje oddziałują na całe otoczenie”. Zapisano dla nich „wzmacnianie funkcji o regionalnym i ponadregionalnym znaczeniu (funkcji metropolitalnych), dla zwiększenia efektywności ich oddziaływania na stymulowanie wzrostu w otoczeniu”. W działaniu – wspieranie procesów metropolizacji Torunia i Bydgoszczy założono, że obszar ten może stać się „potencjalnym europolem Środkowej Europy” na co wskazuje łączny potencjał: demograficzny, ekonomiczny, naukowo-kulturalny, ujawnione predyspozycje, aspiracje i potencjalne korzyści. Z uwagi na rolę miast Bydgoszczy i Torunia przyjęto przewagę polityki wzrostu ich konkurencyjności gospodarczej nad polityką spójności regionu. Natomiast dla gmin ich bezpośredniego zaplecza przyjęto, że projekty w zakresie wzrostu konkurencyjności i spójności mogą być rozpatrywane równorzędnie. Jak z powyższego wynika, w koncepcji tej przyjęto pogląd o komplementarności procesów koncentracji rozwoju w silnym centrum i jego dyfuzji na otoczenie.

Również w dokumentach sporządzonych przez oba miasta znalazły się zapisy dotyczące tworzącej się metropolii. W strategii rozwoju Bydgoszczy do roku 2015 (Strategia Rozwoju Bydgoszczy 2004) misja miasta została określona następująco: „Bydgoszcz – miastem bezpiecznym, przyjaznym ludziom i środowisku, nowoczesną i funkcjonalną metropolią sprzyjającą rozwojowi innowacyjnej gospodarki, znaczącym krajowym i międzynarodowym ośrodkiem administracyjnym, naukowym, kulturalnym, sportowym i turystycznym”. W interesującym nas obszarze działań zapisano: „Stymulowanie rozwoju miasta jako ośrodka metropolitalnego o znaczeniu międzynarodowym, poprzez efektywne wykorzystanie i rozwój potencjałów: naukowego, kulturalnego, sportowego i turystycznego oraz partnerskie współdziałanie z samorządami miasta Torunia i gmin sąsiadujących”. W strategii znalazły się zapisy dotyczące kształtowania struktur funkcjonalnych aglomeracji (np. rozwój potencjału naukowego), wspólne starania o środki finansowe z funduszy europejskich, współdziałanie w kształtowaniu zagospodarowania przestrzennego obszarów będących w zasięgu obu biegunów oraz zagospodarowania obszarów doliny Wisły. Zwraca również uwagę zapis jednego z celów strategicznych „wzmocnienie roli Bydgoszczy jako jednego z krajowych centrów usług”, w ramach którego wskazano m.in. na konieczność dążenia do umiejscowienia w Bydgoszczy kolejnych delegatur

agend rządowych, jak i ustanowienia Bydgoszczy stolicą euroregionu. W Planie Rozwoju Bydgoszczy na lata 2009–2014 (2009), który jest planem operacyjnym Strategii Rozwoju Bydgoszczy do roku 2015 „kształtowanie i rozwój aglomeracji bydgosko-toruńskiej” zapisano jako szansę w analizie SWOT. Natomiast utrzymując poprzednie cele strategii, przypisano wagi realizowanym priorytetom. Najniższą wagę, na pięć przyjętych celów, uzyskał „rozwój regionu metropolitalnego”, co za tym idzie, w Programie finansowym Planu Rozwoju Bydgoszczy na lata 2009–2014 finansowanie zadań „metropolitalnych” w zasadzie nie przewidywało środków z budżetu miasta (Plan Rozwoju... 2009, s. 305).

Strategia rozwoju Torunia (Strategia Rozwoju Miasta Torunia 2002) przyjęta w 2002 r., a więc wcześniej niż strategia rozwoju Bydgoszczy, była istotnie od niej odmienna. Misja Torunia „znane w świecie miasto historyczne, w którym rozwija się nauka, kultura i gospodarka, gdzie dobrze się żyje i do którego chętnie się wraca” eksponuje historyczne dziedzictwo i kulturowy potencjał miasta. W jednym z pięciu przyjętych celów „Toruń jednym z liderów gospodarczych Polski Północnej” wyraźnie zapisano partnerskie współdziałanie w dziedzinie rozwoju gospodarczego samorządów miast Torunia i Bydgoszczy oraz miast ościennych. W projekcie strategii rozwoju Torunia na lata 2009–2020 (Strategia Rozwoju Miasta Torunia 2010) zapisano nową wizję rozwoju miasta „Toruń nowoczesnym miastem europejskiej przestrzeni rozwoju”. Proces metropolizacji ujęto znacznie szerzej niż poprzednio podkreślając, że wspólne skoordynowane zadania na rzecz powstania przyszłej metropolii muszą stanowić jeden z podstawowych kierunków działania obok rozwoju już istniejących obszarów współpracy. W projekcie tym podkreślono dwa aspekty tej współpracy (Strategia Rozwoju Miasta Torunia 2010, s. 39):

1) wspólne przedsięwzięcia inwestycyjne powstałe w wyniku partnerskiego dialogu, tj. nie tylko współfinansowane lecz wzajemnie uzupełniające i oddziałujące na oba miasta,

2) wspólne działania polityczne na rzecz uwzględnienia Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego (B-TOM) w dokumentach rządowych i wojewódzkich, czyli m.in. w przygotowywanej koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033 oraz Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego na lata 2010–2020 r., chodzi tu o zapis „powołujący” formalnie B-TOM, co umożliwi jego sprawniejsze funkcjonowanie.

Co więcej, podkreślono, że wszystkie cele strategiczne i operacyjne prowadzą do budowy metropolitalności Torunia, a bogata oferta kulturalna, turystyczna, nowoczesna gospodarka oparta na wiedzy, nowoczesny przemysł, zaplecze kongresowe, wysoko wyspecjalizowane zaplecze ośrodków naukowych, pozwoli na podniesienie rangi Torunia i Bydgoszczy jako ośrodka metropolitalnego nie tylko w kraju, lecz i w Europie.

