

Rozdział 7

Plan działania dla obszaru wrocławsko-kłódawskiego

7.1. Wstęp

Analizowany obszar wrocławsko-kłódawski jest specyficzny pod względem przynależności administracyjnej gmin, które go tworzą. Leży w granicach trzech województw (kujawsko-pomorskiego, łódzkiego i wielkopolskiego) i siedmiu powiatów (mogileńskiego, radziejowskiego, wrocławskiego, kutnowskiego, łęczyckiego, kolskiego, konińskiego) (tab. 7.1).

Obszar ten obejmuje 19 gmin, w tym najwięcej z powiatu radziejowskiego (4), wrocławskiego (4) i kolskiego (4). Na tle innych zdelimitowanych obszarów jest relatywnie dużym obszarem wsparcia (2040 km²) i relatywnie niewielkiej liczbie ludności (113,5 tys. mieszkańców) w stosunku do jego powierzchni (56 os./km²). Siedem spośród 19 jednostek to gminy miejsko-wiejskie. Jednak wszystkie miasta obszaru to małe ośrodki miejskie o liczbie ludności nieprzekraczającej 10 tys. mieszkańców.

Tabela 7.1. Podstawowe dane o obszarze wrocławsko-kłódawskim

	Obszar wrocławsko-kłódawski
Województwo(a)	kujawsko-pomorskie, łódzkie, wielkopolskie
Powiat(y)	mogileński, radziejowski, wrocławski, kutnowski, łęczycki, kolski, koniński
Gminy	Jeziora Wielkie (w), Bytoń (w), Osiecin (w), Piotrków Kujawski (mw), Topólka (w), Chodecz (mw), Izbica Kujawska (mw), Lubień Kujawski (mw), Lubraniec (mw), Dąbrowice (w), Łąnięta (w), Nowe Ostrowy (w), Grabów (w), Chodów (w), Kłodawa (mw), Olszówka (w), Przedecz (mw), Skulsk (w), Wierzbin (w)
Powierzchnia	2 040 km ²
Liczba ludności	113,5 tys.
Gęstość zaludnienia	56 os./km ²

Źródło: opracowanie własne.

Największym miastem obszaru jest Kłodawa – 6,6 tys. mieszkańców (2016). Ludność miejska stanowi 16,0% wszystkich mieszkańców obszaru wrocławsko-kłodawskiego. Gminy analizowanego obszaru charakteryzują się znacznym zróżnicowaniem pod względem potencjału ludnościowego: od 1,9 tys. (gmina Dąbrowice) do 13,1 tys. mieszkańców (gmina Kłodawa) (tab. 7.2.).

Tabela 7.2. Wskaźniki problemowe obszaru wrocławsko-kłodawskiego

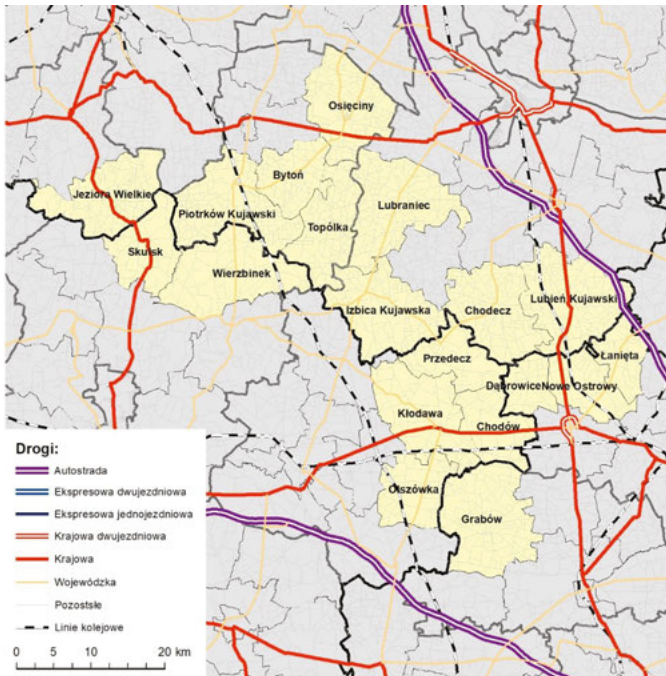
L.p.	Wskaźnik	Rok	Wartość
1.	Liczba ludności (tys.)	2016	114,1
2.	Obserwowane i przewidywane zmiany liczby ludności (%)	2000-2030	-16,6
3.	Udział ludności w wieku przedprodukcyjnym (%)	2016	17,8
4.	Udział ludności w wieku produkcyjnym (%)	2016	62,5
5.	Udział ludności w wieku poprodukcyjnym (%)	2016	19,8
6.	Wskaźnik obciążenia demograficznego (%)	2016	60,1
7.	Saldo migracji (na 1000 mieszk.)	2005-2016	-4,1
8.	Selektywny odpływ kobiet w grupie 20-39 lat (%)	2012-2016	-6,1
9.	Udział ludności z wykształceniem wyższym (% w wieku >13 lat)	2011	8,1
10.	Średnie wyniki sprawdzianu w szkołach podstawowych (pkt)	2016	22,7
11.	Udział osób korzystających z pomocy społecznej według kryterium dochodowego (%)	2016	11,1
12.	Najwyższa frekwencja w ogólnopolskich wyborach powszechnych (%)	2004-2015	57,7
13.	Udział bezrobotnych w populacji w wieku produkcyjnym (%)	2017	8,8
14.	Przestępstwa kryminalne (na 1000 mieszk.)	2015-2017	18,8
15.	Powierzchnia geodezyjna (km ²)	2016	1134,8
16.	Liczba wsi	2011	474
17.	Gęstość zaludnienia (mieszk. na 1 km ²)	2016	56,6
18.	Urbanizacja statystyczna (%)	2016	19,1
19.	Pokrycie planistyczne (%)	2016	27,6
20.	Syntetyczny wsk. dostępności czasowej do ośrodków usługowych (minuty umowne)	2016	42,8
21.	Odsetek ludności korzystającej z kanalizacji (%)	2016	22,8
22.	Udział użytków rolnych (%)	2010	76,3
23.	Lesistość (%)	2016	8,0

Lp.	Wskaźnik	Rok	Wartość
24.	Udział obszarów chronionych przyrodniczo (%)	2016	12,1
25.	Udział terenów zabudowanych i zurbanizowanych (%)	2014	3,0
26.	Produkt Krajowy Brutto (na 1 mieszkańca, w stosunku do średniej krajowej)	2015	92,2
27.	Liczba podmiotów gospodarczych w usługach wyższego rzędu (na 1000 mieszk.)	2016	11,9
28.	Dochody własne budżetów gmin (na 1 mieszkańca)	2016	1 189
29.	Powierzchnia użytkowa mieszkań oddana do użytku (m ² na 1 mieszk.)	2012-2016	25,5
30.	Wskaźnik towarowej dostępności potencjałowej	2016	26,5
31.	Liczba podmiotów gospodarczych (tys.)	2017	7,0
32.	Liczba gospodarstw rolnych (tys.)	2010	15,5
33.	Podmioty gospodarcze (>49)	2017	37
34.	Wskaźnik waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej (IUNG)	ok. 2005	69,7
35.	Miejsca noclegowe (na 10 tys. mieszkańców)	2016	1,6
36.	Noclegi udzielone turystom (tys.)	2014	15,9

Źródło: opracowanie własne.

Sytuacja demograficzna

W latach 1995-2016 rejestrowana liczba ludności obszaru wrocławsko-łódzkiego zmniejszyła się o 10%. Wielkość zmian ilościowych była istotnie różna w analizowanych gminach. Widoczne jest duże zróżnicowanie regionalne procesów depopulacyjnych. Najmniejszy ubytek ludności dotyczy gmin województwa kujawsko-pomorskiego (-3,0%), następnie wielkopolskiego (-7,8%), a największe zmiany zaszły w gminach województwa łódzkiego (-16,2%). Największe zmiany ludnościowe odnotowano w gminach Chodów (powiat kolski, woj. wielkopolskie: -19,4%) i Nowe Ostrowy (powiat kutnowski, woj. łódzkie: -19,3%), najmniejsze zaś w gminach: Izbica Kujawska (powiat wrocławski, woj. kujawsko-pomorskie: -6,2%), Jeziora Wielkie (powiat mogileński, woj. kujawsko-pomorskie: -6,7%) i Wierzbinek (powiat koniński, woj. wielkopolskie: -6,8%). Jedynie w gminie Skulsk odnotowano nieznaczny rozwój ludnościowy (0,8%). W żadnej z tych gmin nie odnotowano skokowej zmiany liczby ludności, wynikającej np. z uruchomienia procesów migracyjnych (np. po wstąpieniu Polski do UE). Obserwuje się więc stały trend spadkowy wynikający z niskiej dzietności, co przekłada się na niski poziom urodzeń, co wraz z ruchami migracyjnymi



Ryc. 7.1. Obszar włocławsko-kłodawski

Źródło: opracowanie własne.

przyczynia się do postępującego regresu ludnościowego oraz wzrostu udziału osób starszych (postępujący proces starzenia się społeczeństwa).

Obszar włocławsko-kłodawski charakteryzuje się znacznym ujemnym saldem migracji rejestrowanych (saldo migracji w 2005 r. -2,3 os./1000 mieszkańców, w 2015 r. -4,1 os./1000 mieszkańców). W 2015 r. największe ujemne saldo migracji odnotowano w gminach Chodów (-10,3 os./1000 mieszk.) i Nowe Ostrowy (-9,1 os./1000 mieszk.). W dwóch gminach zanotowano dodatnie saldo migracji: Lubień Kujawski (0,1) i Łanięta (2,8). Bardzo zróżnicowana sytuacja w tym zakresie dotyczy gmin miejsko-wiejskich analizowanego obszaru. W większości przypadków to obszar miejski charakteryzował się bardziej korzystną sytuacją w zakresie migracji, jednak tylko w przypadku Piotrkowa Kujawskiego odnotowano dodatnie saldo migracji (cała gmina wykazywała ujemne saldo migracji). W Izbicy Kujawskiej saldo migracyjne jest podobne na obszarze miejskich i wiejskim. Natomiast w dwóch przypadkach – Lubień Kujawski i Przedecz – saldo migracji na obszarze miejskim jest zdecydowanie wyższe niż na obszarze wiejskim gminy (odpowiednio: -5,8 i +1,5 oraz -12,7 i -2,0; średnio odpowiednio +0,1 i -6,4).

