

Załącznik do Zarządzenia nr 8/2024  
pełniącego funkcję  
Prezydenta Miasta Inowrocławia  
z dnia 12 stycznia 2024 r.

# STRATEGIA TERYTORIALNA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO INOWROCŁAWIA



Inowrocław, 2023

# Spis treści

1. Wstęp.....	5
2. Synteza diagnozy wraz z analizą problemów, potrzeb i potencjałów rozwojowych, w tym wzajemnych powiązań gospodarczych, społecznych i środowiskowych.....	6
2.1. Zasięg przestrzenny i sieć osadnicza.....	6
2.2. Informacje fizycznogeograficzne. Ochrona przyrody.....	8
2.3. Turystyka .....	9
2.4. Transport .....	11
2.4.1. Sieć transportowa .....	11
2.4.2. Ogólna charakterystyka najważniejszych potencjałów, potrzeb i problemów.....	12
2.5. Drogi rowerowe .....	13
2.6. Pozostałe elementy diagnozy w zakresie zrównoważonej mobilności .....	15
2.6.1. Powiązania wewnętrzne w MOF Inowrocławia .....	15
2.6.2. Stan obecny systemu transportu publicznego w MOF Inowrocławia .....	17
2.6.3. Tabor autobusowy .....	20
2.6.4. Bezpieczeństwo drogowe w MOF Inowrocławia.....	20
2.7. Wnioski diagnostyczne z obecnego stanu mobilności w MOF Inowrocławia.....	22
2.7.1. Problem wysokoemisyjnego taboru autobusowego .....	22
2.7.2. Problem niewystarczającego standardu infrastruktury przystankowej .....	22
2.7.3. Problem słabej infrastruktury rowerowej.....	23
2.8. Demografia.....	23
2.9. Przedsiębiorczość.....	25
2.10. Bezrobocie rejestrowane .....	28
2.11. Pomoc społeczna i świadczenia na rzecz rodziny .....	29
2.12. Opieka zdrowotna .....	30
2.13. Opieka żłobkowa.....	32
2.14. Wychowanie przedszkolne (w tym identyfikacja gmin spełniających warunek dostępowy wsparcia w zakresie infrastruktury wychowania przedszkolnego).....	33
2.15. Kształcenie ogólne (w tym identyfikacja gmin spełniających warunek dostępowy wsparcia w zakresie infrastruktury edukacyjnej bazy sportowej) .....	34
2.16. Szkoły podstawowe i jakość kształcenia na poziomie szkoły podstawowej.....	35
2.17. Szkoły ponadpodstawowe i jakość kształcenia na poziomie szkoły ponadpodstawowej.....	38
2.17.1. Szkoły ponadpodstawowe maturalne .....	39
2.18. Instytucje kultury .....	40
2.19. Poziom świadomości obywatelskiej .....	41
2.20. Zasoby mieszkaniowe.....	42
2.21. Rewitalizacja i odnowa przestrzeni publicznych .....	43
2.22. Gospodarka wodno-ściekowa .....	43
2.23. Poprawa efektywności energetycznej, redukcja emisji zanieczyszczeń i adaptacja do zmian klimatu .....	44
2.24. Najważniejsze wnioski wynikające z Miejskiego Planu Adaptacji do zmian klimatu.....	46
2.25. Analiza potrzeb w zakresie wsparcia administracyjnego.....	47
2.26. Podsumowanie (identyfikacja najważniejszych problemów/potrzeb rozwojowych obszaru, jako podstawy programowania interwencji w ramach PTWK-P).....	48

3.	Identyfikacja obszarów charakteryzujących się trudną sytuacją społeczno-gospodarczą, tj. wykazujących negatywną sytuację społeczno-gospodarczą, gmin zagrożonych trwałą marginalizacją i miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze .....	50
4.	Wizja rozwoju obszaru – oczekiwany wynik realizacji działań planowanych w ramach Polityki Terytorialnej .....	51
5.	Opis wsparcia obszarów charakteryzujących się trudną sytuacją społeczno-gospodarczą .....	52
6.	Cele rozwojowe obszaru realizowane poprzez wsparcie w ramach Polityki Terytorialnej Województwa Kujawsko-Pomorskiego .....	53
6.1.	Opis realizacji celów.....	53
6.1.1.	Cel główny: Podniesienie poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego oraz wsparcie procesu zielonej transformacji i gospodarki zeroemisyjnej .....	53
6.1.2.	Cele szczegółowe .....	54
6.2.	Drzewo ustaleń .....	56
7.	Zrównoważona mobilność miejska.....	58
7.1.	Wprowadzenie do tematyki mobilności miejskiej .....	58
7.1.1.	Pojęcia użyte w tym rozdziale – definicje.....	58
7.1.2.	Wnioski z diagnozy .....	60
7.1.3.	Ramy czasowe realizacji strategii w zakresie planowanych działań z zakresu mobilności miejskiej .....	60
7.1.4.	Ogólne założenia dotyczące systemu transportu publicznego.....	61
7.1.5.	Własny potencjał skutecznej realizacji strategii w zakresie mobilności .....	61
7.2.	Scenariuszowa analiza rozwoju sytuacji.....	62
7.2.1.	Przyjęte scenariusze rozwoju systemu mobilności w MOF Inowrocławia.....	62
7.2.2.	Zastosowana metoda szacowania kosztów zadań w każdym ze scenariuszy .....	62
7.3.	Cele w zakresie mobilności .....	63
7.3.1.	Określenie wizji mobilności na obszarze miasta i jego obszaru funkcjonalnego .....	63
7.3.2.	Określenie priorytetów i celów w zakresie mobilności .....	64
7.4.	Realizacja celów w zakresie mobilności .....	65
7.4.1.	Określenie zestawów działań .....	65
7.4.2.	Zakres odpowiedzialności zainteresowanych podmiotów i alokacja będąca do dyspozycji na realizację poszczególnych działań .....	66
7.4.3.	Określenie działań dodatkowych dla scenariusza optymistycznego .....	66
8.	Oczekiwane wskaźniki produktu i rezultatu realizacji strategii .....	68
9.	Wskazanie zgodności planowanej interwencji z dokumentami programowymi, do których zamierza się aplikować o finansowanie wsparcia.....	71
10.	Lista projektów podstawowych (wraz z informacją na temat sposobu ich wyboru oraz powiązania z innymi projektami).....	74
10.1.	Tryb i zasady naboru projektów .....	74
10.2.	Uzasadnienie wyboru projektów poprzez wykazanie zgodności projektów z potrzebami rozwojowymi danego obszaru.....	76
10.3.	Uzasadnienie wyboru projektów w oparciu o preferencje określone dla poszczególnych obszarów wsparcia w PT WK-P .....	77
10.4.	Wykaz wybranych projektów do wsparcia wraz z ich krótką charakterystyką .....	80
10.5.	Wskazanie podejścia zintegrowanego .....	86
10.6.	Lista projektów rezerwowych.....	89
11.	Plan wdrożeniowy dla realizacji strategii.....	92

12. Plan finansowy wraz z określeniem źródeł finansowania projektów .....	95
13. Warunki i procedury obowiązujące w realizacji Strategii ZIT .....	97
13.1. Warunki i procedury ogólne .....	97
13.2. Procedury realizacji projektów zintegrowanych .....	100
13.2.1. Procedury realizacji zintegrowanych projektów partnerskich .....	100
13.2.2. Procedury realizacji zintegrowanych projektów deklarujących wspólny efekt .....	100
14. Opis procesu zaangażowania partnerów zewnętrznych .....	101
15. Sprawozdanie z konsultacji społecznych .....	103
16. System monitorowania strategii terytorialnej.....	109
17. Indeksy i spisy .....	114
17.1. Spis map .....	114
17.2. Spis tabel .....	114