Tak więc zapisy o potrzebie działań na rzecz budowy metropolii w strate-

giach obu miast istnieją; początkowo skromne zapisy w strategii Torunia w następnej edycji strategii zostały szeroko wpisane w rozwój miasta, które w warunkach globalizacji jedynie z Bydgoszczą może przekształcać się metropolię, nie tylko krajową, lecz i europejską. Strategia Bydgoszczy z 2004 r. szerzej potraktowała problem metropolizacji, natomiast w planie operacyjnym na lata 2009–2014 przypisała temu celowi najniższą wagę, ograniczając finansowanie zadań z budżetu jedynie do tych, które wzmacniają potencjał miasta i są konkurencyjne wobec Torunia.

4. FORMALNE POROZUMIENIA NA RZECZ INTEGRACJI MIAST. POROZUMIENIA W SPRAWIE B-TOM

Działania obu miast oraz samorządu województwa znalazły z czasem odzwierciedlenie w budowie porozumień między nimi. Prezydenci Bydgoszczy i Torunia już w 2002 r. podpisali deklarację o współpracy w zakresie budowy przyszłej aglomeracji regionalnej. W kwietniu 2005 r. marszałek województwa kujawsko-pomorskiego, prezydenci Torunia i Bydgoszczy oraz starostowie powiatów bydgoskiego i toruńskiego podpisali partnerskie porozumienie w sprawie Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego (B-TOM). Powołano wówczas Kolegium B-TOM. Formalnie podstawą funkcjonowania tego obszaru było wpisanie metropolii bydgosko-toruńskiej do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju w ramach prac nad jej aktualizacją. Pomimo braku ostatecznych rozstrzygnięć administracyjnych B-TOM jest ujmowany w programach operacyjnych wydatkowania środków europejskich na lata 2007–2013 w ramach Narodowej Strategii Spójności.

Po upływie dwóch lat, w czerwcu 2007 r. przedstawiciele wszystkich samorządów powiatów bydgoskiego i toruńskiego (pięciu miast w tym dwóch na prawach powiatu i 19 gmin) oraz marszałek województwa podpisali porozumienie partnerskie, wyrażające deklarację współpracy m.in. w zakresie tworzenia zintegrowanych pakietów projektów rozwojowych dla B-TOM, promocji, określenia wspólnej polityki przestrzennej gmin czy też wybranych koncepcji drogowych na terenie B-TOM. Terytorialnie B-TOM pokrywa się z podregionem bydgosko-toruńskim, zgodnie z NTS 3 obowiązującym od stycznia 2008 r. Porozumienie partnerskie uznać należy za sukces, gdyż obowiązująca ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie zapewnia skutecznych mechanizmów wspólnego rozwiązywania problemów na szczeblach gmin i powiatów ani skutecznej koordynacji planistycznej marszałka województwa.

Efekty porozumień partnerskich.

1. Podejmowanie działań i ciągłe monitorowanie prac nad ustawą metropolitalną mające na celu niedopuszczenie do pominięcia w niej B-TOM.

2. Monitorowanie opinii, przygotowywanych opracowań i ekspertyz w celu upowszechniania tych, które wpisują B-TOM w proponowane rozwiązania, jak np: w syntezie wojewódzkich postulatów do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju na lata 2008–2033 w zakresie podstawowych elementów krajowej sieci osadniczej, z wyodrębnieniem obszarów metropolitalnych. Bydgoszcz i Toruń ujęto jako ośrodki centralne dwubiegunowego obszaru metropolitalnego, ponadto przyjęto Bydgosko-Toruński Obszar Metropolitalny jako krajowy ośrodek równoważenia rozwoju; czy też opinii Zespołu Głównej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej o eksperckim projekcie Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju.

3. Realizacja projektu dotyczącego budowy sieci szybkiej kolei, która ma na celu integrację podsystemów zbiorowego transportu publicznego Torunia i Bydgoszczy z transportem kolejowym, oraz poprawę sprawności funkcjonowania i atrakcyjności podróżowania transportem zbiorowym. W efekcie realizacji tego projektu planuje się znaczne skrócenie czasu przejazdu między miastami do 30 minut i zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów. Projekt ten został nazwany BiT City i wymagał wielu wspólnych działań:

- w maju 2006 r. podpisano porozumienie o zasadach i warunkach współpracy i dofinansowaniu zadania „Przygotowanie i opracowanie studium wykonalności dla projektu BiT City”,
- w maju 2007 r. opracowano studium wykonalności przebiegu bydgosko-toruńskiej kolei metropolitalnej,
- od lutego 2009 r. powstał projekt „Szybka Kolej Metropolitalna w Bydgosko-Toruńskim Obszarze Metropolitalnym BiT-City oraz integracja systemów transportu miejskiego”, który został umieszczony na liście projektów indywidualnych Programów Operacyjnych Infrastruktura i Środowisko ogłoszonej przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego,
- w czerwcu 2009 r. Sejmik Województwa wyraża zgodę na zawarcie porozumienia w sprawie określenia zasad i warunków współpracy w celu wykonania Zintegrowanego Programu Rozwoju Transportu Publicznego (ZPRTP) dla aglomeracji bydgosko-toruńskiej,
- w budżecie województwa kujawsko-pomorskiego na wykonanie ZPRTP zarezerwowano kwotę 1890 mln zł dla realizacji zadania: „Szybka kolej metropolitalna BiT-City”,
- w listopadzie 2009 r. zawarto porozumienie określające podział odpowiedzialności za realizację i finansowanie poszczególnych elementów przedsięwzięcia,
- w styczniu 2010 r. wybrano wykonawcę koncepcji Zintegrowanego Programu Rozwoju Transportu Publicznego dla aglomeracji bydgosko-toruńskiej w ramach projektu BiT City,
- zakończenie projektu zaplanowano na 2014 r.