Zróżnicowanie obszaru widoczne jest również w przypadku ruchu naturalnego ludności. Największym ubytkiem naturalnym charakteryzują się analizowane gminy województwa łódzkiego (np. Nowe Ostrowy -9,4%, Łanięta -6,1%, 2016), co jest m.in. wynikiem dynamicznie zachodzących zmian struktury wieku ludności. Bardzo niekorzystna sytuacja występuje w niektórych gminach wiejskich województwa

kujawsko-pomorskiego: Bytów (-6,8%) i Topólka (-4,7%). Natomiast gmina miejsko-wiejska Przedecz wyróżnia się skrajnie różnymi wartościami ubytku naturalnego ludności w części wiejskiej (+0,4%) i miejskiej (-12,3%), co wynika m.in. z dużego odpływu migracyjnego z części miejskiej. W 3 spośród 19 gmin obszaru można mówić o relatywnie korzystnej sytuacji demograficznej (Kłodawa 0,0%, Piotrków Kujawski +0,4%, Skulsk +1,5%).

Wszystkie analizowane gminy charakteryzują się postępującym procesem demograficznego starzenia się ludności. Najwyższy udział ludności w wieku poprodukcyjnym występuje w dwóch gminach województwa łódzkiego: Grabów (23,0%) i Dąbrowice (23,2%). Natomiast najkorzystniejsza struktura wieku ludności występuje w gminie Wierzbinek (woj. wielkopolskie) – 16,2%, przy znacznym udziale osób w wieku przedprodukcyjnym (20,9%). Najbardziej dynamiczne zmiany udziału osób w wieku poprodukcyjnym dotyczyły gmin miejsko-wiejskich: Kłodawa (zmiana o 4,4 pp. w latach 2005-2016), Piotrków Kujawski (4,2 pp.) i Chodecz (4,0 pp.), przy czym dynamika zmian na obszarze miejskim była zdecydowanie większa niż na obszarze wiejskim tych gmin.

Sytuacja gospodarcza

Poziom rozwoju gospodarczego obszaru wrocławsko-kłodawskiego mierzony dochodami własnym gmin *per capita* na tle pozostałych obszarów zmarginalizowanych można ocenić jako niższy niż przeciętny. Zaznacza się istotne zróżnicowanie w wielkości dochodów własnych *per capita* w gminach analizowanego obszaru. Najbardziej zamożną jest gmina Dąbrowice (151,1% średniej dla obszaru), następnie Nowe Ostrowy (143,2%) i Wierzbinek (137,5%). Do najmniej zamożnych zalicza się gminy: Przedecz (69,9%), Olszówka (68,6%) i Skulsk (65,8%) – wszystkie z województwa wielkopolskiego. Dochody własne poszczególnych gmin obszaru wrocławsko-kłodawskiego są dużo niższe niż średnia dla najmniej zamożnego województwa kujawsko-pomorskiego. Dochody najzamożniejszej z gmin obszaru stanowią 87% średniej wojewódzkiej, a najmniej zamożnej – 38%. Tylko gminy z województwa łódzkiego osiągnęły średni wynik lepszy niż średnia dla wszystkich gmin obszaru wrocławsko-kłodawskiego (130,3%), w pozostałych dwóch przypadkach było to poniżej średniej (gminy z woj. kujawsko-pomorskiego: 93,1% średniej dla obszaru, gminy z woj. wielkopolskiego: 90,1%). We wszystkich gminach obserwowany jest stały wzrost dochodów własnych w przeliczeniu na 1 mieszkańca (z nielicznymi wahaniami w niektórych latach).

Na całym obszarze wrocławsko-kłodawskim obserwowany jest niski poziom przedsiębiorczości. We wszystkich gminach średnia liczba podmiotów gospodarczych ogółem, jak i mikroprzedsiębiorstw zatrudniających do 9 osób w przeliczeniu na 1000 mieszkańców nie zbliża się nawet do średniej krajowej (odpowiednio 110,3 i 105,5; 2016). Najwyższy poziom przedsiębiorczości indywidualnej (mikroprzedsiębiorstwa) obserwowany jest w gminach województwa kujawsko-pomorskiego, tj. Piotrków Kujawski (74,5), Jeziora Wielkie (67,1), Bytów (61,1) oraz w gminie Kłodawa (woj. wielkopolskie (67,6). W pozostałych gminach wartość tego wskaźnika nie

przekracza 60. Najniższy poziom przedsiębiorczości obserwowany jest we wszystkich gminach województwa łódzkiego (od 38,9 do 48,5), co może być związane m.in. z malejącym potencjałem ludnościowym i przemianami struktury wieku ludności.

Obserwowane w latach 2005-2016 zmiany liczby bezrobotnych są odzwierciedleniem sytuacji gospodarczej na różnych poziomach przestrzennych, od globalnego po lokalny. W gminach obszaru wrocławsko-łódzkiego spadek poziomu bezrobocia notowany jest od 2012, 2013 r. Nie oznacza to jednak, że sytuacja znacznie poprawiła się we wszystkich gminach. W 2016 r. poziom bezrobocia na całym analizowanym obszarze (wyrażony jako udział zarejestrowanych bezrobotnych w ogólnej liczbie osób w wieku produkcyjnym) wyniósł 10,7%, co oznaczało spadek o 7,9 pp. w stosunku do 2005 r. Najniższe bezrobocie notowane jest w gminach województwa wielkopolskiego (Olszówka – 5,4%, Kłodawa – 5,5%, Przedecz – 6,9%). W gminach tych odnotowano również największy spadek bezrobocia w analizowanym okresie (od 8,7 do 14,7 pp.). Natomiast wyższy niż na pozostałym obszarze poziom przedsiębiorczości w gminach województwa kujawsko-pomorskiego nie znalazł odzwierciedlenia w poziomie bezrobocia. W prawie wszystkich gminach tego województwa bezrobocie osiąga kilkunastoprocentowe wartości (od 11,0% w gminie Bytów do 15,5% w gminie Chodecz). Tam też odnotowano najmniejszy spadek bezrobocia – w przypadku gminy Izbica Kujawska tylko o 2,6 pp. (do poziomu 13,7%).

Relatywnie niski poziom rozwoju gospodarczego skutkuje ponadprzeciętnym poziomem bezrobocia. Tak jak w wielu innych obszarach istotnym problemem pozostaje niski poziom kapitału ludzkiego, społecznego i bardzo niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców.

Podstawowe aktualne dane (2017 r.) dla poszczególnych gmin obszaru wrocławsko-łódzkiego przedstawiono w tab. 7.3.

Sytuacja społeczna

Nieznaczna poprawa sytuacji na rynku pracy skutkowałą tylko niewielkimi pozytywnymi zmianami w zakresie zmniejszenia się odsetka osób korzystających z pomocy społecznej. Na całym obszarze wrocławsko-łódzkim udział osób korzystających z pomocy społecznej zmniejszył się z 15,1% do 11,1% (średnia krajowa: 6,4%, 2016). Sytuacja w tym zakresie była bardzo zróżnicowana w obrębie analizowanych gmin. Najbardziej spektakularne pozytywne zmiany zaszły w gminie Nowe Ostrowy, gdzie udział ten zmniejszył się z bardzo wysokiego poziomu 36,6% w 2009 r. do 14,8% w 2016 r. W pozostałych przypadkach zmiany te nie były aż tak duże. W dwóch gminach, tj. Lubień Kujawski i Chodecz liczba osób korzystająca z pomocy społecznej uległa zwiększeniu (odpowiednio o 0,8 i 2,6%) do poziomu odpowiednio 15,4% i 19,4%. W 2016 r. prawie co piąty mieszkaniec gminy Dąbrowice (woj. łódzkie) korzystał z pomocy społecznej. Najniższy udział korzystających z tego typu świadczeń odnotowano w gminach województwa wielkopolskiego (Olszówka – 7,4%, Kłodawa – 7,6%, Chodów – 7,7%).

Tabela 7.3. Wybrane wskaźniki charakteryzujące gminy obszaru wrocławsko-klódawskiego (2017)