# 1. Wstęp

Niniejszy dokument strategii terytorialnej sporządzony został w celu realizacji ZIT (Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych) na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Inowrocławia (dalej MOF Inowrocławia), na podstawie *art. 34 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027*<sup>1</sup>. Zgodnie z przytoczonym artykułem, strategia terytorialna opracowywana jest przez związek ZIT utworzony w jednej z wybranych form współpracy jednostek samorządu terytorialnego. Na obszarze MOF Inowrocławia zawiązane zostało porozumienie w sprawie powołania ZIT Inowrocław dla realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miasta Inowrocław i Gminy Inowrocław, poprzedzone uchwałami rad obu gmin w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie porozumienia międzygminnego pomiędzy Miastem Inowrocław a Gminą Inowrocław w przedmiocie powołania ZIT Inowrocław dla realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miasta Inowrocław i Gminy Inowrocław, pomiędzy przedstawicielami gmin wchodzących w skład MOF Inowrocławia, tj.

- Miastem Inowrocław,
- Gminą Inowrocław.

Dokument ten będzie narzędziem do wspólnego realizowania polityki terytorialnej, na podstawie którego możliwe będzie uzyskanie wsparcia na projekty przewidziane do realizacji na okres perspektywy finansowej 2021–2027, przy współfinansowaniu ze środków UE (z różnych funduszy). W tym aspekcie bardzo ważnym źródłem wsparcia będą *Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza 2021-2027*, określające zakres i obszary wsparcia z poziomu samorządu województwa – w tym w zakresie polityki terytorialnej, która rozumiana jest jako forma podejścia do prowadzenia rozwoju województwa zakładającego różnicowanie działań wobec poszczególnych jego obszarów, uwzględniając ich rolę i znaczenie w systemie społeczno-gospodarczym województwa. Idea polityki terytorialnej w okresie programowania 2021–2027 oraz poziomy jej realizacji przedstawione zostały szerzej w *Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku. Strategia Przyspieszenia 2030+*<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Dz.U. z 2022 poz. 1079

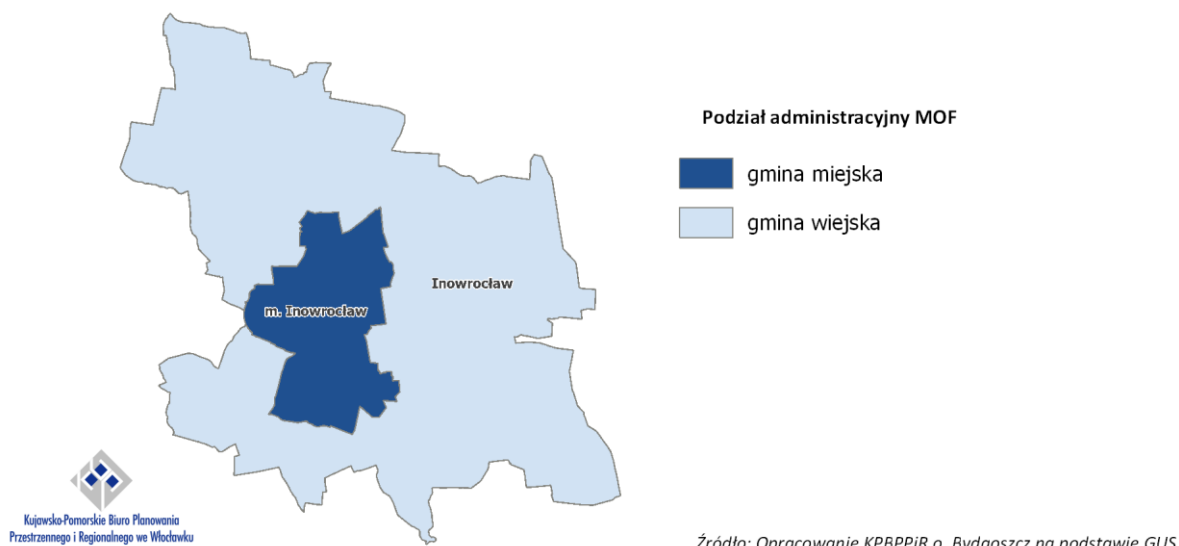
<sup>2</sup> Przyjętej uchwałą nr XXVIII/399/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 grudnia 2020 r.

## 2. Synteza diagnozy wraz z analizą problemów, potrzeb i potencjałów rozwojowych, w tym wzajemnych powiązań gospodarczych, społecznych i środowiskowych

### 2.1. Zasięg przestrzenny i sieć osadnicza

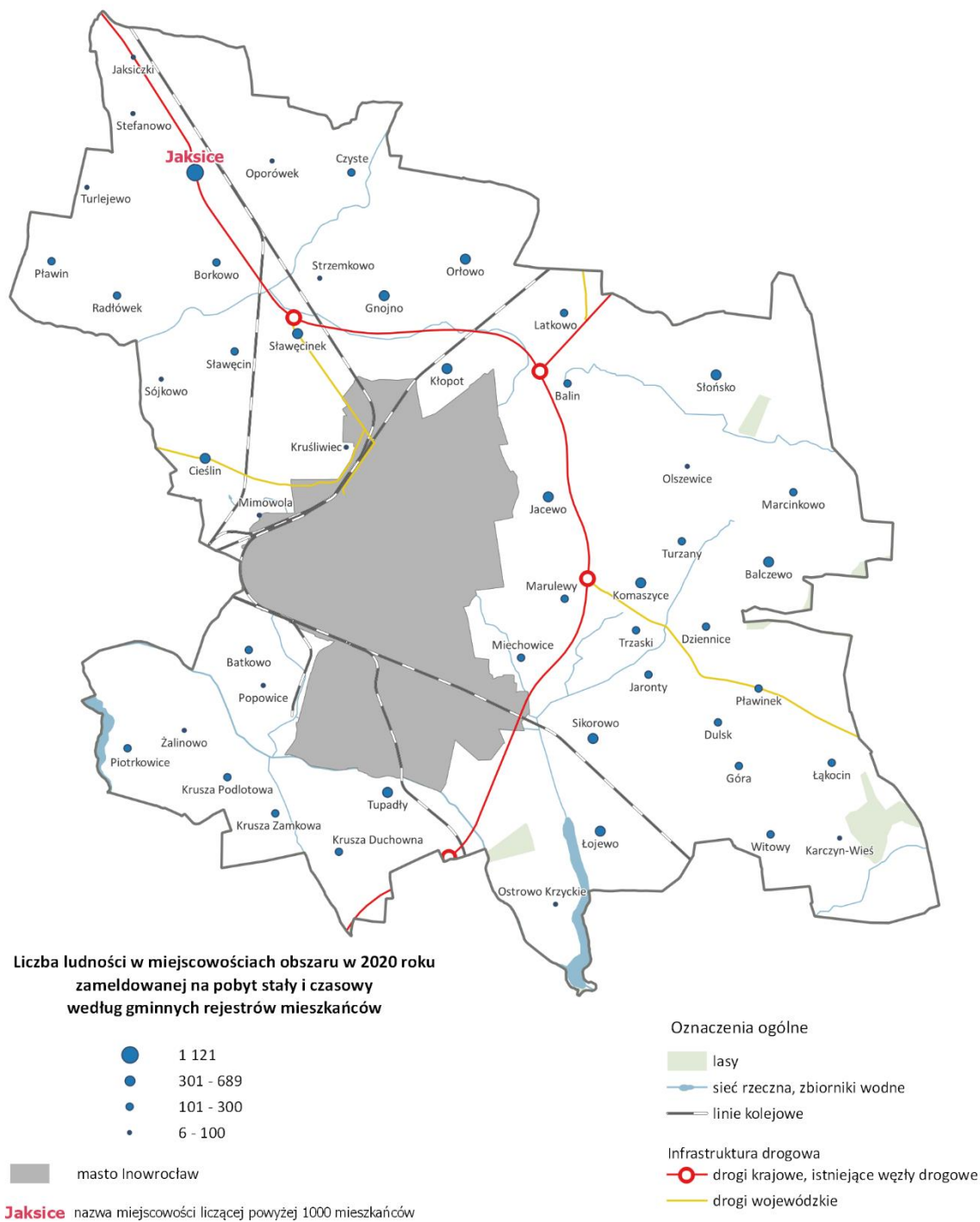
MOF Inowrocławia położony jest w południowej części województwa kujawsko-pomorskiego. Terytorialnie obejmuje miasto rdzeniowe Inowrocław oraz gminę wiejską Inowrocław. Obszar zajmuje powierzchnię 202 km<sup>2</sup>.