4. Od 1 stycznia 2008 r. został wprowadzony na trasie łączącej stolicę województwa, czyli BiT City, bilet aglomeracyjny. Umożliwia on, podróżowanie pociągiem przewozów regionalnych oraz komunikacją miejską Torunia i Bydgoszczy (po 1 godzinie w każdym z miast) . Eksperyment uznano za udany i po 5 miesiącach obniżono cenę biletu o 25%, przy wzroście przewozów. Idea ta znalazła zastosowanie w innych aglomeracjach Polski.

5. Miasta Bydgoszcz i Toruń podjęły działania na rzecz budowy spalarni odpadów komunalnych oraz uzyskania na ten cel środków z Funduszy Europejskich. Projekt dotyczy budowy spójnego systemu gospodarki odpadami dla obu miast oraz gmin okalających wraz z budową instalacji do termicznego przekształcania odpadów o wydajności 180 tys. ton/rok z odzyskiem energii.

– w 2008 r. powołany został zespół ds. przygotowania i realizacji budowy Zakładu Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych dla Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego,

– we wrześniu 2009 r. przygotowano Studium Wykonalności dla projektu.

Gdyby prace biegły zgodnie z planem, to proponowany terminarz jest następujący:

- otrzymanie pozwolenia na budowę do 30 listopada 2010 r.,
- przygotowanie dokumentacji technicznej do 31 stycznia 2011 r.,
- rozpoczęcie prac w lutym 2011 r.,
- zakończenie prac przewidziane w październiku 2013 r.

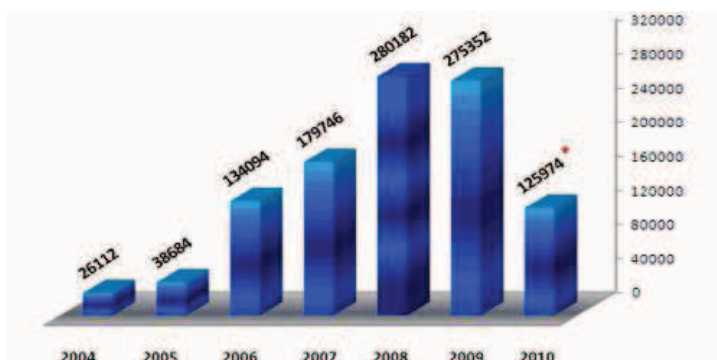
Trzeba zauważyć, że przy dość zgodnej współpracy wszystkich sześciu podmiotów biorących udział w budowie BiT City (partnerami porozumienia są: samorząd województwa, samorząd Bydgoszczy, samorząd Torunia, samorząd miasta i gminy Solec Kujawski, miejska spółka Tramwaj Fordon, PKP S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe SA.) przewidywany czas jego realizacji jest długi, bo ośmioletni, a budowy spalarni sześćioletni. Łatwo więc spostrzec, że proces integracji wymaga czasu, a nieuwzględnianie rozwiązań metropolitalnych w zagospodarowaniu obszaru pochłaniać będzie dodatkowo czas i pieniądze.

5. POTENCJAŁY BYDGOSZCZY I TORUNIA ORAZ B-TOM

Bydgoszcz i Toruń łączą dwie drogi krajowe: po prawej stronie Wisły droga nr 80, po lewej stronie biegnie droga nr 10 oraz linia kolejowa. Między miastami dogodne są połączenia drogowe i dobre połączenia kolejowe (aktualnie ponad 40 autobusowych i 35 połączeń kolejowych w ciągu doby), jednak czas pokonywania niezbyt dużej odległości wynosi około godziny. Miasta te są również ważnymi węzłami krajowego systemu infrastruktury technicznej, przecinają się w nich ponadto drogi krajowe nr 25 i nr 5 po stronie Bydgoszczy oraz droga nr 1, nr 15 oraz autostrada A1 po stronie Torunia.

Bydgoszcz. Jest największym miastem województwa i ósmym pod względem liczby ludności w Polsce. Charakteryzuje się dużym potencjałem demograficznym, gospodarczym, kulturowym i sportowym. Ponadto pełni szereg funkcji o znaczeniu ponadregionalnym i krajowym, szczególnie w zakresie administracji, produkcji, handlu, finansów, sportu, nauki i kultury. Potencjał ekonomiczny stawia miasto wśród znaczących centrów gospodarczych Polski. Gospodarka lokalna opiera się głównie na branżach: chemicznej, elektromaszynowej, elektronicznej, drzewnej i spożywczej. Atrakcyjność miasta podnoszą:

1. Wysokie kwalifikacje zawodowe i poziom wykształcenia mieszkańców.
2. Silny ponadregionalny ośrodek muzyczny z operą, filharmonią i wyższą szkołą muzyczną.
3. Lokalizacja w Bydgoszczy Centrum Szkolenia Wojsk NATO (JFTC) od 2004 r., które ma zostać poszerzone do 2011 r. o Centrum Doktryn i Szkolenia Sił Zbrojnych. Będzie to jednostka analityczna, która będzie zbierała, analizowała i rozpowszechniała dane na potrzeby całego NATO, ma również eksperymentować, tworzyć nowe koncepcje i sposoby prowadzenia działań. Ponadto w tym roku zdecydowano także o ulokowaniu w Bydgoszczy dowództwa 3. Batalionu Łączności NATO. Będzie to druga stała baza NATO w Polsce.
4. Najmłodszy w Polsce Międzynarodowy Port Lotniczy im. Ignacego Jana Paderewskiego, który znajduje się w odległości 3,5 km od centrum miasta, 18 km od Inowrocławia oraz 50 km od Torunia. Zlokalizowany jest w południowo-zachodniej części Bydgoszczy, niedaleko skrzyżowania szlaków przelotowych przecinających województwo kujawsko-pomorskie (dróg krajowych nr 5, nr 10, nr 25 oraz nr 80). W maju 2010 r. samorząd województwa zakupił 47% akcji od austriackiego właściciela i obecnie jest właścicielem 67% akcji lotniska. Krok ten ma zapobiec groźbie likwidacji portu będącego oknem regionu na świat. W ciągu sześciu lat od 2004 r. 10-krotnie wzrosła liczba przewiezionych pasażerów i wyniosła w 2009 r. niespełna 280 tys. pasażerów (rys. 1).