	Ludność	Powierzchnia (km ²)	Gęstość zaludnienia os/km ²	Udział osób w wieku produkcyjnym	Saldo rejestrowanych migracji (na 1000 mieszk.)	Dochody własne per capita*	Podmioty REGON na 1000 mieszk.*	Udział bezrobotnych w populacji w wieku produkcyjnym (%)	Udział osób korzystających z pomocy społecznej	Udział ludności korzystającej z kanalizacji*	Powierzchnia użytkowa mieszkań per capita*	Odsetek dzieci objętych wychowaniem przed-szkolnym*
Jeziora Wielkie	4 950	124	40	19,8	-11,9	1 300,63	67,1	8,7	9,4	65,6	25,6	68,5
Bytów	3 485	73	48	21,4	-4,5	1 036,70	61,1	10,5	12,5	30,8	25,8	21,7
Osiężyn	7 710	122	63	20,4	-1,7	883,80	71,7	12,7	8,3	37,9	27,9	56,7
Piotrków Kujawski	9 334	139	67	19,5	-6,7	1 565,91	74,5	10,9	11,0	42,0	24,4	54,7
Topólka	4 880	103	47	19,4	-3,4	1 051,04	56,1	9,4	7,6	0,0	26,6	48,2
Chodecz	6 093	122	50	19,7	-2,3	1 158,02	57,6	13,2	17,2	32,7	24,0	54,4
Izbiца Kujawska	7 735	132	59	18,7	1,1	898,34	56,2	11,4	9,2	26,0	24,0	28,8
Lubień Kujawski	7 412	151	49	20,6	-3,1	1 119,46	50,9	12,2	14,4	27,7	22,9	56,5
Lubraniec	9 598	148	65	21,6	2,6	1 005,28	57,4	12,9	8,5	34,6	25,8	55,2
Dąbrowice	1 905	46	41	23,8	-4,5	1 806,46	42,4	7,7	15,3	0,0	24,9	83,8
Łanięta	2 450	55	45	19,2	-3,1	1 356,59	38,9	8,0	13,6	45,0	21,1	32,3
Nowe Ostrowy	3 496	72	49	21,3	-4,6	1 712,14	48,5	9,8	13,6	30,7	24,2	59,8
Grabów	6 055	156	39	23,5	-17,4	1 354,76	42,4	4,5	9,1	20,0	30,7	58,4
Chodów	3 075	78	39	22,5	-3,7	995,81	51,4	4,5	5,2	13,4	28,0	62,2
Kłodawa	13 005	129	101	21,5	-0,4	1 382,40	67,6	3,4	7,1	43,6	25,3	64,1
Olszówka	4 570	82	56	20,6	-6,7	819,66	54,0	3,2	7,6	20,8	25,3	52,9
Przedecz	4 193	76	55	20,4	-4,5	834,93	52,6	4,5	6,8	33,3	27,7	45,0
Skulsk	6 142	85	72	18,8	-8,1	786,00	55,8	8,1	7,4	27,2	25,6	66,7
Wierzbinek	7 396	147	50	16,6	-11,9	1 643,16	41,0	7,1	10,9	3,4	24,5	42,7

* dane za 2016 r.

Źródło: na podstawie danych BDL.

W stosunku do 2005 r. zaszły duże zmiany w zakresie wychowania przedszkolnego. Zmiany te nie były jednak tak duże, jak w innych obszarach, a dodatkowo wzrost odsetka dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym znacznie wyhamował w ostatnich latach (2014-2016) lub też doszło do zmniejszenia się wartości tego wskaźnika. Najwyższy udział odnotowano w gminie Dąbrowice (łódzkie, 83,8%), Jeziora Wielkie (kujawsko-pomorskie, 68,5%) i Skulsk (wielkopolskie, 66,7%). Najniższy udział dotyczył gmin Bytoń (kujawsko-pomorskie, 21,7%), Izbica Kujawska (kujawsko-pomorskie, 28,8%) i Łanięta (łódzkie, 32,3%). Trendy długookresowe w zakresie wychowania przedszkolnego są w zasadzie takie same w całej Polsce, co jest wynikiem wielu czynników m.in. szeroko rozumianego zwiększenia poziomu dostępności tego typu placówek (wzrost liczby placówek, zwiększenie liczby miejsc w przedszkolach). Krótkofalowy spadek odsetka osób objętych wychowaniem przedszkolnym spowodowany był reformą w systemie oświaty wiążącą się z obowiązkiem szkolnym nałożonym na dzieci 6-letnie.

Sytuacja infrastrukturalna

W zakresie infrastruktury technicznej uwzględniono sieć wodociągową, kanalizacyjną i gazową. W przypadku sieci wodociągowej sytuację we wszystkich gminach analizowanego obszaru należy uznać za bardzo dobrą. W 2016 r. najniższy odsetek osób korzystających z sieci wodociągowej wynosił 82,9% (gmina Lubień Kujawski). W zdecydowanej większości gmin odsetek ten oscyluje średnio wokół 95%. W gminie Jeziora Wielkie (kujawsko-pomorskie) wszyscy mieszkańcy gminy mają dostęp do sieci wodociągowej. Największy rozwój dokonał się w przypadku trzech gmin: Topólka, Chodecz i Łanięta, gdzie w latach 2005-2016 odnotowano wzrost odsetka osób korzystających z sieci wodociągowej o odpowiednio 26,3, 26,5 i 28,4 pp.

Odnotowano znaczny rozwój sieci kanalizacyjnej w latach 2005-2016. Najwyższy udział osób korzystających z sieci kanalizacyjnej dotyczy gmin: Jeziora Wielkie (65,6%), Łanięta (45,0%) i Kłodawa (43,6%), najniższy zaś gmin Wierzbinek (3,4%) i Chodów (13,4%). W dwóch gminach nie ma tego rodzaju infrastruktury technicznej (Topólka, Dąbrowice). Najwyższa dynamika rozwoju sieci kanalizacyjnej dotyczy gmin: Łanięta (26,6 pp.) i Bytoń (20,9 pp.).

W zasadzie żadna z analizowanych gmin obszaru wrocławsko-kłodawskiego nie ma rozwiniętej sieci gazowej. Najwyższy udział osób korzystających z tego rodzaju infrastruktury dotyczy gminy Lubraniec (3,9%).

Na całym obszarze poprawiły się warunki mieszkaniowe, wyrażone przeciętną powierzchnią użytkową mieszkania w przeliczeniu na 1 osobę. Największe zmiany (3 i więcej m²/mieszkańca) dotyczyły większości gmin województwa wielkopolskiego (oprócz gminy Olszówka i Kłodawa) oraz gminy Grabów (łódzkie), Osiecin i Topólka (obie z woj. kujawsko-pomorskiego). Najwyższą wartość odnotowano w gminie Grabów (30,7 m²), a najniższą w gminie Łanięta (21,1 m²).

7.2. Pogłębiony portret obszaru – potencjały i bariery

Na podstawie analizy danych statystycznych, przeprowadzonych wywiadów z przedstawicielami władz gmin wchodzących w skład obszaru wrocławsko-kłodawskiego, badania fokusowego z elementami warsztatu z przedstawicielami wybranych organizacji/institucji zaangażowanych w procesy rozwoju obszaru, a także wstępnych wyników ankiet instytucjonalnych i ankiet wśród mieszkańców obszaru, zidentyfikowano zestaw problemów rozwojowych obszaru wrocławsko-kłodawskiego. Problemy te obejmują szerokie spektrum zjawisk społeczno-gospodarczych. Poniżej przedstawiono szczegółowo wybrane z nich, co powinno umożliwić wskazanie adekwatnych działań na rzecz przełamania istniejących barier lub też lepszego wykorzystania istniejącego potencjału rozwojowego.

Potencjały obszaru

Na każdym etapie prowadzonych badań zidentyfikowano potencjały danego obszaru. Zostały one przedstawione sekwencyjnie: od potencjałów wyróżnionych na podstawie analizy danych statystycznych (tab. 7.2 i 7.3; wyniki przedstawiono w tab. 7.4), poprzez potencjały zidentyfikowane podczas wywiadów, ankiet i warsztatów, po podsumowanie eksperckie.

Zarówno przedstawiciele władz samorządowych, jak i mieszkańcy obszaru wrocławsko-kłodawskiego największego potencjału obszaru upatrują w dogodnej lokalizacji względem autostrady A1 i węzłów autostradowych. Jednak jak dotychczas w niewielkim stopniu przełożyło się to na realne efekty poprawy sytuacji ekonomicznej obszaru. Ponadto wskazywano potencjał rolniczy (wraz z przemysłem przetwórczym), inwestycyjny (strefa ekonomiczna, odrodlnienia), turystyczny (walory przyrodnicze) i kapitał ludzki.

Tak zidentyfikowane potencjały niejako zostały zweryfikowane w trakcie dalszej części badania. Na podstawie zgromadzonych informacji kapitału ludzkiego nie można zakwalifikować do mocnych stron obszaru wrocławsko-kłodawskiego; wręcz przeciwnie – bierność społeczeństwa została uznana za jeden z podstawowych problemów rozwojowych. Ponadto utrudnieniem w ewentualnej poprawie sytuacji jest zarówno zmniejszająca się liczba ludności (realna i szacowana w okresie 2000-2030 aż 16%), jak i postępujący proces starzenia się społeczeństwa. Wydaje się również, że potencjał turystyczny – wymieniony na etapie badań terenowych jako szansa rozwojowa – jest niewielki (obszar charakteryzuje się relatywnie niskim potencjałem przyrodniczym, kulturowym i słabym wyposażeniem w infrastrukturę turystyczną). Dodatkowo zauważone, nowe zjawisko obniżania się poziomu wód, prowadzi również do obniżania się poziomu wód jezior, a w konsekwencji nawet do ich wysychania. Zjawisko to spowoduje w dalszej przyszłości spadek jakości walorów przyrodniczych do dalszego rozwoju turystyki. Jedynym atutem jest wysoki potencjał demograficzny

Tabela 7.4. Potencjały rozwojowe obszaru wrocławsko-łódzkiego zidentyfikowane na etapie *desk research*