Mapa 1. Zasięg przestrzenny MOF



Sieć osadniczą<sup>3</sup> MOF tworzy miasto Inowrocław stanowiące rdzeń obszaru funkcjonalnego (będące piątym pod względem liczby mieszkańców miastem w województwie i skupiające ok. 85% wszystkich mieszkańców obszaru) oraz 50 zamieszkałych miejscowości położonych na terenie gminy wiejskiej Inowrocław. Rozkład przestrzenny miejscowości jest dość równomierny, a położenie miasta korzystne względem całego obszaru. Poza Inowrocławiem liczbą mieszkańców powyżej 1 tys. osób cechuje się tylko 1 miejscowość - Jaksice (licząca 1,1 tys. mieszkańców), położona w rejonie ważnych ciągów komunikacyjnych, tj. drogi krajowej i linii kolejowej. Na terenach wiejskich MOF zauważalne jest rozproszenie osadnictwa – ¼ miejscowości, to wsie małe i bardzo małe, liczące poniżej 100 mieszkańców (lecz zamieszkuje je zaledwie nieco ponad 1 procent mieszkańców MOF), a prawie ½ miejscowości stanowią wsie o liczbie mieszkańców w przedziale od 101 do 300 (zamieszkiwane są przez ok. 5% wszystkich mieszkańców obszaru).

<sup>3</sup> Zgodnie z danymi z gminnych rejestrów mieszkańców



## Mapa 2. Liczba ludności w miejscowościach MOF

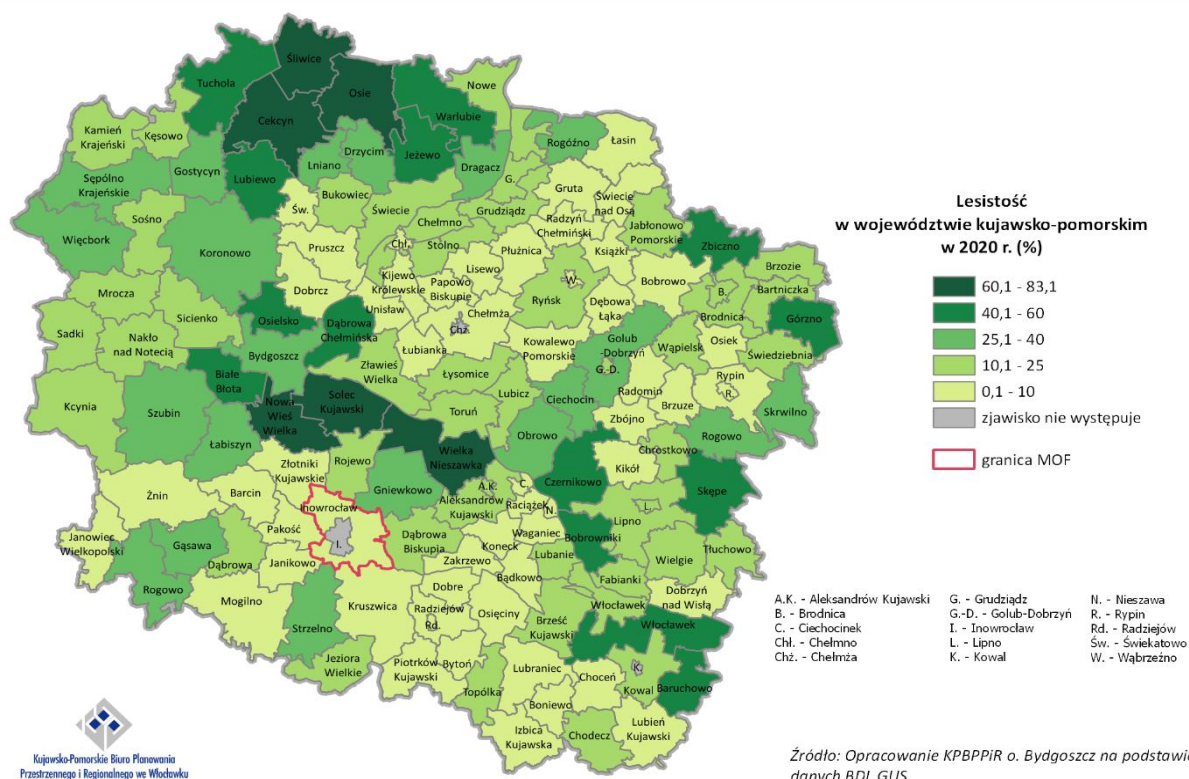
Na terenie MOF Inowrocławia identyfikuje się występowanie silnych powiązań społeczno-gospodarczych, gdyż miasto Inowrocław pełni rolę siedziby powiatu inowrocławskiego zapewniając wszystkim mieszkańcom obszaru obsługę z zakresu m.in. administracji, szkolnictwa ponadpodstawowego, opieki zdrowotnej. Ponadto

na terenie gminy wiejskiej Inowrocław rozwija się osadnictwo podmiejskie, generujące zwiększone przepływy ludności w zakresie codziennych dojazdów do pracy oraz zaspokojenia potrzeb w zakresie podstawowych usług. Inowrocław, z uwagi na dobrze rozwiniętą działalność leczniczą bazującą na bogactwie naturalnym, jest również jednym z ważniejszych w kraju ośrodków uzdrowiskowych. Obsługuje zarówno kuracjuszy przebywających na leczeniu uzdrowiskowym w ramach gwarantowanych świadczeń, jak i osoby zainteresowane wizytami komercyjnymi, pochodzące z różnych części kraju.