*czerwiec

Rys. 1. Liczba pasażerów portu lotniczego w Bydgoszczy w latach 2004*(czerwiec)–2010

Toruń. Znany nie tylko w Polsce dzięki zabytkom architektury. Posiada po Krakowie największą w Polsce liczbę autentycznych gotyckich budowli oraz oryginalny dobrze zachowany i konserwowany średniowieczny układ urbanistyczny. Toruń wpisany jest na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego UNESCO. Hasło „Toruń – gotyk na dotyk” dobrze eksponuje unikatowy charakter miasta. Jest silnym regionalnym ośrodkiem kulturowym i akademickim, w którym wśród siedmiu uczelni wyższych dominuje UMK z 16 wydziałami i prawie 33 tys. studentów (w roku akademickim 2008/2009). Charakteryzuje się wysokim udziałem osób z wyższym wykształceniem. Wykazuje się rosnącą przedsiębiorczością, czego przejawem jest nie tylko liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców, lecz również fakt, że toruńskie przedsiębiorstwa znajdują się w czołówce krajowych liderów przedsiębiorczości. Toruń, otoczony lasami, dysponuje korzystnymi warunkami dla rekreacji mieszkańców w środowisku leśnym, a środowisko przyrodnicze w unikatowy sposób komponuje się ze środowiskiem kulturowym.

Wybrane, ważne elementy potencjału obu miast i tworzącego się obszaru metropolitalnego przedstawione są w tabelach 1–8.

I. Potencjał przyrodniczy. B-TOM zajmuje 16,2% powierzchni województwa. Ponad trzecią część obszaru B-TOM zajmują tereny charakteryzujące się szczególnymi walorami przyrodniczymi objęte ochroną prawną. Obszary o szczególnych walorach to głównie obszary chronionego krajobrazu, które stanowią 90% tego zasobu oraz parki krajobrazowe (tab. 1).

Tabela 1

Powierzchnia o szczególnych walorach przyrodniczych
prawnie chroniona i lesistość w 2008 r.

Wyszczególnienie	Obszar prawnie chroniony w %	Lesistość w %
Województwo	32,0	23,3
B-TOM	36,8	36,4
Bydgoszcz	34,9	27,8
Toruń	6,2	23,9
Powiat bydgoski	41,0	40,6
Powiat toruński	35,3	33,9

Źródło: Województwo kujawsko-pomorskie (2009, s. 76, 208).

II. Potencjał demograficzny. Na terenie B-TOM w 2008 r. mieszkało 760 tys. osób, co stanowiło 36,8% mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego, 17,4% ludności województwa mieszkało w Bydgoszczy, w Toruniu 10%. Po-

ziom urbanizacji B-TOM jest wysoki, w latach 2000–2008 wykazywał tendencję malejącą (z 83,1% spadł do 79,8 %). Przyrost naturalny na 1000 ludności w B-TOM był dodatni, choć na niewielkim poziomie, i w 2008 r. wyniósł 1,29, przy czym tylko w Bydgoszczy w całym okresie był ujemny. W obu miastach występuje ujemne saldo migracji i wysoki poziom feminizacji (tab. 2).

Tabela 2

Liczba ludności, gęstość zaludnienia i współczynnik feminizacji w B-TOM

Wyszcze- gólnienie	Liczba ludności			2008		
	2000	2005	2008	w wieku produkcyjnym	gęstość zaludnienia	współczynnik feminizacji
B-TOM	753,7	757,7	760,0	65,5	261	111
Bydgoszcz	375,7	366,1	358,9	65,0	2040	114
Toruń	210,2	208,0	206,0	67,1	1780	116
Powiat bydgoski	86,4	94,8	101,5	65,0	73	103
Powiat toruński	81,4	88,8	93,6	64,7	76	109

Źródło: Województwo kujawsko-pomorskie (2009, s. 97–106).

III. Gospodarka. W obu miastach dominują pracujący w usługach rynkowych, a następnie w przemyśle i budownictwie. Wyraźna przewaga przemysłowej niegdyś Bydgoszczy stała się niewidoczna. Duże zmiany w strukturze zatrudnionych wystąpiły w powiecie toruńskim, zmniejszył się wydatnie udział pracujących w rolnictwie i usługach nierynkowych na rzecz wzrostu liczby pracujących w przemyśle i budownictwie, co ma związek z powstaniem w Łysomicach Cristal Parku jako podstrefy Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (PSSE) (tab. 3).

W 2008 r. podmioty gospodarcze zarejestrowane w REGON stanowiły 45,4% liczby podmiotów z terenu województwa (82,7 tys.). Większość z nich to najmniejsze przedsiębiorstwa zatrudniające do 2 osób (81% stanu w województwie). Na podstawie tabeli 4 możemy dostrzec wzrost liczby podmiotów gospodarczych w Toruniu i prawie jednakowe nasycenie nimi obu miast. Ponadto w B-TOM zarejestrowanych było w 2007 r. 1028 spółek z udziałem kapitału zagranicznego (Bydgosko-Toruński... 2009, s. 106), z tego 501 w Bydgoszczy i 377 w Toruniu, co stanowiło odpowiednio 14,6 i 18,4% ogółu spółek handlowych w tych miastach.