Potencjał	Potencjały rozwojowe
Osadniczo-planistyczny	–
Demograficzny	Niewielkie zmiany ilościowe w obrębie kohorty 20-34 lata, co potencjalnie może przełożyć się na rozwój demograficzny (albo zmniejszenie ubytku naturalnego).
Kapitał ludzki	–
Kapitał społeczno-institutionalny	Obszar wrocławsko-łódzki cechuje się niskim poziomem potencjału społeczno-institutionalnego. Na ten obraz składają się następujące aspekty. Mała liczba organizacji społecznych w stosunku do liczby ludności. Niski odsetek dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym. Przeciętna w skali krajowej frekwencja w wyborach lokalnych. Relatywnie mały odsetek gmin korzystających z instrumentu funduszu sołeckiego. Relatywnie małe środki pozyskane przez samorządy z funduszy unijnych (w latach 2014-2016).
Ekonomiczny	Potencjał rozwoju gospodarczego obszaru wrocławsko-łódzkiego ograniczany jest niską wartością środków trwałych brutto przedsiębiorstw oraz słabo rozwiniętą przedsiębiorczością mieszkańców. Szanse rozwojowe są natomiast związane z wysokimi nakładami inwestycyjnymi przedsiębiorstw oraz gmin wchodzących w skład obszaru. Relatywnie słaby potencjał eksportowy pomimo dogodnego położenia transportowego.
Transportowy	Bardzo dobra dostępność transportowa (najwyższa z wszystkich obszarów), w tym międzynarodowa, zwłaszcza drogowa. Jednocześnie zdecydowanie niewykorzystany potencjał autostrady A1 (efekt tunelowy). Bardzo szybka poprawa dostępności nastąpiła w latach 2007-2015, co może powodować, że nie przełożyła się ona dotąd na efekty rozwojowe. Oczekiwana jest dalsza poprawa dostępności kolejowej. Występuje bardzo duży potencjał dla rozwoju funkcji logistycznych.
Rolniczy	Duża powierzchnia upraw, duże gospodarstwa czerpiące dochody głównie z działalności rolniczej
Turystyczny	Potencjał rozwoju turystyki jest słaby i szanse do poprawy tej sytuacji nie są duże. Jediną ponadregionalną atrakcją jest kopalnia soli w Łódzku. Obszar posiada potencjalnie wysoki potencjał demograficzny do rozwoju turystyki, tzn. w relatywnie bliskim sąsiedztwie znajduje się wiele obszarów (w tym dużych miast), które są potencjalnym rynkiem turystów. To może być alternatywna lokalizacja do nowych atrakcji turystycznych. Pozostałe – klasyczne – potencjały dotyczące turystyki są niskie, w tym przyrodniczy, kulturowy i infrastruktury turystycznej (funkcja turystyczna nieznaczna).
Przyrodniczy	Niski poziom potencjału środowiska przyrodniczego, dominują krajobrazy rolnicze, dolina Wisły, Gostynińsko-Wrocławski Park Krajobrazowy, zasoby soli kamiennej, w niskim stopniu skanalizowany, o małym odsetku ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków.

Źródło: opracowanie własne.

do rozwoju turystyki, tzn. bliskość potencjalnych turystów, którym jednak należy przedstawić konkretną ofertę turystyczną, typu park atrakcji itp. Istotnym potencjałem obszaru jest jego położenie geograficzne, oraz położenie względem infrastruktury transportowej. Obszar znajduje się w strefie bardzo dobrej dostępności przestrzennej (wysokie wartości wskaźnika WMDT II; por. Komornicki *et al.* [2018]). Wynika to z lokalizacji w centralnej części kraju (relatywnie blisko do kilku spośród największych aglomeracji Polski – Warszawy, Łodzi, Poznania oraz metropolii bydgosko-toruńskiej; wszystkie wyposażone w porty lotnicze) oraz z przebiegu magistralnej infrastruktury drogowej i kolejowej. Teren obszaru wrocławsko-łódzkiego przecina autostrada A1, a w jego bezpośredniej bliskości znajduje się autostrada A2. Przez obszar ten przechodzą także kluczowe linie kolejowe E20 (Warszawa-Berlin) oraz 131 Katowice-Gdynia. Zwłaszcza sąsiedztwo nowej infrastruktury drogowej, zapewniającej dostęp do głównych ośrodków krajowych oraz do sieci ogólnoeuropejskiej, stanowi atut w staraniach o pozyskiwanie inwestorów zewnętrznych i/lub w ekspansji przedsiębiorstw lokalnych. Atut ten wydaje się być jednak nie w pełni wykorzystany m.in. ze względu na ukształtowanie się peryferii wewnętrznych, konkurencję jednostek położonych bezpośrednio przy węzłach autostradowych, złą jakość dróg lokalnych oraz braki w transporcie publicznym.

W opinii społecznej, jak i podmiotów prawnych również potencjał środowiska przyrodniczego jest jednym z najważniejszych czynników rozwoju regionu, decydującym o atrakcyjności inwestycyjnej omawianego obszaru. W badaniu opinii jednostek administracji samorządowej dotyczącej wskazania czynników decydujących o atrakcyjności jednostek administracyjnych wchodzących w skład podregionu, trzy jednostki wskazały na bardzo wysoką atrakcyjność inwestycyjną wynikającą z potencjału środowiska (gminy: Izbica Kujawska, Jeziora Wielkie), zaś siedem następnych oceniło jako wysoką (gminy: Bytów, Lubraniec, Łanięta, Łęczycza, Kutno, Chodów, Mogilno). Żaden z badanych podmiotów administracyjnych nie ocenił swoich walorów przyrodniczych jako słabe lub bardzo słabe.

Bariery dla rozwoju obszaru

Bariera rozwojowa 1: marginalizacja przestrzenno-instytucjonalna

Na czym polega problem?

Mimo że obszar charakteryzuje się bardzo dobrą dostępnością transportową (najwyższy wskaźnik wśród wszystkich obszarów) jest postrzegany przez przedstawicieli lokalnych instytucji jako obszar peryferyjny (por. wyniki rangowania barier rozwojowych, tab. 7.5). Wynika to przede wszystkim z położenia geograficznego oraz mentalnego postrzegania obszaru zlokalizowanego na pograniczu trzech województw (kujawsko-pomorskiego, łódzkiego i wielkopolskiego). Podkreśla się także problemy związane z wewnętrzną dostępnością, wynikającą z niskiej jakości dróg lokalnych oraz braku dostatecznej komunikacji zbiorowej.

Tabela 7.5. Wyniki rangowania barier rozwojowych

Nazwa bariery	Wynik rangowania
Marginalizacja przestrzenno-instytucjonalna	2,4
Niski poziom dostępności przestrzennej w skali lokalnej	1,8
Bierność społeczeństwa	2,4
Problemy środowiskowe	3,2

Źródło: na podstawie badań warsztatowych (Izbica Kujawska, 5.11.2018).

Zidentyfikowany obszar ma charakter umowny (sztuczny), tj. nie tworzy odrębnego terytorium o wspólnych cechach historycznych, kulturowych, geograficznych itp. Jednak przedstawiciele gmin wchodzących w skład tego obszaru dostrzegają problem marginalizacji wynikający przede wszystkim z lokalizacji z dala od ośrodków centralnych regionów. W każdym regionie rozwój gospodarczy jest wyraźnie powiązany z ośrodkiem centralnym. Tym samym są to wyraźne dośrodkowe siły, których efektem są słabsze powiązania na obrzeżach województwa. Dostrzega się brak powiązań i współpracy społecznej i ekonomicznej z partnerami z sąsiedzkich gmin położonych w obrębie innego województwa. Granice województw stanowią zatem istotne bariery hamujące rozwój. Nakładanie się podobnych zjawisk na styku województw potęguje efekt peryferyjności, który w literaturze naukowej występuje pod nazwą „peryferii wewnętrznych” (*inner periphery*). Problem został dostrzeżony przez władze gminne analizowanego obszaru i uwypuklony do miana najważniejszego podczas naszych spotkań warsztatowych.

Innym elementem, obejmującym zidentyfikowaną barierę, jest problem instytucjonalny odnoszący się głównie do marginalizacji małych jednostek gminnych w procedurach konkursowych. Zdaniem przedstawicieli władz gminnych obecne zapisy w zdecydowany sposób faworyzują gminy rozwinięte, leżące m.in. w miejskich obszarach funkcjonalnych (problemy „wskaźnikowe”). Przedstawiciele władz regionu piszą i mówią wprost: *Nigdy nie spełnimy takich warunków, jakie spełniają tamte gminy*. Trudności te wynikają z wielu elementów, z których za bardzo istotne uważa się brak preferencji (dodatкового punktowania) inicjatyw w tego typu jednostkach, które nie mogą i nie potrafią się przebić i stanąć do równej konkurencji np. z miastami.

Marginalizacja przestrzenna wydaje się być dużym wyzwaniem, z którym muszą się zmierzyć gminy wchodzące w skład obszaru wrocławsko-klódzkiego. Wynika ona z dwóch przyczyn: położenia w układzie drogowym i administracyjnym. Wprawdzie położenie obszaru względem sieci dróg szybkiego ruchu jest dogodne, to jak dotąd nie obserwuje się korzyści płynących z tego położenia (efekt tunelu). Rozwojowi obszaru nie sprzyja również peryferyjne położenie względem wojewódzkich ośrodków rozwoju gospodarczego. Ponadto położenie na styku trzech województw utrudnia współpracę na poziomie lokalnym w różnorodnych aspektach (np. transportu publicznego). Jak wynika z przeprowadzonych badań współpraca taka praktycznie nie istnieje.

Bariera ta może być nawet większa, niż to wynika z przeprowadzonych badań, a źródłem tego stanu mogą być podziały rozbiorowe i kształtowane przez stulecia różnice mentalne, kulturowe, społeczne i ekonomiczne.

Dotychczasowe działania

Wydaje się, że władze jednostek samorządowych, wchodzących w skład obszaru wrocławsko-klódawskiego, nie widzą potrzeby podejmowania współpracy, ze względu na bariery formalne i administracyjne. Nieliczne próby współpracy obejmowały zazwyczaj wspólną organizację imprez kulturalno-sportowych. Podkreślano, że są tylko sporadyczne przypadki, brak jest natomiast współpracy systemowej.

Bariera rozwojowa 2: niski poziom dostępności przestrzennej w skali lokalnej

Na czym polega problem?