## 2.2. Informacje fizycznogeograficzne. Ochrona przyrody

Pod względem fizycznogeograficznym MOF położony jest w zasięgu 2 mezoregionów, przy czym około 60% jego powierzchni obejmuje Równina Inowrocławska. Skrajna, południowo-zachodnia część obszaru znajduje się w obrębie Pojezierza Gnieźnieńskiego. W ujęciu geomorfologicznym przestrzeń obszaru stanowi w większości wysoczyzna morenowa płaska lub lekko falista, zbudowana z glin zwałowych zasobnych w wapń, na której wskutek utrudnionego naturalnego drenażu wykształciły się najżyźniejsze gleby w województwie, czyli czarne ziemie. Mimo dobrych gleb, czynnikiem ograniczającym produkcję rolną na obszarze jest występowanie okresów deficytowych w wodę, które bardzo mocno determinują produktywność rolnictwa. Rzeźbę wysoczyzny morenowej urozmaicają doliny wód roztopowych (zajęte m.in. przez Kanał Bachorze). W rejonie miasta Inowrocław występuje charakterystyczne kopułowe wyniesienie wysoczyzny morenowej, powstałe wskutek dźwignięcia się struktury solnej w podłożu. Bogactwo surowca w postaci soli kamiennej eksploatowanej poprzez ługowanie złoża sprawiło, iż miasto stało się krajowym liderem w produkcji solanki dla przemysłu chemicznego i rozpoznawalnym, cenionym ośrodkiem uzdrowiskowym.

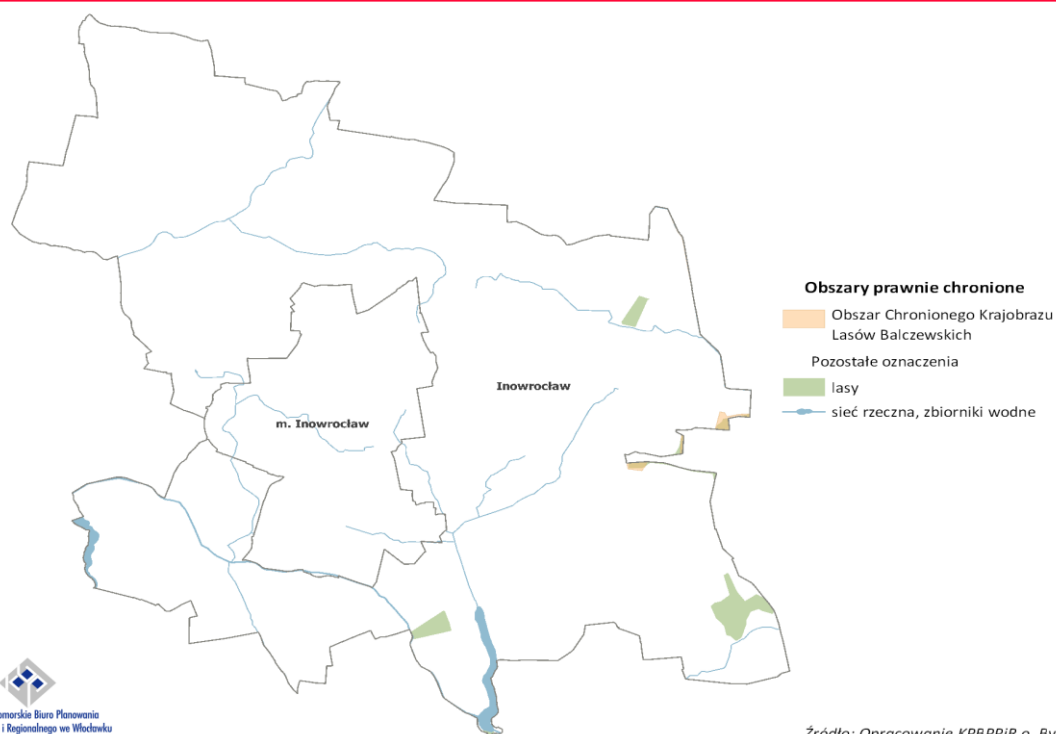
**Mapa 3. Lesistość w gminach województwa kujawsko-pomorskiego**



Powierzchnia gruntów leśnych (lasów i gruntów związanych z gospodarką leśną), wynosiła 3,3 km<sup>2</sup>, zaś wskaźnik lesistości stanowił zaledwie 1,6% i jest znacznie niższy od średniej wartości dla województwa (23,5%).



Główną rzeką obszaru jest Noteć. Towarzyszy jej kilka mniejszych cieków oraz kanały będące ważnym elementem systemu melioracyjnego obszaru (Kanał Bachorze, Kanał Smyrnia). Zgodnie z Mapą Podziału Hydrograficznego Polski sumaryczna liczba jezior całkowicie bądź częściowo zlokalizowanych na terenie obszaru wynosi 2 (Szarlejskie, Węgiereckie) spośród 1069 zidentyfikowanych na terenie województwa. Obszary prawnie chronione zajmują tylko 0,2% powierzchni obszaru, z uwagi, iż jest on intensywnie wykorzystywany rolniczo oraz częściowo zajęty przez miasto Inowrocław, o relatywnie niskich walorach przyrodniczo-krajobrazowych. Do najważniejszych obszarowych form ochrony znajdujących się częściowo w zasięgu MOF zalicza się 1 obszar chronionego krajobrazu (Obszar Chronionego Krajobrazu Lasów Balczewskich).



Mapa 4. Obszary prawnie chronione w MOF

## 2.3. Turystyka

Potencjał turystyczny MOF Inowrocławia tworzy przede wszystkim lecznictwo uzdrowiskowe, walory dziedzictwa kulturowego i walory miejscowości Łojewo.

Bogactwo wód leczniczych występujących na terenie Inowrocławia sprawiło, iż bardzo dobrze rozwinęło się tutaj lecznictwo uzdrowiskowe. Miasto Inowrocław należy do jednej z trzech miejscowości posiadających status uzdrowiska na terenie województwa kujawsko-pomorskiego. Funkcjonujące na jego terenie zakłady lecznictwa uzdrowiskowego prowadzą działalność w 6 z 17 kierunków leczniczych oferowanych przez uzdrowiska w całym kraju, przy czym profile leczenia należą do tych najbardziej powszechnych, kierowanych do szerokiej grupy odbiorców. Wraz z dwoma pozostałymi uzdrowiskami na terenie województwa, uzdrowisko Inowrocław obsługuje prawie 20% krajowego ruchu uzdrowiskowego (kuracjusze leczeni stacjonarnie). Przy czym razem z Ciechocinkiem należy do jednych z najbardziej rozpoznawalnych ośrodków uzdrowiskowych w kraju. Prowadzona działalność uzdrowiskowa stanowi jedną z ważniejszych dziedzin rozwojowych i ważny kierunek polityki rozwoju województwa. Poza znaczeniem społecznym, gospodarczym, ma także bardzo duże znaczenie wizerunkowe. W strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030+ - Strategii Przyspieszenia 2030+ wzmocnienie i rozwijanie sektora uzdrowiskowego uznane zostało za

niezbędne dla powodzenia rozwoju regionu. Jest to konieczne zwłaszcza teraz, gdyż sektor lecznictwa uzdrowiskowego dotknięty został bardzo mocno kryzysem wywołanym wybuchem pandemii COVID-19. Za istotne i pożądane wskazuje się więc przeprowadzanie wszelkich działań związanych z kształtowaniem przestrzeni, jej dostępności, ochrony środowiska, dostępności transportowej na terenie miejscowości uzdrowiskowych, mających kluczowe znaczenie dla pełnienia zadań uzdrowiskowych.