Tabela 3

Struktura pracujących w B-TOM w latach 2005–2008

Wyszczególnienie	Ogółem w %							
	rolnictwo		przemysł i budownictwo		usługi			
					rynkowe		nierynkowe	
	2005	2008	2005	2008	2005	2008	2005	2008
Województwo	22,8	21,2	30,7	32,0	24,1	25,4	22,4	21,4
B-TOM	6,7	6,1	34,7	36,1	33,9	34,3	24,7	23,5
Bydgoszcz	0,6	0,6	34,3	35,0	38,0	38,4	27,1	26,0
Toruń	0,8	0,8	36,6	34,6	37,5	39,2	25,1	25,4
Powiat bydgoski	27,4	24,2	39,7	41,2	18,1	21,0	14,8	13,6
Powiat toruński	45,9	32,4	24,2	41,0	11,6	12,0	18,3	14,6

Źródło: Województwo kujawsko-pomorskie (2009, s. 59–60).

Tabela 4

Podmioty gospodarcze w B-TOM zarejestrowane w rejestrze REGON
(na 10 tys. mieszkańców)

Wyszczególnienie	Lata		
	2000	2005	2008
Województwo	815,7	905,3	929,4
B-TOM	1036,6	1138,1	1147,7
Bydgoszcz	1146,6	1276,1	1260,0
Toruń	1086,4	1213,0	1236,0
Powiat bydgoski	762,2	873,3	940,0
Powiat toruński	691,2	676,9	746,6

Źródło: Województwo kujawsko-pomorskie (2009, s. 65).

Stopa bezrobocia na obszarze B-TOM jest znacznie niższa aniżeli w województwie. Najniższy poziom bezrobocia występuje w Bydgoszczy, najwyższy w powiecie toruńskim. Na koniec 2009 r. stopa bezrobocia wzrosła do poziomu 7,2% w Bydgoszczy i 8,3% w Toruniu. Uwagę zwraca fakt, że w Toruniu przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto osiągnęło poziom nieco wyższy niż w Bydgoszczy, co narusza obiegową opinię funkcjonującą od lat o wyższych zarobkach w tym mieście. Tym niemniej, przeciętne wynagrodzenie w B-TOM

osiągnęło w 2008 r. 92,2% wynagrodzenia przeciętnego w Polsce, a w miastach stołecznych obszaru przekroczyło tę wielkość (tab. 5).

Tabela 5

Stopa bezrobocia i przeciętne miesięczne wynagrodzenie
w B-TOM w latach 2005–2008

Wyszczególnienie	Stopa bezrobocia rejestrowanego w %		Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w zł	
	2005	2008	2005	2008
Województwo	22,3	13,3	2153,5	2691,7
B-TOM	13,8	6,5	2308,2	2911,0
Bydgoszcz	10,8	4,9	2344,0	2973,9
Toruń	12,0	6,1	2384,0	3038,6
Powiat bydgoski	19,9	8,9	1930,4	2538,4
Powiat toruński	28,9	13,2	1864,5	2334,2

Źródło: Województwo kujawsko-pomorskie (2009, s. 60, 62).

IV. Kultura i szkoły wyższe. Liczba placówek nie zawsze odzwierciedla wielkość, zasoby i aktywności placówek, np. przy zbliżonej liczbie muzealiów zwiedzających w Toruniu było pięć razy więcej. Liczba klubów sportowych oraz ich członków pokazuje niewielkie zróżnicowanie między stołecznymi miastami (tab. 6).

Tabela 6

Wybrane placówki kultury i sportu w Bydgoszczy i Toruniu w 2008 r.

Wyszczególnienie	Placówki biblioteczne	Muzea	Muzealia	Zwiedzający	Widzowie w kinach	Kluby sportowe	Członkowie klubów
Województwo	607	27	677 350	798 663	1 663 021	644	46 515
B-TOM	153	10	352 320	305 824	1 272 818	183	15 480
Bydgoszcz	36	6	179 684	49 328	722 306	65	6 301
Toruń	39	3	171 886	252 809	550 512	55	5359

Źródło: Województwo kujawsko-pomorskie (2009, s. 196, 204–207).

Toruń i Bydgoszcz jako ośrodki akademickie mają zróżnicowaną ofertę kierunków. Bydgoszcz ma szerszą ofertę studiów inżynierskich i medycznych

i muzycznych. Toruń z dominującym UMK ma szeroką ofertę w zakresie nauk humanistycznych, ekonomicznych, prawnych, matematyczno-fizycznych i przyrodniczych. Należy dodać, że nauki medyczne skupione są głównie w Collegium Medicum w Bydgoszczy, które jest częścią UMK w Toruniu (tab. 7).

Tabela 7

Liczba studentów i szkół wyższych w B-TOM

Wyszczególnienie	2004	2005	2006	2007	2008
Województwo	86 700	88 900	86 500	84 100	-
B-TOM	77 900	79 800	77 600	76 700	-
Bydgoszcz	-	-	-	-	43 900 ^a
Toruń ^b	36 545	37 545	34 552	32 841	31 954
Liczba szkół wyższych, bez filii i oddziałów zamiejscowych					
B-TOM	12	14	13	13	14

Źródło: ^a Bydgosko-Toruński Obszar... (2009, s. 41); Bydgoszcz w liczbach (2009), ^b Raport o stanie miasta (2009, s. 56).

V. Turystyka. W B-TOM znajduje się ponad 1/4 miejsc noclegowych w województwie, ale korzysta z nich prawie połowa turystów odwiedzających województwo. Dwie trzecie turystów zagranicznych odwiedzających B-TOM korzysta z noclegów w Toruniu. Tym niemniej w Toruniu brakuje miejsc noclegowych, szczególnie wysokiej jakości (tab. 8).

Tabela 8

Turystyka. Obiekty zbiorowego zakwaterowania w 2008 r.