Jak już wspomniano, obszar charakteryzuje się jednym z **najwyższych wskaźników dostępności transportowej** (w skali kraju) spośród wszystkich wyodrębnionych jednostek. Jednocześnie **w skali lokalnej dostępność przestrzenna pozostaje problemem** wskazywanym przez respondentów wywiadów oraz uczestników warsztatów grupowych (por. tab. 7.5). Wynika to z kilku nakładających się przyczyn. Należą do nich: a) niewystarczająca integracja lokalnej sieci drogowej z układem autostrad; b) konkurencja wewnętrzna o inwestorów, wygrywana przez gminy położone bliżej węzłów autostradowych na A1 lub A2; c) brak wykorzystania sieci kolejowej w powiązaniach lokalnych; d) położenie na styku kilku województw, co utrudnia integrację polityki transportowej szczebla regionalnego, a także skutkuje niską dostępnością do usług publicznych tego poziomu; e) układ sieci osadniczej (kilka mniejszych ośrodków), co sprzyja dekoncentracji lokalnych potoków ruchu, a w konsekwencji nierentowności komunikacji publicznej autobusowej; f) lokalizacja nowych inwestycji bez powiązania z siecią transportu publicznego; g) nadal znaczny odsetek dróg lokalnych (gminnych i powiatowych) wymagających utwardzenia (także w miastach); h) braki budżetowe na poziomie powiatowym, zmuszające gminy do modernizowania dróg należących do powiatu. Reasumując można przyjąć, że obszar posiada potencjał rozwojowy związany z dostępnością transportową, ale nie jest on wykorzystywany w odpowiednim stopniu. Co więcej niski poziom dostępności lokalnej powoduje, że **obszar nie w pełni korzysta z pozytywnych zmian, jakie zachodzą obecnie na rynku pracy** (zmniejszenie bezrobocia, niedobór pracowników w sąsiadujących z obszarem biegunach wzrostu). Trudności transportowe utrudniają także dostęp do usług publicznych, co oznacza niższą jakość życia (stymulanta emigracji) i wolniejsze podnoszenie poziomu kapitału ludzkiego (dostępność szkół – kształcenie

wykwalfikowanych pracowników dla rozwijającego się rynku pracy). Koszty dojazdu do pracy (realizowanego z konieczności najczęściej transportem indywidualnym) są czynnikiem utrudniającym wzrost aktywności zawodowej (pomimo nowych inwestycji np. w Brześciu Kujawskim), zwłaszcza w warunkach zwiększonych transferów socjalnych. Ponadto obecny podział kompetencji w zakresie utrzymania dróg **nakłada na gminy poważne obciążenia**, bez odpowiedniego, równoległego wsparcia finansowego. Jednocześnie rozproszona zabudowa powoduje, że nadal występują braki związane z jakością (brakami utwardzenia) dróg lokalnych.

Skala problemu jest zróżnicowana w obrębie obszaru. Zależy to od położenia jednostek, a także od sprawności zarządzania infrastrukturą drogową, zwłaszcza na poziomie powiatowym (większa dbałość o drogi powiatowe w powiecie włocławskim). Zjawisko uległo w ostatnich latach nasileniu, co paradoksalnie wiązać można z ogólnym wzrostem podaży miejsc pracy oraz mierzoną bezwzględnie poprawą poziomu dostępności transportowej. Poprawa dostępności doprowadziła jednocześnie do jej zróżnicowania w wymiarze lokalnym, głównie ze względu na odległość od najbliższych węzłów autostradowych. Ubogie gminy rolnicze położone na styku trzech województw znajdowały się wcześniej w podobnej sytuacji ekonomicznej. Powstanie autostrady zróżnicowało tę sytuację i doprowadziło do wewnętrznej konkurencji. Inwestorzy oraz miejsca pracy pojawiły się w konkretnych lokalizacjach (np. położony w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru, Brześć Kujawski). Jednoczesne załamanie komunikacji autobusowej PKS oraz bardziej szczodra polityka socjalna państwa (od 2016 r.) zniechęciły część potencjalnych pracowników do dalszych dojazdów. Jak wskazują niektórzy respondenci *zarabiając minimalną stawkę w Kutnie, połowę wypłaty wydaje się na dojazdy*.

Dotychczasowe działania

Gminy obszaru starały się podejmować działania zmierzające do przełamania bariery niskiej wewnętrznej dostępności transportowej. Wyraża się to jednak, głównie w modernizacji (utwardzaniu) dróg lokalnych, a częściowo także w przejmowaniu zadań związanych z utrzymaniem i modernizacją dróg powiatowych od starostw. Poprawiane jest bezpieczeństwo ruchu drogowego, powstają chodniki i nowe oświetlenie ulic. Jednocześnie przełamanie problemów na poziomie dróg wojewódzkich i krajowych przerasta możliwości władz lokalnych. W jednej z gmin udało się nawiązać lepszą współpracę z PKP (lokalizacja przejazdów). W innym przypadku współpracowano przy budowie jednego ciągu dróg gminnych przekraczającego granicę województw. Na ogół przynależność administracyjna utrudnia jednak spójny rozwój lokalnej sieci transportowej, a tym bardziej publicznej komunikacji autobusowej. Gminy nie podejmują nowych działań wykraczających poza wymiar lokalny. Oczekują lepszych rozwiązań przy podziale środków z programów centralnych oraz europejskich (zwłaszcza RPO poszczególnych województw).

Bariera rozwojowa 3: bierność społeczeństwa

Na czym polega problem?

Obszar wrocławsko-kłodawski charakteryzuje się relatywnie wysokim stopniem bierności społeczeństwa. Przejawia się ono zarówno **wysokim poziomem bezrobocia** (przede wszystkim w gminach województwa kujawsko-pomorskiego) i związanymi z tym **patologiami** (tzw. bezrobocie dziedziczone), **niskim poziomem przedsiębiorczości indywidualnej** (gmina o najwyższym poziomie przedsiębiorczości – Piotrków Kujawski: 74,5 – nie zbliża się nawet do średniego poziomu krajowego 105,5), jak i wysokim odsetkiem osób korzystających z pomocy społecznej (znacznie przekraczającym średnią krajową). Występuje również **niski odsetek dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym**, co może wskazywać pośrednio na bierność społeczną. Z jednej strony niską wartość wskaźnika można interpretować jako wynik relatywnie złej kondycji finansowej gospodarstw domowych (wysokie bezrobocie), niską dostępność tego rodzaju usługi, braku konieczności skorzystania z tej usługi (opieka przez członków rodziny), a z drugiej jako brak zauważenia takiej potrzeby jako etapu wstępnego do dalszej edukacji dziecka (zwiększanie szans rozwojowych).

Problem niskiego poziomu przedsiębiorczości zauważalny jest przez samych mieszkańców: prawie 70% ankietowanych oceniła problem małego zainteresowania mieszkańców zakładaniem własnej działalności gospodarczej za istotny problem rozwojowy (odpowiedzi *zdecydowanie duży problem* i *raczej duży problem*, bez odpowiedzi *trudno powiedzieć*).

Bierność społeczeństwa zauważalna była również w procesie gromadzenia informacji do tego opracowania. Jednym z narzędzi, służących identyfikacji problemów, sposobów ich rozwiązywania i wskazania potencjałów rozwojowych danego obszaru, była ankieta indywidualna (internetowa), skierowana do mieszkańców gmin objętych badaniem. Mimo ciągłego monitorowania postępów w dystrybucji ankiety uzyskano dużo niższy wynik niż w innych analizowanych obszarach.

Z analizy danych statystycznych, jak i z informacji uzyskanych podczas wywiadów grupowych wynika, że skala problemu jest relatywnie duża. Dotyczy szczególnie **braku potrzeby przelamywania bierności społeczeństwa w zakresie długotrwałego bezrobocia, które staje się stylem życia dużej grupy społeczeństwa**. Z problemem bezrobocia ściśle wiąże się zagadnienie świadczeń pomocy społecznej (tab. 7.6), której beneficjentami są m.in. osoby bezrobotne. Mimo ogólnej poprawy obserwowanej w latach 2009-2016 nadal w wielu gminach odsetek korzystający z tych świadczeń jest bardzo wysoki, kilkukrotnie przekraczający średnią krajową (6,4%) (tab. 7.6).

Podczas wywiadu grupowego wskazywano, że **istnieje potrzeba takich rozwiązań systemowych, które ograniczyłyby nadmierne obciążenie systemów pomocowych przez osoby, które w rzeczywistości tej pomocy nie potrzebują**. Postulowano wprowadzenie odpowiednich mechanizmów kontrolnych. Bezpośrednie wsparcie finansowe prowadzi do wielu nadużyć, co widoczne jest m.in. w przypadku programu 500+ i celowych działań prowadzących do uzyskania tego świadczenia,

Tabela 7.6. Korzystający z pomocy społecznej w gminach obszaru włocławsko-kłódawskiego

Nazwa gminy	Województwo	Udział osób korzystających z pomocy społecznej w populacji gminy		Zmiana udziału (2009-2016)
		2009	2016	
Jeziora Wielkie	kujawsko-pomorskie	17,5	10,3	-7,3
Bytoń	kujawsko-pomorskie	22,0	14,9	-7,0
Osięciny	kujawsko-pomorskie	13,9	10,7	-3,2
Piotrków Kujawski	kujawsko-pomorskie	17,4	11,4	-6,1
Topółka	kujawsko-pomorskie	17,7	8,0	-9,7
Chodecz	kujawsko-pomorskie	16,8	19,4	+2,6
Izbica Kujawska	kujawsko-pomorskie	16,8	10,3	-6,6
Lubień Kujawski	kujawsko-pomorskie	14,7	15,4	+0,8
Lubraniec	kujawsko-pomorskie	12,4	10,0	-2,3
Dąbrowice	łódzkie	19,5	19,2	-0,3
Łanięta	łódzkie	16,4	14,6	-1,8
Nowe Ostrowy	łódzkie	36,6	14,8	-21,8
Grabów	łódzkie	10,7	10,5	-0,3
Chodów	wielkopolskie	10,2	7,7	-2,5
Kłodawa	wielkopolskie	12,2	7,6	-4,6
Olszówka	wielkopolskie	11,4	7,4	-4,0
Przedecz	wielkopolskie	10,3	8,3	-2,0
Skulsk	wielkopolskie	9,5	8,6	-0,8
Wierzbinek	wielkopolskie	16,4	11,9	-4,4
Obszar włocławsko-kłódawski		15,1	11,1	-4,0

Źródło: na podstawie danych BDL.

tj. takich, które prowadzą do dezaktywacji zawodowej [Rodzina 500+... 2017]. Program 500+ podano wręcz jako przykład demotywujący do podjęcia pracy. Ma to wielorakie konsekwencje. Po pierwsze, rezygnacja z aktywności zawodowej przynosi ogólne straty ekonomiczne dla gospodarki (osoba w wieku produkcyjnym może, ale nie przyczynia się do wytwarzania PKB, tylko je konsumuje). Po drugie, długotrwałe odejście z rynku pracy może w konsekwencji prowadzić do ogromnych trudności podczas chęci powrotu na rynek pracy (spadek kwalifikacji). Po trzecie, osoba rezygnująca z pracy na rzecz świadczeń z tytułu programu 500+ przez okres pobierania

świadczenia nie pracuje na przyszłą emeryturę. W konsekwencji emerytura ta będzie niższa, co zwiększa prawdopodobieństwo, że po osiągnięciu wieku emerytalnego, osoba taka sama stanie się beneficjentem pomocy społecznej.