Poza działalnością uzdrowiskową na postrzeganie MOF jako obszaru atrakcyjnego turystycznie wpływają także walory dziedzictwa kulturowego związane z Kujawami (krajną historyczno-etnograficzną, cechującą się pewną odrębnością kulturową, przejawiającą się w gwarze, sztuce ludowej, tradycyjnych strojach, potrawach regionalnych). Dziedzictwo kulturowe obszaru związane jest również z Piastami i początkiem rozwoju państwa polskiego. Przez teren obszaru przebiega popularny i rozpoznawalny w kraju Szlak Piastowski, a także europejski szlak kulturowy w postaci Drogi Św. Jakuba (Camino de Santiago), czy europejski szlak architektury romańskiej.

Pod względem atrakcyjności turystycznej największe znaczenie ma miasto Inowrocław, posiadające kilka charakterystycznych obiektów sakralnych (w tym wybudowanych w stylu romańskim) oraz bogatą ofertę organizowanych wydarzeń kulturalnych (m.in. Art. Ino Festiwal, Ino Pop Festiwal, Ogólnopolski Festiwal Małych Form Teatralnych Arlekinada, Inowrocławska Gala Operowa i Operetkowa, Muzyczne Lato w Tężni, Święto Królowej Jadwigi) i sportowych (np. Piastowski Festiwal Biegowy). Na terenie gminy wiejskiej Inowrocław, ciekawym obiektem turystycznym obszaru jest dawna osada Askaukalis, datowana na pierwsze wieki naszej ery, będącą najstarszą polską wsią (była oznaczona na mapie geografą Klaudiusza Ptolemeusza). Funkcjonujący od 2014 roku w tym miejscu obiekt archeologiczny „Askaukalis - Krusza Zamkowa” obejmuje m.in. zrekonstruowaną świątynię z przełomu II w p.n.e - I w. n.e., kamienny krąg oraz tablice informacyjne przybliżające historię osady. Warto wspomnieć także o miejscowości Łojewo, na terenie której rozwijany jest produkt turystyczny pn. Przystanek Łojewo (będący wspólną ofertą partnerów prowadzących w Łojewie działalność agroturystyczną, edukacyjną, rekreacyjną i gastronomiczną), a mianowicie kompleks rekreacyjno-sportowy położony nad malowniczym jeziorem Szarlejskim. Tworzy go przystań, w której zlokalizowano magazyn sprzętu wodnego i punkt gastronomiczny przeznaczony do obsługi osób odwiedzających Łojewo oraz obiekty sportowe i rekreacyjne, Centrum Dziedzictwa Kujaw Zachodnich, Klub Jeździecki OXER, gospodarstwo agroturystyczne Mleczna Kraina, czy też Centrum Integracji Społecznej (działalność gastronomiczna). W kolejnych latach planowana jest dalsza rozbudowa kompleksu. Na terenie Łojewa swoją działalność prowadzi Lokalna Organizacja Turystyczna Kujawy, która czuwa nad rozwojem gminnej oferty turystycznej, ale również całego powiatu.

Połączenie działalności uzdrowiskowej oraz pozostałej oferty turystycznej MOF-u stanowi potencjał endogeniczny obszaru przyczyniając się do wzmocnienia powiązań funkcjonalnych na jego terenie, poprzez możliwość oferowania kompleksowej oferty turystycznej i rekreacyjnej. Jednak pomimo istnienia na terenie MOF Inowrocławia stosunkowo dużego potencjału turystycznego, nie jest on jeszcze maksymalnie wykorzystywany, ze względu na m.in. braki w infrastrukturze turystycznej, objawiające się niskim poziomem rozwoju bazy noclegowej (skupiającej się głównie na terenie Inowrocławia), słabym zagospodarowaniem przestrzeni publicznych, w tym wokół zbiorników wodnych czy niską liczbą dostępnych szlaków turystycznych zapewniających dostęp do miejsc najbardziej atrakcyjnych. Dla zwiększenia atrakcyjności turystycznej i konkurencyjności obszaru oraz wzmocnienia istniejących powiązań funkcjonalnych w zakresie turystyki i rekreacji za istotne uznaje się tworzenie nowych przestrzeni służących turystyce i rekreacji, poprawę jakości i funkcjonalności terenów już zagospodarowanych (poprzez odnowę, przebudowę, modernizację, doposażanie przestrzeni w różnego rodzaju urządzenia turystyczne, dalszą rozbudowę). Ważnym aspektem jest także zapewnienie dobrej dostępności poprzez rozwój na obszarze stosownej infrastruktury. Ponadto obszar posiada pewien potencjał w zakresie utworzenia nowych produktów turystycznych opartych zarówno na walorach kulturowych, jak i przyrodniczych.