Wyszczególnienie	Obiekty	Miejsca noclegowe	Korzystający z noclegów		Podmioty REGONU w sekcji hotele i restauracje
			ogółem	w tym turyści zagraniczni	
Województwo	306	24 746	778 400	77 398	4772
B-TOM	87	6 471	369 176	59 158	2061
Bydgoszcz	22	2 244	126 441	16 192	914
Toruń	32	2 189	176 777	39 210	782
Powiat bydgoski	22	1 713	46 147	2 585	216
Powiat toruński	11	325	19 811	1 171	149

Źródło: Województwo kujawsko-pomorskie (2009, s. 206, 264).

VI. Wybrane instytucje umożliwiające dostęp do wiedzy i transferu innowacji. Silna zależność od konkurencyjnego otoczenia zmusza do wykorzystania pojawiających się szans. Infrastruktura wspomagająca transfer innowacji sprzyja procesowi uczenia się i rozwojowi endogenicznemu (Jewtuchowicz 2005, s. 134 i następne). Oba miasta aktywnie działały na rzecz powstania instytucji umożliwiających dostęp do wiedzy i informacji, tak istotnych na etapie społeczeństwa informacyjnego. Dostrzegały też narastającą potrzebę zwiększenia powiązań między sferą nauki a przedsiębiorczością, wspomagając proces tworzenia tych instytucji. Oto wybrane przykłady działań zrealizowanych i planowanych, często współfinansowanych ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego lub w mniejszym zakresie dofinansowanych z budżetów samorządowych:

A. Parki technologiczne, wspieranie rozwoju przedsiębiorczości i innowacji:

1. Bydgoski Park Przemysłowy działa od 2003 r. na obszarze 283 ha, obecnie 35 ha w PSSE, z własną stacją kolejową, w pobliżu dróg krajowych nr 5, 10, 25 oraz portu lotniczego. Obecnie działa tu 39 przedsiębiorstw różnych branż.

2. Park Technologiczny w Toruniu z Centrum Transferu Technologii CTT. Od 2004 r. realizuje projekty, ukierunkowane na wpieranie: rozwoju przedsiębiorczości, innowacji i transferu technologii, zastosowań technologii informatycznych w działalności gospodarczej, zarządzania przedsiębiorstwem. Wspomaga w procedurach uzyskiwania patentów i znaków towarowych.

3. Regionalne Centrum Przedsiębiorczości w Solcu Kujawskim, w skład którego wchodzi Inkubator Przedsiębiorczości i Park Przemysłowy (16 przedsiębiorstw, 600 osób zatrudnionych, obszar 36,3 ha położony bezpośrednio przy drodze krajowej S-10) – obecnie rozbudowywany o następne 31 ha.

4. Funkcjonujący Kujawsko-Pomorski Fundusz Poręczeń kredytowych sp. z o.o. (w ramach wzrostu dostępności do kredytów dla MŚP).

B. Dostęp do Internetu i e-usług:

5. Kujawsko-Pomorska Sieć Informacyjna¹, była pierwszym w Polsce projektem IT o charakterze regionalnym, który powstał we współpracy środowisk akademickich Bydgoszczy i Torunia (ATR i UMK) oraz władz samorządowych województwa. Celem projektu było zapewnienie powszechnego dostępu do szerokopasmowego Internetu jako bazy do realizacji usług e-administracja (*e-government*), e-nauczanie (*e-learning*), telemedycyna (*e-health*): urzędów, placówkom oświatowym i kultury, służby zdrowia i ratownictwa na terenie całego województwa kujawsko-pomorskiego. Sieć ma zapewnić wszystkim 144

¹ Projekt powstał w 2001 r., realizowany w latach 2004–2008 w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (Regionalna Strategia Innowacji Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2015 r., 2004, s. 5).

gminom dostęp do szerokopasmowego Internetu i zapobiec wykluczeniu informatycznemu.

6. Infostrada Pomorza i Kujaw – projekt przygotowywany od 2008 r., realizowany od 2010 r. wraz z systemem informacji przestrzennej i e-administracją dla mieszkańców i turystów.

7. Regionalne Studium Edukacji Informatycznej przy Wydziale Matematyki i Informatyki UMK w Toruniu (szkolenia dla MSP, *e-learnig*, e-administracja)

C. Budowa sieci partnerstwa, powiązania technologiczne nauki i przemysłu, podjęte działania:

8. Regionalne Centrum Innowacyjności przy Uniwersytecie Technologiczno-Przyrodniczym w Bydgoszczy. Przyjęte cele: stworzenie centrum dystrybucji informacji o charakterze innowacyjnym na potrzeby regionu, zacieśnianie powiązań między środowiskiem akademickim i sektorem MŚP, obecnie utworzenie sieci laboratoriów badawczych w obszarze nauk technicznych i przyrodniczych umożliwiającej prowadzenie badań na rzecz otoczenia gospodarczego.

9. Toruński Inkubator Technologiczny w ramach miejskiego systemu wspierania przedsiębiorczości, innowacji i transferu technologii (sektor naukowo-badawczy, szkoły, przedsiębiorstwa) w ramach budowy sieci partnerstwa.

10. Interdyscyplinarne Centrum Nowoczesnych Technologii w Toruniu (ICNT) przy UMK, projekt realizowany w ramach tworzenia infrastruktury badawczo-naukowej i realizacji usług na rzecz gospodarki. Udział laboratoriów w całkowitej powierzchni obiektu będzie dominujący.

11. Istniejący Instytut Inżynierii Materiałów Polimerowych i Barwników w Toruniu w jego składzie jednostki badawczo-rozwojowe ze Zgierza, Piastowa, Oświęcimia i Gliwic, przekształcony w 2008 r. z Instytutu Przetwórstwa Tworzyw Sztucznych „Metalchem” w Toruniu.