Jak wynika ze zgromadzonych informacji, znaczna część osób korzystających z pomocy społecznej podejmuje pracę w szarej strefie. Jest to też kwestia sprawiedliwości społecznej i wzajemnych relacji międzyludzkich i społecznych (pracownik otrzymujący płacę minimalną również pracuje na utrzymanie osoby, która nie chce podjąć pracy za taką stawkę, a jednocześnie korzysta z pomocy społecznej, i której to pomocy może *de facto* nie potrzebować).

Należy podkreślić, że mowa jest wyłącznie o osobach, które mogłyby podjąć zatrudnienie (lub podjąć próbę), ale tego celowo nie robią. Nie kwestionuje się samej idei pomocy społecznej. Wydaje się jednak konieczna bardziej szczegółowa weryfikacja. Jak wynika z badań warsztatowych, niezwykle trudno przełamać tę barierę, gdyż jest to przede wszystkim bariera mentalna.

Dotychczasowe działania

Podejmowane dotychczas działania nie obejmowały prób zmierzających do poprawy kapitału ludzkiego i walki z patologiami społecznymi. Koncentrowano się na działaniach rozwojowych w odniesieniu do infrastruktury drogowej i technicznej. Konieczne są przede wszystkim zmiany systemowe (ustawowe), a nie oddolne. Nikt dobrowolnie nie zrezygnuje z możliwości uzyskiwania świadczeń socjalnych.

Bariera rozwojowa 4: problemy środowiskowe: a) niski stan retencji wód, b) poprawa jakości życia mieszkańców ze względu na lepszy stan jakości wód i powietrza

Na czym polega problem?

Obszar wrocławsko-łódzki charakteryzuje się najniższą sumą opadów w skali kraju. Jest to efektem położenia w tzw. cieniu opadowym moren czołowych fazy pomorskiej Vistulianu. W rezultacie, średnioroczna suma opadów na Kujawach wynosi ok. 400-450 mm. Największa susza występuje latem, w sierpniu. Natomiast zimą śnieg pada tu rzadziej i utrzymuje się krócej niż w innych częściach kraju. Na Kujawach odnotowuje się także najmniejszy w Polsce odpływ wód – nie przekracza on 60 mm rocznie, o ok. 40 mm mniej niż średnia krajowa. Tak niski wynik w Europie odnotowuje się jedynie nad Morzem Czarnym i na Nizinie Węgierskiej. Sytuacja ta determinuje konieczność określonych komplementarnych działań w zakresie poprawy stanu retencji wód opadowych. Ich celem ma być zapobieganie przesuszaniu się gleby w okresie wegetacyjnym, szczególnie w miesiącach letnich oraz zwiększenie zasobów wody, którego obniżanie się może być przyczyną ograniczającą rozwój gospodarczy regionu.

Podobszar, ze względu na gospodarkę ściekową, jak i gospodarkę energetyczną, boryka się z problemami poprawy stanu sanitarnego wód i powietrza. W zakresie gospodarki wodnej, ze względu na bardzo niską retencję, dbałość o wysoki poziom jakości wód jest niewątpliwie priorytetem, który nie tylko będzie wpływał na jakość życia mieszkańców, ale również dobra jakość wód powierzchniowych może być stymulatorem rozwoju turystyki, czyli rozwoju gospodarczego regionu. Problem jakości wód znalazł silne odzwierciedlenie w ankietach i wywiadach przeprowadzonych z mieszkańcami badanego obszaru.

Z analizy danych statystycznych, jak i z informacji uzyskanych podczas wywiadów grupowych wynika, że skala problemu jest relatywnie duża. Jednocześnie problem ten został oceniony najmniej priorytetowo spośród wszystkich zidentyfikowanych barier rozwojowych (por. tab. 7.5).

Dotychczasowe działania

Podjęmowane dotychczas działania nie rozwiązały problemu zarówno poprawy retencji wodnej, jak i jakości wód i powietrza. Należy zintensyfikować prace nad poprawą funkcjonowania systemu hydrologicznego obszaru, jak i budową sieci gazowniczej.

7.3. Plan działań rozwojowych

Marginalizacja przestrzenno-instytucjonalna – Działanie 1:
stworzenie narzędzia wspólnego planowania rozwoju społeczno-gospodarczego i likwidowania elementów mogących pogłębiać marginalizację przestrzenno-instytucjonalną.

Marginalizacja przestrzenno-instytucjonalna – Działanie 2:
koordynacja działań na styku województw

Cele

Dwa wymienione cele ściśle się ze sobą wiążą, gdyż marginalizacja przestrzenna wynika m.in. z lokalizacji na styku województw i braku wspólnych działań.

Celem proponowanego działania jest przede wszystkim przełamanie bariery administracyjnej, wynikającej z położenia obszaru na styku różnych województw. Podczas spotkań wielokrotnie padało stwierdzenie, że gminy leżące w innych województwach

nie mają ze sobą nic wspólnego, nawet w przypadku, kiedy gminy te sąsiadują ze sobą. Mówi to dobitnie o skali problemu i ukazuje, jaką barierą dla współpracy są granice województw i podział kompetencji.

Równoległym celem jest również wprowadzenie takich zmian, aby ułatwić małym jednostkom administracyjnym (tj. o małym potencjale gospodarczym) dostęp do finansowania projektów o charakterze lokalnym. Wyniki hierarchizacji poszczególnych działań zawiera tab. 7.7.

Narzędzia/instrumenty zmiany

W przypadku barier odnoszących się do procedur konkursowych i spójności strategii konieczne są działania na szczeblu centralnym. Podczas wywiadów i warsztatów podkreślano, że gminy te mają zbyt małe środki finansowe, aby realizować podstawowe zadania przypisane temu szczeblowi administracyjnemu. Dodatkowo, w odczuciu przedstawicieli władz gminnych, jednostki takie są pokrzywdzone przez ograniczenie dostępu do zewnętrznych źródeł finansowania.

Konieczne są zmiany w większym stopniu uwzględniające potrzeby małych jednostek samorządowych. Można to zapewnić m.in. przez:

- utworzenie programu wsparcia dla tych obszarów;
- zmiany zasad oceny wniosków o finansowanie różnego rodzaju działań inwestycyjnych, np. stworzenie „koszyków” jednostek administracyjnych;
- uwzględnienie w ocenie wniosków projektowych współpracy międzygminnej w ramach wyodrębnionych obszarów marginalizowanych.

W kwestii marginalizacji przestrzennej, narzędziem prowadzącym do przełamania tej bariery byłoby stworzenie odpowiednich zespołów współpracy. Musiałby one powstać na poziomie wojewódzkim, w skład których wchodziłyby przedstawiciele wszystkich województw, powiatów i gmin, w obrębie których leży dany obszar zagrożony marginalizacją. Takim zespołom należałoby nadać odpowiednie kompetencje. Z ich powstaniem mogą wiązać się jednak pewne problemy organizacyjne (kwestia lidera, zarządzania grupą, kwestie zarządzania finansami itp.). Byłby to pierwszy krok do usystematyzowania, a w wielu przypadkach nawiązania współpracy i wspólnego decydowania o tak zdelimitowanym obszarze, którego gminy leżą w różnych województwach, ale łączą je podobne problemy (społeczne, gospodarcze, stopień peryferyjności). Nie ma konieczności zmian źródeł finansowania, ale konieczne są zmiany sposobu podziałów. Potrzebny jest równy dostęp do tych środków (wyrównana konkurencja), a w niektórych działaniach specjalne preferencje dla obszarów zmagających się z trudnościami.

Główni aktorzy (odpowiedzialność za proces) i źródła finansowania

Istotna jest tutaj kluczowa rola samorządów wszystkich szczebli administracyjnych, w tym szczególnie rola poziomu wojewódzkiego jako koordynatora współpracy. Inicjatorem współpracy powinny być samorządy lokalne. Współpraca ta musi odbywać

się w ramach programu dedykowanego obszarom marginalizowanym (rola władz centralnych). Samorządy lokalne muszą widzieć wymierne korzyści płynące z takiej współpracy, tj. możliwości nowego źródła finansowania różnego rodzaju działań.

Niski poziom dostępności przestrzennej w skali lokalnej – Działanie 3: uruchomienie połączeń kolejowych o charakterze regionalnym i lokalnym

Cele

Celem jest lepsze wykorzystanie transportu kolejowego w ruchu regionalnym i lokalnym (tam gdzie jest to możliwe), a nie tylko dalekobieżnym (na liniach magistralnych nr 18 i 131). Spowoduje one poszerzenie zasięgu przestrzennego rynków pracy oraz poprawi dostęp do usług, zwłaszcza wyższego rzędu. Działanie to zostało uznane za priorytetowe podczas badań warsztatowych (tab. 7.7).