## 2.4. Transport

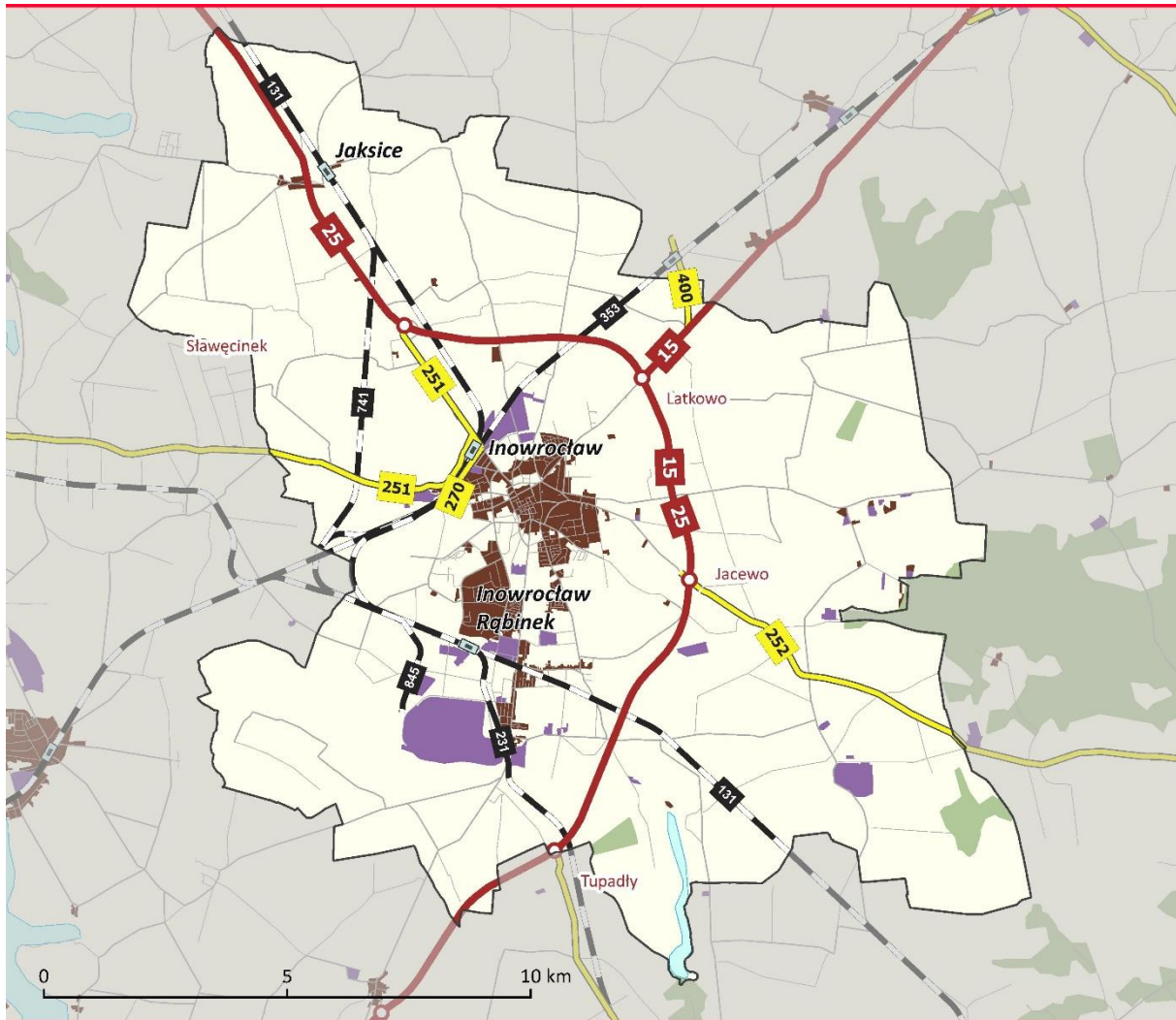
### 2.4.1. Sieć transportowa

Położony w południowej części województwa kujawsko-pomorskiego MOF obejmuje obszar miasta Inowrocławia oraz bezpośrednie sąsiedztwo ściśle powiązane z nim funkcjonalnie. W jego granicach przebiega szereg szlaków o znaczeniu lokalnym, regionalnym, krajowym a nawet międzynarodowym. Infrastruktura transportowa występująca na tym terenie to drogi krajowe, drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne a także linie kolejowe. Najważniejszymi elementami sieci drogowej omawianej jednostki są drogi krajowe o numerach 15 (Trzebnica – Gniezno – Inowrocław – Toruń – Ostróda) i 25 (Bobolice – Człuchów – Bydgoszcz – Inowrocław – Oleśnica). Obie stanowią istotne korytarze zarówno dla ruchu lokalnego jak i tranzytowego. Co ważne, DK15 i DK25 komunikują teren MOF ze stolicami województwa kujawsko-pomorskiego – odpowiednio Toruniem i Bydgoszczą. Szczególne znaczenie dla upłynnienia ruchu w ciągu dróg DK15/DK25 ma, oddana do użytkowania w 2019 r., obwodnica Inowrocławia. Szlak o łącznej długości niemal 24 km zbudowany został w celu zminimalizowania negatywnego wpływu transportu na silnie zurbanizowany obszar miasta Inowrocławia. Obsługa terenu MOF przez ww. obwodnicę odbywa się za pośrednictwem 4 węzłów drogowych – Tupadły (wjazd do miasta od strony południowej, zapewnienie dostępności do zlokalizowanych w tej okolicy zakładów przemysłowych), Jacewo (łącność z DW252), Latkowo (wjazd do miasta ze strony północno-wschodniej, wylot za pośrednictwem DK15 w kierunku Torunia) oraz Sławęcinek (dojazd do miasta z północnego-zachodu, wylot DK25 w kierunku Bydgoszczy).

Kolejnym elementem sieci transportowej opisywanego MOF są drogi wojewódzkie o numerach: 251 (Wągrowiec – Żnin – Inowrocław), 252 (Inowrocław – Zakrzewo – Włocławek), 275 (ulice Dworcowa i Magazynowa w Inowrocławiu) oraz 400 (Więclawice – Latkowo). Każda z nich ma odmienną funkcję. Zadaniem DW251 jest skomunikowanie zachodniej części MOF przy jednoczesnym zapewnieniu dojazdu do węzła drogowego Sławęcinek. W przypadku DW252 droga ta umożliwi wjazd do Inowrocławia od strony wschodniej jednocześnie zapewniając dostęp do węzła Jacewo. Kolejną arterią w kategorii drogi wojewódzkiej jest DW275 przebiegająca w ciągu ul. Dworcowej i Magazynowej w Inowrocławiu. Za jej pośrednictwem możliwy jest dojazd do stacji kolejowej Inowrocław w tym do nowo wybudowanego parkingu oraz przejścia podziemnego między ul. Magazynową a budynkiem dworca. Ostatnią z dróg wojewódzkich jest DW400 zapewniająca łączność między DK15 na wysokości miejscowości Latkowo ze stacją kolejową Więclawice położoną już poza granicami MOF. Całość sieci drogowej dopełniają drogi powiatowe i gminne, których głównym zadaniem jest rozprowadzenie ruchu po terenie i skomunikowanie go z drogami wyższego rzędu.

Poza infrastrukturą drogową, sieć transportową MOF tworzą również linie kolejowe. Dwie najważniejsze, czyli LK131 (Chorzów Batory – Gdynia Port) oraz LK353 (Poznań Wschód – Skandawa) krzyżują się na stacji w Inowrocławiu (stanowiącej ważny węzeł w kolejowy). Ponadto LK131 to główna, krajowa oś dla relacji północ-południe w kolejowym transporcie towarowym ze szczególnym znaczeniem dla przewozów masowych, w tym węgla. Zarówno LK131 jak i LK353 zostały zaliczone do strukturalnej sieci TEN-T (odpowiednio jako linia bazowa towarowa i kompleksowa pasażerska oraz linia kompleksowa towarowa i pasażerska). Warto zwrócić uwagę na LK741 tj. kolejową, zachodnią obwodnicę Inowrocławia wykorzystywaną do prowadzenia składów towarowych w ciągu LK131. Pozostałe linie kolejowe w granicach MOF nie pełnią kluczowej roli w systemie transportowym obszaru czy też szerzej regionu. Z jednej strony są to często ciągi wyłączane z eksploatacji lub też pełnią rolę mniej znaczących tras dla transportu towarowego (LK206 Inowrocław Rąbinek – Żnin, LK231 Inowrocław Rąbinek – Kruszwica). Pasażerowie w przewozach kolejowych na obszarze omawianego MOF skorzystać mogą z trzech stacji kolejowych – Jaksice i Inowrocław Rąbinek (obie na LK131) oraz Inowrocław (ważna, węzłowa stacja będąca punktem krzyżowania się LK131, LK353 i LK206).

**Mapa 5. Najważniejsze elementy sieci transportowej MOF**



**Infrastruktura transportowa w MOF  
stan na VII 2022 r.**

<p><b>infrastruktura drogowa:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">—</span> drogi krajowe</li> <li><span style="color: yellow;">—</span> drogi wojewódzkie</li> <li><span style="color: grey;">—</span> drogi powiatowe</li> <li><span style="color: lightgrey;">—</span> drogi gminne</li> </ul> <p><b>węzły drogowe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red; border: 1px solid red; border-radius: 50%; padding: 2px;">○</span> na drodze krajowej</li> </ul>	<p><b>infrastruktura kolejowa:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: black;">—</span> linie kolejowe</li> </ul> <p><b>punkty obsługi pasażerskiej wykorzystywane w ruchu pasażerskim:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">■</span> stacje kolejowe</li> <li><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">■</span> przystanki osobowe</li> </ul>	<p><b>inne oznaczenia:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="background-color: lightblue; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> wody powierzchniowe</li> <li><span style="background-color: lightgreen; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> lasy</li> <li><span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> pozostałe obszary</li> </ul> <p><b>obszary antropogeniczne:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="background-color: brown; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> mieszkaniowe</li> <li><span style="background-color: purple; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> przemysłowe</li> </ul>
---	--	---