12. Toruńska Elana rozpoczęła działania w 2009 r. na rzecz utworzenia Biznes Park Elana Centrum na terenie dawnej fabryki Elana. W założeniu ma powstać park technologiczny i centrum logistyczne w ramach projektu wzmacniania potencjału badań i rozwoju technologii. Realizacja projektu ma zostać rozpoczęta w bieżącym roku i docelowo (do 2017 r.) objąć 18 ha.

D. Zagospodarowanie przemysłowe:

13. Bydgoski Klaster Przemysłowy (skupia przedsiębiorstwa branży chemicznej, sektora tworzyw sztucznych i branży narzędziowej).

14. Tworzący się Kujawsko-Pomorski Klaster Badawczo Przemysłowy.

15. Podstrefa Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Cristal Park w Łysomicach pod Toruniem, to kompleks elektroniczny zajmujący się produkcją modułów ciekłokrystalicznych do LCD. Całkowita powierzchnia 178 ha jest zagospodarowana przez 11 przedsiębiorstw, głównie japońskich i polsko-japońskich. Płytko zakorzeniona (do 2017 r.), czeka na dogodne połączenie z autostradą A1. Instytucje te mogą tworzyć sieć, której powstanie jest może tylko kwestią czasu.

6. ATRAKCYJNOŚĆ INWESTYCYJNA B-TOM

Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową przygotowuje raporty dotyczące atrakcyjności inwestycyjnej województw. Województwo kujawsko-pomorskie w tym rankingu w 2005 r. zajmowało 12 pozycję, w 2006 r. przesunęło się na 11 pozycję i utrzymało ją do 2009 r.

Od 2008 r. IBnGR bada również poziom NTS 3, co pozwala spojrzeć na miejsce B-TOM w rankingu 66 podregionów Polski (tab. 9).

Tabela 9

Miejsce B-TOM w rankingu atrakcyjności inwestycyjnej podregionów Polski w latach 2008–2009

Lata	Województwo kujawsko-pomorskie (NTS2)	B-TOM (NTS 3) w działalności		
		przemysłowej	usługowej	zaawansowanej technologicznie
2008	11	7	7	8
2009	11	5	6	8

Źródło: *Atrakcyjność inwestycyjna województw...* (2009, s. 21–33).

Atrakcyjność inwestycyjną B-TOM należy uznać jako bardzo wysoką, gdyż obszar ten znalazł się w grupie 11 podregionów o najwyższej atrakcyjności (wyróżniono pięć grup dla każdego rodzaju działalności). Zajął w tej grupie pozycje od 5 do 8 (najwyższą piątą w działalności przemysłowej w 2009 r.), co więcej, poprawił swoją pozycję porównując lata 2008 i 2009. Łatwo zauważyć, że liderami atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności usługowej i zaawansowanej technologicznie są podregiony o charakterze metropolitalnym, odmienne są jednak motywy lokowania tam określonego rodzaju działalności. Jednym z najwyższej ocenianych czynników atrakcyjności inwestycyjnej był kapitał ludzki. Najniżej oceniono infrastrukturę gospodarczą.

7. MECHANIZMY PRZYŚPIESZANIA I HAMOWNIA ROZWOJU OBSZARU METROPOLITALNEGO

A. Czynniki przyspieszające integrację miast i powstawanie B-TOM:

- bliskość położenia, wspólna dwubiegunowa stolica województwa;
- spontaniczny proces urbanizacji gmin podmiejskich, typowa zurbanizowana strefa podmiejska wokół obu miast;

- prowadzone inwestycje na rzecz zwiększenia dostępności obszaru dla otoczenia, w tym: budowa szybkich połączeń komunikacyjnych między miastami Bydgoszczą i Toruniem (BT City), budowa autostrady A1 biegnącej ze Skandynawii na południe Europy oraz przeprawy przez Wisłę w Toruniu, uruchomienie i rozbudowa portu lotniczego;
 - komplementarność rozwoju funkcjonalnego miast;
 - wysoka przedsiębiorczość i kreatywność podmiotów gospodarczych;
 - bardzo wysoka atrakcyjność inwestycyjna obszaru w działalności przemysłowej, usługowej i zaawansowanej technologicznie, wysoki udział obszarów o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chronionych zwiększa atrakcyjność w zakresie wypoczynku i rekreacji;
 - konkurowanie między miastami, wysoka jakość zróżnicowanych zasobów pracy;
 - umiejętność mobilizacji w chwilach zagrożeń;
 - rozwój funkcji metropolitalnych.
- B. Bariery integracji miast i powstawanie B-TOM:
- niedostateczna dostępność aglomeracji „z zewnątrz”, niewystarczająca dostępność do ośrodków krajowych i zagranicznych (słabo rozwinięta komunikacja krajowa i międzynarodowa), brak przeprawy przez Wisłę w Toruniu i Solcu Kujawskim (w połowie odległości między Bydgoszczą a Toruniem), opóźnienia w realizacji krajowych inwestycji infrastrukturalnych na terenie B-TOM i w jego otoczeniu;
 - wysoki udział obszarów prawnie chronionych, co ogranicza możliwości realizacji niektórych funkcji gospodarczych i utrudnia realizację rozwiązań infrastrukturalnych;
 - niedostatecznie rozwinięte funkcje metropolitalne;
 - upodabnianie się struktur działalności gospodarczej miast;
 - niedostateczne uwzględnianie sfery interferencji wpływów obszaru bipolarnego, obejmującą tę część sfery bipolarnej, która pozostaje pod istotnym wpływem obu aglomeracji równocześnie, dużym zagrożeniem dla rozwoju B-TOM może być zagospodarowywanie przestrzenne gmin z nim sąsiadujących, nieuwzględniające funkcjonowania w organizmie obszaru metropolitalnego;
 - brak aktualnej koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju oraz odpowiednich programów rządowych, a w efekcie brakiem inwestycji;
 - podtrzymywanie istniejących barier mentalnych przez działania utrudniające zdobycie zaufania we wzajemnych partnerskich relacjach, np. po dwóch latach „wspierania” Torunia w staraniach o nominację na Europejską Stolicę Kultury w 2016 r., podjęto uchwałę o takich staraniach dla Bydgoszczy (kwiecień 2010 r.)
 - niezadowalające i niewspółmierne do potencjału związku środowisk naukowo-technicznych i gospodarki lokalnej, niewiele wspólnych przedsięwzięć społecznych i gospodarczych.