Tabela 7.7. Hierarchizacja działań

MARGINALIZACJA PRZESTRZENNO-INSTITUCJONALNA	DOSTĘPNOŚĆ W SKALI LOKALNEJ	BIERNOŚĆ SPOŁECZEŃSTWA	PROBLEMY ŚRODOWISKOWE
Działanie 1. Stworzenie narzędzia wspólnego planowania rozwoju społeczno-gospodarczego i likwidowania elementów mogących pogłębiać marginalizację przestrzenno-institutionalną	Lepsza integracja regionu z układem autostrad, w tym budowa nowego węzła na A1, w miejscu przecięcia z drogą wojewódzką DW269 –lobbing władz lokalnych	Działanie 7. Poprawa dotychczasowych rozwiązań prawnych i/lub stworzenie nowych mechanizmów pomocowych dla osób potrzebujących wsparcia – niezbędne zmiany systemowe	Odbudowanie oraz unowocześnienie systemu małej retencji. Budowa nowych zbiorników retencyjnych
Działanie 2. Koordynacja działań na styku województw (wyznaczenie osób w każdym z województw, do spraw koordynacji działań pomiędzy województwami)	Działanie 4. Wsparcie dla modernizacji dróg wojewódzkich łączących tereny obszaru wrocławsko-kłodawskiego z sąsiednimi biegunami wzrostu	Działanie 6. Wprowadzenie zachęt dla mieszkańców, aby chcieli i aby opłacało im się podjąć zatrudnienie (identyfikacja i przezwyciężenie problemu)	Działanie 8. Rewitalizacja istniejącej sieci odwadniania/nawadniania pól
Wyselekcjonowanie czynników rozwojowych – do wykorzystania w sąsiedztwie granic województw, np. rozwój specjalnych form turystyki	Działanie 5. Program wsparcia dla budowy dróg lokalnych. Zróżnicowanie kryteriów konkursów zależnie od wielkości ośrodków i charakteru drogi	Zwiększenie liczby miejsc pracy, wraz z przygotowaniem ofert dokształcających oraz przygotowawczych do podjęcia nowej pracy	Rozbudowa sieci kanalizacyjnej wraz z budową oczyszczalni ścieków o najwyższych parametrach. Budowa oczyszczalni przydomowych

MARGINALIZACJA PRZESTRZENNO-INSTITUCJONALNA	DOSTĘPNOŚĆ W SKALI LOKALNEJ	BIERNOŚĆ SPOŁECZEŃSTWA	PROBLEMY ŚRODOWISKOWE
	Działanie 3. Uruchomienie połączeń kolejowych o charakterze regionalnym i lokalnym (tam gdzie jest to możliwe), a nie tylko połączeń dalekobieżnych	Działania doradcze w zakresie identyfikacji nisz produkcyjno-usługowych (zakładanie własnej działalności).	Działanie 9. Poprawa jakości wód i zmiana podstawowej alimentacji surowców energetycznych dla gospodarstw domowych z paliw stałych (węgiel kamienny) na paliwo gazowe
	Umożliwienie lepszej koordynacji oraz współpracy w zakresie transportu publicznego autobusowego		Wymiana pieców CO na nowoczesne jednostki o zmniejszonej emisji zanieczyszczeń

Tabela zawiera wszystkie działania zgłoszone podczas warsztatów. Opis działań dotyczy dziewięciu działań, uznanych przez uczestników warsztatów na najistotniejsze (na podstawie oceny efektywności kosztowej wybranych działań tj. różnicy między oceną potencjalnych efektów a kosztami niezbędnymi do ich osiągnięcia).

Hierarchia działań:

najmniejsza				największa
-------------	--	--	--	------------

Źródło: na podstawie badań warsztatowych (Izbiца Kujawska, 5.11.2018).

Narzędzia/instrumenty zmiany

Dla osiągnięcia celu konieczne jest ułatwienie współpracy między władzami samorządowymi a spółkami Grupy PKP, w tym umożliwienie partnerstwa w zakresie uruchamiania połączeń, otwierania przystanków i budowy bocznicy na terenach przygotowanych pod inwestycje. Celowe wydaje się przyjęcie rozwiązań ograniczających pozycję Grupy PKP, jako monopolisty w zakresie nie tylko komunikacji kolejowej, ale także np. budowy przejazdów na przecięciu z drogami. Rozwiązaniem doraźnym byłoby stworzenie ciała zapewniającego stałą komunikację i dialog w relacji gminy obszaru włocławsko-łódzkiego – zarządy spółek kolejowych. Długookresowo należy rozważyć, aby w nowej perspektywie finansowej wydzielić fundusz (oś priorytetową) wsparcia lokalnej komunikacji kolejowej wykorzystywany m.in. dla: a) budowy nowych przystanków lokalnych; b) budowy lokalnych parkingów *park and ride* oraz *bike and ride* przy tych stacjach; c) uruchomienia połączeń lokalnych i regionalnych dostosowanych (także pod względem rozkładu jazdy) do potrzeb mieszkańców obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją.

Główni aktorzy (odpowiedzialność za proces) i źródła finansowania

Głównymi podmiotami współpracy są gminy obszaru oraz spółki Grupy PKP. Celowe jest wsparcie jednostek samorządowych obszaru w rozmowach ze spółkami Grupy PKP.

Niski poziom dostępności przestrzennej w skali lokalnej – Działanie 4: wsparcie dla modernizacji dróg wojewódzkich

Cele

Ważnym celem poprawy dostępności w skali lokalnej jest modernizacja dróg wojewódzkich łączących tereny obszaru wrocławsko-łódzkiego z sąsiednimi biegunami wzrostu, w tym zwłaszcza z Włocławkiem, ale także z Inowrocławiem, Kutnem, Koninem, a nawet Płockiem. Istotna jest m.in. modernizacja dróg wojewódzkich DW 269, DW270 (z budową obwodnicy Lubrańca) oraz DW263.

Narzędzia/instrumenty zmiany

W realizacji celu pomocny mógłby być odrębny program inwestycyjny (oś priorytetowa wspierająca obszary zagrożone marginalizacją) albo przez obligatoryjne uwzględnienie obszaru zagrożonego marginalizacją w planach transportowych województw kujawsko-pomorskiego, wielkopolskiego i łódzkiego (np. przez przyznawanie dodatkowych „punktów” za obsługę obszaru przy tworzeniu rankingów potrzeb inwestycyjnych).

Uzupełnieniem dla modernizacji dróg wojewódzkich powinny być starania na rzecz lepszej integracji regionu z układem autostrad, w tym budowa nowego węzła na autostradzie A1, w miejscu przecięcia z drogą wojewódzką DW269 (Czerniewice). Decyzje odnośnie do nowych węzłów należą do GDDKiA. Mogą być jednak przedmiotem lobbingu władz lokalnych. Celowe wydaje się stworzenie listy, a w konsekwencji programu (osi priorytetowej?) mniejszych działań inwestycyjnych na sieci dróg krajowych, które mogą pomóc w lepszym wykorzystaniu „dużej infrastruktury” drogowej przez obszary zagrożone trwałą marginalizacją. Elementami takiego programu byłyby: a) nowe węzły na autostradach i drogach ekspresowych; b) odcinki dróg krajowych (nie planowanych do przekształcenia w ekspresowe) wymagające lokalnej modernizacji (np. droga DK25 między Koninem a Inowrocławiem). Program taki mógłby być wspierany ze środków UE w nowej perspektywie finansowej (2020-2027), wpisując się w postulaty przenoszenia ciężaru inwestycyjnego na tzw. *secondary networks* (zgodnie z zapisami *Agendy Terytorialnej 2020*).

Główni aktorzy (odpowiedzialność za proces) i źródła finansowania

Głównymi Aktorami pozostają w tym przypadku Urzędy Marszałkowskie trzech sąsiadujących województw. Stworzenie korespondujących ze sobą planów transportowych obejmujących obszar wymaga ich współpracy. Ewentualne powstanie osi priorytetowych w *Regionalnych Programach Operacyjnych* oznaczać musi zaangażowanie i akceptację Komisji Europejskiej. Tego samego wymaga stworzenie osi priorytetowej dla integracji dróg krajowych i wojewódzkich z już istniejącymi autostradami. Dodatkowo ważnym aktorem jest w tym przypadku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Niezbędne wsparcie musi obejmować wymuszenie współpracy Urzędów Marszałkowskich trzech województw, przygotowanie skoordynowanych planów transportowych.

Niski poziom dostępności przestrzennej w skali lokalnej – Działanie 5: program wsparcia dla budowy dróg lokalnych

Cele

Przyspieszenie modernizacji dróg lokalnych i lepsza koordynacja w zakresie ich przebudowy i utrzymania w układzie wertykalnym (powiat – gmina) oraz horyzontalnym (gminy położone w różnych powiatach i województwach). W efekcie poprawi się dostęp do lokalnych rynków pracy (np. do Brześcia Kujawskiego) i do usług pożytku publicznego. Celem uzupełniającym jest w tym przypadku wykorzystanie dróg lokalnych w komunikacji publicznej autobusowej, co powinno być postrzegane jako element polityki na rzecz aktywizacji zawodowej mieszkańców obszaru (co sprzyja opisanej niżej polityce przełamywania bierności społeczności lokalnej).

Narzędzia/instrumenty zmiany

Rozwiązaniem byłby program (lub oś priorytetowa) **wsparcia dla budowy dróg lokalnych** obejmujący nie tylko drogi gminne, ale także powiatowe, połączone z weryfikacją przydziału szlaków do jednego z dwóch poziomów administracji (część dróg powiatowych mogłaby przejść w zarząd gmin). Program mógłby być całkowicie przeznaczony na drogi w obszarach zagrożonych marginalizacją lub też inwestycje na tych terenach mogłyby być premiowane (dodatkowe punkty) w programach ogólnokrajowych. Konkursy na wsparcie dla dróg lokalnych powinny mieć **zróżnicowane kryteria zależnie od wielkości ośrodków i charakteru drogi**. Wymogi konkursowe np. w zakresie elementów podnoszących bezpieczeństwo ruchu drogowego (jak wysepki na przejściach, ronda) nie mogą być bezpośrednio stosowane na terenach

wiejskich gdzie ruch jest niewielki, gdyż prowadzi to albo do utraty finansowania, albo do zbędnego przeskalowania inwestycji.