#### **2.4.2. Ogólna charakterystyka najważniejszych potencjałów, potrzeb i problemów**

Bardzo ważną rolę w kontekście obsługi przewozowej mieszkańców obszaru MOF pełni transport publiczny. Jest on reprezentowany przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Inowrocławiu (które obsługuje miasto rdzeniowe), gminną komunikację autobusową (która składa się z 9 linii kursujących na terenie gminy Inowrocław) oraz przewoźnika powiatowej komunikacji autobusowej (który obsługuje 12 linii na terenie całego powiatu inowrocławskiego). Układ linii autobusowych jest dośrodkowy, gwarantując dostęp do miasta Inowrocław, które – poza tym, że samo w sobie stanowi często cel podróży mieszkańców powiatu (w tym MOF) – również jest jednym z ważnych węzłów

komunikacyjnych w skali województwa – umożliwiając dalszą podróż po kraju. Organizacja przewozów w takiej formie zapewnia mieszkańcom MOF możliwość przemieszczania się do miejsc docelowych. Ponadto dobrze rozwinięta sieć komunikacyjna jest elementem świadczącym o powiązaniach funkcjonalnych całego obszaru. Biorąc pod uwagę tabor komunikacji miejskiej w Inowrocławiu to jest on bardzo często eksploatowany, wykonując dużą pracę przewozową – co potwierdzają dane dotyczące liczby przewożonych pasażerów, która w ostatnich latach wynosiła nieco ponad 4 mln w skali roku<sup>4</sup> (poza latami 2020-2021 z uwagi na ograniczenia epidemiczne). Świadczy to o dużym znaczeniu transportu miejskiego, a co za tym idzie o odpowiedzialności, która związana jest z zapewnieniem dobrej obsługi oraz bezpieczeństwa pasażerom oraz o odpowiedzialności w kontekście jego wpływu na środowisko (szczególnie pod kątem emisji zanieczyszczeń powietrza). W przypadku pierwszego aspektu, ważnym obszarem jest infrastruktura transportowa. Składa się ona m.in. z sieci drogowej, bazy dla pojazdów (pętli i zajezdni) oraz infrastruktury przystankowej. Pod kątem zapewnienia dostępu do komunikacji dla mieszkańców najważniejszą rolę pełnią przystanki i węzły przesiadkowe. Spora część z nich charakteryzuje się dużym poziomem wyeksploatowania, słabym oznakowaniem, brakiem narzędzi informowania pasażerów o bieżących kursach rozkładowych oraz brakiem kompleksowego przygotowania do obsługi pasażerów korzystających z różnych, łączonych form mobilności (np. dla osób przesiadających się na komunikację publiczną z rowerów i pojazdów silnikowych). Obecnie coraz bardziej powszechnie stosowanym rozwiązaniem są elektroniczne systemy informacji pasażerskiej i dynamiczne tablice rozkładowe dla pasażerów, na które w przypadku obszaru MOF nadal występuje zapotrzebowanie – aby poprawić funkcjonalność transportu publicznego i podnieść standard obsługi pasażerów w sposób kompleksowy. Sprawną komunikację wyróżnia także wysoka dostępność, czego przykładem jest zapewnienie komfortowego i powszechnego systemu zakupu biletów, z elastycznym sposobem płatności. Tego typu funkcję pełnią ogólnodostępne biletomaty, które są do dyspozycji pasażerów przez cały czas oraz urządzenia umożliwiające zakup biletów, które zamontowane są we wszystkich pojazdach. Omawiane powyżej rozwiązania kreują nowoczesne podejście do mobilności, wzmacniając pozycję transportu publicznego. Tego rodzaju działania oczekiwane są w przypadku komunikacji na analizowanym obszarze.

W zakresie drugiego z wymienionych powyżej aspektów, zasadniczym wyzwaniem jest dostęp do zeroemisyjnego taboru, który będzie obsługiwał wszystkie linie komunikacyjne. Tabor wykorzystywany do prowadzenia komunikacji miejskiej w Inowrocławiu składa się z pojazdów o napędzie elektrycznym/hybrydowym. Niemniej jednak nie jest on wystarczający do potrzeb wynikających z konieczności obsługi całego miasta. Poza tym część pojazdów jest już eksploatowana od kilkunastu lat i wymaga zastąpienia nowszymi – w pełni elektrycznymi jednostkami. Ma to istotne znaczenie dla zachowania neutralności klimatycznej. Co równie ważne, wraz z wprowadzaniem nowego taboru należy także zbudować sieć punktów ich ładowania i tankowania, aby zapewnić wysoką sprawność prowadzenia obsługi komunikacyjnej. Jest to integralny element systemu transportowego, niezbędny do prowadzenia obsługi komunikacyjnej opartej na taborze zeroemisyjnym. Na obszarze MOF Inowrocławia poziom wyposażenia w tego typu infrastrukturę nie jest wystarczający w stosunku do potrzeb wynikających z wielkości taboru oraz wykonywanej pracy przewozowej.

## 2.5. Drogi rowerowe

Drogi rowerowe coraz częściej stają się nieodzownym elementem krajobrazu zarówno miejskiego, jak i wiejskiego. Coraz częściej zauważa się także wzrost wykorzystania roweru jako środka transportu i turystyki. Coraz powszechniejsze wykorzystywanie roweru wymaga dalszego rozwoju bezpiecznej i funkcjonalnej infrastruktury komunikacyjnej dedykowanej temu środkowi transportu. Infrastruktury, która z jednej strony przyczyni się do ograniczania emisji zanieczyszczeń do powietrza, a z drugiej

---

<sup>4</sup> Na podstawie informacji z Raportów o stanie miasta

wywoła impuls do rozwoju i promowania aktywnych form mobilności. Problemem obszaru jest jednak niewystarczający rozwój infrastruktury rowerowej, co ogranicza wykorzystanie roweru jako środka transportu. W związku z tym dostrzega się potrzebę realizacji kompleksowych działań na rzecz wsparcia rozwoju infrastruktury rowerowej, infrastruktury zintegrowanej z drogami rowerowym (m.in. wiat postojowych, parkingów, stojaków rowerowych, systemów zabezpieczających, oznaczeń poziomych, tablic informacyjnych, oświetlenia oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego BRD), a także działań informacyjno-promocyjnych podnoszących świadomość mieszkańców w zakresie odpowiedzialności społecznej za jakość środowiska naturalnego, a także efekty podejmowanych działań. W zakresie rozwoju transportu rowerowego na terenie województwa kujawsko-pomorskiego identyfikuje się trzy największe potrzeby związane z infrastrukturą rowerową:

- potrzeby związane z likwidacją luk w istniejącej sieci infrastruktury rowerowej,
- potrzeby infrastrukturalne na obszarach miejskich, w tym także potrzeby związane z realizacją dróg rowerowych w relacji obszary wiejskie – miasto, w celu zwiększenia dostępu do usług publicznych oraz
- potrzeby związane z rozwojem infrastruktury rowerowej poprawiającej dostępność do obiektów i atrakcji turystycznych.