8. ZAKOŃCZENIE

Bydgosko-Toruński Obszar Metropolitalny jest atrakcyjnym miejscem dla mieszkania i realizowania swoich celów. Jest również atrakcyjnym miejscem lokalizacji kapitału, przedsiębiorczości, działalności przemysłowej, usługowej i zaawansowanej technologicznie. Z obawami rozpoczęty proces integracji, nie bez przeszkód i potknięć zmierza powoli ku dalszej integracji. Zapisy w strategii rozwoju Torunia do roku 2020 nie pozostawiają wątpliwości. Nie można już rozważać sytuacji, że dalszy rozwój Bydgoszczy i Torunia może biec osobno, gdyż wzajemnych powiązań stale przybywa. Silnie akcentowana przez samorządy Bydgoszczy i Torunia potrzeba krajowych rozwiązań instytucjonalnych jest niezbędna dla sprawnego funkcjonowania obszaru i rozwiązywania jego problemów, którym nie mogą sprostać samorządowe związki partnerskie. Na pytanie, czy nastąpi dyfuzja rozwoju na otaczający obszar, trudno odpowiedzieć jednoznacznie. Czynnikiem sprzyjającym może być dobrze rozwinięta sieć osadnicza województwa z 52 miastami, dobra dostępność do centrum i atrakcyjność szczególnie północnej części województwa. Potrzeba wspólnych skoordynowanych działań powinna być priorytetem w rozwoju obu miast. Aktualnie istnieje potrzeba krajowych rozwiązań instytucjonalnych dla sprawnego funkcjonowania obszaru metropolitalnego i rozwiązywania jego problemów, którym nie mogą sprostać samorządowe związki partnerskie.

LITERATURA

- Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski*, 2009, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Hildebrand A., Nowicki M., Susmarski P., Tarkowski M. (red.), 2009, *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Jewtuchowicz A., 2005, *Terytorium i współczesne dylematy jego rozwoju*, Wydawnictwo UŁ, Łódź.
- Klasik A., 2001, *Międzynarodowa konkurencyjność jako kryterium restrukturyzacji polskich regionów*, [w:] Klasik A. (red.), *Konkurencyjność miast i regionów a przedsiębiorczość i przemiany strukturalne*, Wydawnictwo AE im. Karola Adamieckiego, Katowice.
- Kołodziejcki J., 1998, *Strategiczna koncepcja przekształceń polskiej przestrzeni a wyzwania cywilizacyjne XXI w.*, [w:] Marszał T., Opałło M. (red.), *Współczesne problemy rozwoju regionalnego*, Biuletyn KPZK PAN, z. 180, Warszawa.
- Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju*, 2001, Warszawa.
- Kudłacz T., Markowski T., 2001, *Układy bipolarne w kształtowaniu konkurencyjności polskiej przestrzeni*, [w:] Harańczyk A. (red.), *Samorząd terytorialny*.

- Zadania – gospodarka – rozwój*, Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Marketingu w Chrzanowie, Chrzanów–Kluczbork.
- Ziolo Z., 2003, *Bipolarny rozwój aglomeracji – kierunki rozwoju układów bipolarnych*, Biuletyn KPZK PAN, z. 209, Warszawa.

Materiały źródłowe

- Bydgoszcz w liczbach 2009. Oficjalny serwis Bydgoszczy: um.bydgoszcz.pl
- Bydgosko-Toruński Obszar Metropolitalny w liczbach, 2009, Urząd Statystyczny, Bydgoszcz.
- Plan Rozwoju Bydgoszczy na lata 2009–2014. Miejski Plan Operacyjny, 2009, Bydgoszcz.
- Raport o stanie miasta, 2009 i wcześniejsze, Toruń.
- Regionalna Strategia Innowacji Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2015, 2004, Zarząd województwa kujawsko-pomorskiego, Toruń.
- Strategia Rozwoju Bydgoszczy do roku 2015, 2004, Bydgoszcz: www.um.bydgoszcz.pl.
- Strategia Rozwoju Miasta Torunia, 2002, Toruń: www.um.torun.pl.
- Strategia Rozwoju Miasta Torunia na lata 2009–2020. Projekt, 2010, Toruń.
- Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko Pomorskiego na lata 2007–2020, 2005, Toruń: www.kujawsko-pomorskie.pl.
- Województwo kujawsko-pomorskie, 2009, Urząd Statystyczny, Bydgoszcz.

Maria Marszałkowska

CREATING OF A METROPOLITAN AREA. THE EXAMPLE OF BYDGOSZCZ AND TORUŃ

(Summary)

Social and economic phenomena in the spatial environment reflect the changes occurring in close and distant surroundings in which the globalization, metropolization and glocalization are observed. The knowledge-based economy brings the adaptation to new conditions and also ability of avoiding threats and taking opportunities. This is the reason why two, not far distant but competing towns have been encouraged to cooperate. In the paper the process of the metropolization is presented on the example of central towns of the Kujawsko-Pomorskie Voivodship. The selected aspects of this process have been taken into account, i.e. external determinants, formal reasons for integration and its signs presented in development strategies in comparison with social and economic potentials, and also institutions allowing the access to knowledge and innovation transfer among towns. The short description of these aspects has shown that slow changes with regard to the process of metropolization are observed.