W ślad za modernizacją dróg lokalnych iść powinno umożliwienie lepszej **koordynacji oraz współpracy w zakresie transportu publicznego autobusowego**. Obecnie, odpowiedzialny za to powiat nie zawsze wywiązuje się z zadania, a ponadto nie zapewnia to organizacji przewozów między gminami położonymi w różnych województwach. Konieczne jest instytucjonalne ułatwienie wspierania przez gminy przewoźników prywatnych w obsłudze tras niezapewniających rentowności. Przyjęte rozwiązania powinny być elastyczne, tak aby sieć autobusowa dostosowywała się do zmieniającego się rozkładu przestrzennego miejsc pracy. Jedną z propozycji może być powstawanie spółek w formule PPP. Władze wojewódzkie powinny wspomóc gminy obszaru w przeprowadzeniu **niezależnych kompleksowych badań ruchu** ukazujących kierunki ciążen oraz istniejących i potencjalnych dojazdów do pracy.

Główni aktorzy (odpowiedzialność za proces) i źródła finansowania

Głównymi aktorami w tym przypadku są władze gminne oraz starostwa powiatowe. Ewentualne powstanie osi priorytetowych w Regionalnych Programach Operacyjnych oznaczać musi zaangażowanie i akceptację Komisji Europejskiej. W przypadku wsparcia dla komunikacji autobusowej partnerami stają się dodatkowo prywatne przedsiębiorstwa przewozowe.

Niezbędne jest wsparcie w weryfikacji kompetencji w zakresie utrzymania i modernizacji dróg. Obecny stan jest często fikcyjny, gdyż to gminy faktycznie dbają o odcinki dróg powiatowych. Na szczeblu centralnym mógłby powstać zespół oceniający propozycję zmian (przekazania kompetencji) i pomagający w dopełnieniu odpowiednich formalności. Istotne jest także uelastycznienie i terytorializacja kryteriów punktowych w konkursach na wsparcie lokalnych inwestycji drogowych (tak z programów krajowych, jak i europejskich). Celem jest wyeliminowanie zapisów właściwych dla dróg miejskich i tras magistralnych w regulaminach konkursów dla tras typowo wiejskich. Elementem wsparcia powinno być także przygotowanie wzorów umów z przewoźnikami prywatnymi oraz pomoc przy ich zawieraniu.

Bierność społeczeństwa – Działanie 6: wprowadzenie zachęt dla mieszkańców, aby chcieli i aby opłacało im się podjąć zatrudnienie

Bierność społeczeństwa – Działanie 7: poprawa dotychczasowych rozwiązań prawnych i/lub stworzenie nowych rozwiązań i mechanizmów pomocowych dla osób potrzebujących wsparcia

Cele

Działanie to jest ściśle powiązane z działaniem 7. – poprawa dotychczasowych rozwiązań prawnych i/lub stworzenie nowych rozwiązań i mechanizmów pomocowych dla osób potrzebujących wsparcia. Dlatego działania te zostaną opisane łącznie.

Celem tych działań jest przeciwdziałanie patologiom społecznym, utrwalającym niepożądany styl życia mieszkańców, bazujący na postawie roszczeniowej. Wprowadzenie zachęt dla mieszkańców mogłoby się przyczynić do zmniejszenia obciążenia budżetów gminnych poprzez zmniejszenie się populacji beneficjentów, tj. tych osób, które wykorzystując luki systemowe znalazły się w grupie osób korzystających z tych świadczeń, a których otrzymywać nie powinni. Jak wynika z informacji uzyskanych na spotkaniach warsztatowych, część bezrobotnych pracuje w szarej strefie (dodatkowo pobierając różnego rodzaju zasiłki). Nie odkładają przy tym na własną emeryturę, co zwiększa prawdopodobieństwo, że również w wieku poprodukcyjnym będą beneficjentami opieki społecznej.

Celem proponowanego działania również lepsza dystrybucja środków finansowych przeznaczonych na pomoc społeczną. Jak wynika z przeprowadzonych badań w znacznym stopniu pomoc tą otrzymują osoby, które w rzeczywistości takiej pomocy nie potrzebują tzn. przede wszystkim te, które pobierając świadczenia socjalne jednocześnie podejmują pracę w szarej strefie i/lub, wykorzystując luki prawne, korzystają z pomocy społecznej świadomie rezygnując z pracy etatowej (nawet tej już podjętej). Wynika to m.in. z *demotywujących rozwiązań systemowych wpływających na rynek pracy* (wypowiedź jednego z uczestników warsztatów).

Narzędzia/instrumenty zmiany

W pierwszym etapie realizacji konieczna jest diagnoza problemu, jego skala, rozkład przestrzenny i rozpoznanie, jakie grupy społeczne są głównymi beneficjentami pomocy społecznej. Lepszą kontrolę nad dystrybucją środków pomocowych mogłyby zapewnić samorządy gminne przy odpowiednim wsparciu poszczególnych szczebli administracji.

Konieczne jest podjęcie takich kroków, aby opłacalne było podjęcie legalnej pracy. Wydaje się, że działania te w dużej mierze muszą nastąpić na poziomie zmian legislacyjnych. Szara strefa będzie istniała dopóty, dopóki będzie to opłacalne. Nie chodzi tylko o to, aby stosować odpowiednie narzędzia kontrolne i nakładać kary w przypadku wykrycia nadużyć, ale przede wszystkim o działania zapobiegawcze rozwojowi szarej strefy (np. kampanie społeczne). To już zresztą ma miejsce, np. zachęcanie do obrotu bezgotówkowego czy akcja paragonowa.

Konieczne jest też stworzenie mechanizmów kontrolnych, zapobiegających patologiom społecznym, tj. reorganizacja („uszczelnienie”) dotychczasowego systemu pomocy społecznej.

Główni aktorzy (odpowiedzialność za proces) i źródła finansowania

Wprowadzenie tego działania wymaga współpracy zarówno na poziomie krajowym (np. zmiany legislacyjne), jak i lokalnym (identyfikacja rzeczywistych potrzeb mieszkańców). Bezpośrednim odpowiedzialnym za wdrożenie tego działania powinien być lokalny poziom samorządowy, po ew. uprzednich zmianach ustawodawczych. Wydaje się, że nawet bez wprowadzania zmian prawnych mogłaby nastąpić lepsza kontrola i dystrybucja środków pomocowych poprzez lepsze rozpoznanie potrzeb lokalnej społeczności (kluczowa rola samorządów gminnych).

Istnieje potrzeba lepszej weryfikacji dystrybucji środków pomocowych. W tym celu konieczne jest posiadanie odpowiednich kompetencji przez władze gminne/powiatowe. Może zaistnieć potrzeba dodatkowego wsparcia w zakresie odpowiedniej identyfikacji rzeczywistych potrzeb mieszkańców i kontroli efektywności konsumpcji wydatków na pomoc społeczną.

Problemy środowiskowe – Działanie 8: rewitalizacja istniejącej sieci odwadniania/nawadniania pól

Cele

Celem proponowanego działania jest poprawa stanu retencji wód opadowych i gruntowych, co jest istotnym czynnikiem rozwoju rolnictwa, turystyki i poprawy warunków życia mieszkańców. Cel ten można uzyskać przez: odbudowanie oraz unowocześnienie systemu małej retencji, jako istotnego elementu gospodarki wodnej, rewitalizację istniejącej sieci odwadniania/nawadniania pól oraz budowę nowych zbiorników retencyjnych.

Narzędzia/instrumenty zmiany

Odbudowa dawnej sieci cieków i kanałów, jak i budowa nowych dla uzyskania drożności systemu hydrologicznego oraz zbiorników retencyjnych pozwalających na optymalizację racjonalizację gospodarki wodnej.

Główni aktorzy (odpowiedzialność za proces) i źródła finansowania

Bezpośrednim odpowiedzialnym za wdrożenie tego działania powinien być wojewódzki poziom samorządowy, przy wsparciu władz lokalnych. Wprowadzenie tego działania wymaga dużych dodatkowych kosztów.

Niezbędne jest wsparcie Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w którego gestii jest dofinansowywanie tego typu działań.

Problemy środowiskowe – Działanie 9: poprawa jakości wód i zmiana podstawowej alimentacji surowców energetycznych dla gospodarstw domowych z paliw stałych na paliwo gazowe

Cele

Obszar wrocławsko-łódzki, ze względu na gospodarkę ściekową, jak i gospodarkę energetyczną, boryka się z problemami poprawy stanu sanitarnego wód i powietrza. W zakresie gospodarki wodnej, ze względu na bardzo niską retencję, dbałość o wysoki poziom jakości wód jest niewątpliwie priorytetem, który nie tylko będzie wpływał na jakość życia mieszkańców ale również dobra jakość wód powierzchniowych może być stymulatorem rozwoju turystyki, czyli rozwoju gospodarczego regionu. Problem jakości wód znalazł silne odzwierciedlenie w ankietach i wywiadach przeprowadzonych z mieszkańcami badanego obszaru.

Narzędzia/instrumenty zmiany

Konieczna jest diagnoza problemu i wprowadzenie narzędzi operacyjnych. W aspekcie poprawy jakości wód konieczna jest rozbudowa sieci kanalizacyjnej, żeby jak największa liczba ludności była przez nią obsługiwana, budowa oczyszczalni ścieków o najwyższych parametrach, z podwyższonymi możliwościami usuwania biogenów oraz budowa oczyszczalni przydomowych w warunkach zabudowy rozproszonej. W kontekście poprawy jakości powietrza zmiana podstawowej alimentacji surowców energetycznych dla gospodarstw domowych z paliw stałych (węgiel kamienny) na paliwo gazowe, co wymaga rozbudowy sieci gazowniczych oraz wymiana pieców centralnego ogrzewania opalanych węglem kamiennym na nowoczesne jednostki o zmniejszonej emisji zanieczyszczeń.

Główni aktorzy (odpowiedzialność za proces) i źródła finansowania

Wprowadzenie tego działania wymaga współpracy zarówno na poziomie krajowym (np. programy rządowe), jak i wojewódzkim oraz lokalnym (identyfikacja rzeczywistych potrzeb mieszkańców). Na poziomie wojewódzkim kontrola i dystrybucja środków pomocowych przez dobre rozpoznanie potrzeb lokalnej społeczności (kluczowa rola samorządów gminnych).

Niezbędne jest wsparcie Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w którego gestii jest dofinansowywanie tego typu działań.