Budowa kluczowych odcinków dróg rowerowych, które uzupełnią brakujące elementy infrastruktury rowerowej wpłynie przede wszystkim na poprawę ciągłości i zwiększenie spójności sieci dróg rowerowych oraz poprzez odseparowanie ruchu rowerowego od samochodowego, przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego. Spójne, bezpieczne i atrakcyjne trasy rowerowe mogą sprawić, że więcej osób zdecyduje się na wybór roweru jako środka transportu, co przełoży się m.in. na poprawę jakości powietrza i ogólny stan zdrowia mieszkańców. Inwestycje na obszarach miejskich umożliwią szybszą jazdę na długich odcinkach miejskich, bezpieczny i wygodny wyjazd z miasta, a także umożliwią skuteczniejsze połączenie miasta z obszarami podmiejskimi. Budowa ścieżek prowadzących do atrakcji turystycznych sprzyjać będzie rozwojowi funkcji turystycznej na terenie obszaru, a także przyczynić się może do wzrostu lokalnego potencjału gospodarczego. Na terenie MOF Inowrocławia identyfikuje się potrzeby związane z likwidacją luk w istniejącej sieci infrastruktury pieszo-rowerowej, potrzeby infrastrukturalne na obszarach miasta, potrzeby służące połączeniu miasta z obszarami wiejskimi oraz potrzeby związane z rozwojem infrastruktury rowerowej poprawiającej dostępność do obiektów i atrakcji turystycznych. Niedobory w zakresie dróg rowerowych związane są także z brakiem małej infrastruktury towarzyszącej drogom rowerowym. Potrzeby infrastrukturalne związane z likwidacją luk w istniejącej sieci infrastruktury pieszo-rowerowej szczególnie dostrzegalne są na terenie Inowrocławia. Brak części elementów infrastruktury rowerowej utrudnia dobrą dostępność komunikacyjną na obszarze całego miasta. Budowa kluczowych odcinków dróg rowerowych, które uzupełnią brakujące elementy infrastruktury rowerowej w różnych częściach miasta (obsługującej ruch rowerowy na terenie osiedli, łączącej osiedla a także wyprowadzającej ruch rowerowy za miasto) pozwoli na zachowanie spójności i ciągłości głównych tras rowerowych. Ułatwi to szybkie i sprawne poruszanie się w przestrzeni publicznej mieszkańcom miasta, ale także mieszkańcom obszaru funkcjonalnego przyjeżdżającym do Inowrocławia w celu zaspokajania potrzeb zawodowych i korzystania z usług.

Budowa wszystkich kluczowych odcinków dróg rowerowych na terenie MOF wpłynie przede wszystkim na zwiększenie spójności sieci dróg rowerowych, poprawę bezpieczeństwa ruchu, poprawę atrakcyjności turystycznej regionu. Jako przykład działań inwestycyjnych zrealizowanych przez Gminę Inowrocław w zakresie poprawy dostępności do obiektów i atrakcji turystycznych wskazuje się inwestycję związaną z budową ścieżki pieszo-rowerowej Tupadły – Krusza Zamkowa.

## 2.6. Pozostałe elementy diagnozy w zakresie zrównoważonej mobilności

**Mobilność miejska** to zjawisko codziennego przemieszczania się mieszkańców oraz przyjezdnych korzystających z usług miejskich, związana z ich wszelką aktywnością, realizowana zarówno środkami transportu, jak i pieszo<sup>5</sup>. Mobilność miejska jest tym bardziej „zrównoważona”<sup>6</sup>, im bardziej opiera się ona o rozwiązania trwałe (*sustainable*) w sensie niewyczerpywania zasobów, a więc – o odnawialne źródła energii.

**Niniejszy rozdział diagnozy jest podstawą do sformułowania następnie wniosków planistycznych w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej, które zostały przedstawione w rozdziale 7. Strategii.**

### 2.6.1. Powiązania wewnętrzne w MOF Inowrocławia

Choć używa się tu pojęcia *mobilności miejskiej*, to w przypadku miejskiego obszaru funkcjonalnego mobilność analizuje się w skali całego MOF, a więc obejmuje ona także zjawisko mobilności na obszarze wiejskim oraz – przede wszystkim – codzienne przemieszczanie się pomiędzy miastem rdzeniowym a otaczającym je obszarem wiejskim.

MOF Inowrocławia ma bardzo czytelny układ powiązań funkcjonalno-przestrzennych wpływających zasadniczo na mobilność. Składa się on z miasta rdzeniowego zamieszkiwanego przez 85% ludności obszaru oraz otaczającej gminy wiejskiej, którą zamieszkuje pozostałe 15% ludności w osadnictwie silnie rozproszonym. Implikuje to występowanie silnych powiązań społeczno-gospodarczych: w mieście Inowrocławiu, które jest też siedzibą powiatu inowrocławskiego, mamy koncentrację olbrzymiej większości usług publicznych – w tym edukacyjnych – oraz usług rynkowych i handlu dla całego obszaru. W mieście rdzeniowym skoncentrowana jest też olbrzymia większość miejsc pracy dla całego MOF. Taka sytuacja przestrzenna skutkuje powstawaniem dobowego ruchu do- i ośrodkowego o charakterze pulsacyjnym.

#### 2.6.1.1. Dobowy ruch pulsacyjny

Pomiędzy miastem rdzeniowym MOF a jego otoczeniem występuje zawsze<sup>7</sup> dobowy ruch o charakterze pulsacyjnym: w godzinach porannych zdecydowanie dominują przejazdy z obszaru wiejskiego do miasta rdzeniowego (oraz przejazdy z obszarów mieszkalnych miasta do jego centrum, gdzie występuje koncentracja miejsc pracy i edukacji), natomiast w godzinach popołudniowych dominuje fala przejazdów w kierunku przeciwnym. Ponieważ pulsacja jest wywołana głównie dojazdami do pracy i nauki, a dopiero w drugim rzędzie – dojazdami związanymi z korzystaniem z handlu i usług, jest ona zdecydowanie silniejsza w dni robocze niż w dni ustawowo wolne od pracy i nauki.

Aby ocenić skalę codziennych dojazdów, przeanalizowano dane GUS o dojazdach do szkół podstawowych, ponadpodstawowych i dla pracujących w odniesieniu do uczniów zamieszkałych w obszarze MOF Inowrocławia. Poniższa tabela obrazuje skalę tych wyjazdów, z których całość ruchu pomiędzy miastem Inowrocławiem a gminą Inowrocław, to dojazdy codzienne (dojazdy do odleglejszych miejscowości mogą wiązać się z zamieszkaniem czasowym w internacie lub na stacji, więc nie sposób ustalić, ile z nich to przejazdy codzienne).

---

<sup>5</sup> Szczegółowy słownik pojęć dotyczących mobilności miejskiej, użytych w niniejszej strategii, przedstawiono w podrozdziale 7.1.2

<sup>6</sup> Zwrot „zrównoważona mobilność miejska” jest tłumaczeniem angielskiego „sustainable urban mobility”, a więc w tym kontekście „zrównoważenie” oznacza „zdolność trwania” – zdolność długotrwałego funkcjonowania bez zużywania wyczerpywalnych zasobów.

<sup>7</sup> Gdyby takiego pulsacyjnego ruchu nie stwierdzono, oznaczałoby to, że dany obszar nie jest obszarem funkcjonalnym, ponieważ podstawową przesłanką do wytyczenia obszaru funkcjonalnego wokół danego ośrodka jest właśnie istnienie pomiędzy tym ośrodkiem a jego otoczeniem realnych powiązań skutkujących między innymi potrzebą codziennych dojazdów.

**Tabela 1. Kierunki podróży związanych z dojazdami do szkół poza gminą zamieszkania**

Mieszkańcy miasta INOWROCŁAWIA		Mieszkańcy gminy Inowrocław	
<b>Wyjazdy do szkół PODSTAWOWYCH</b>			
<i>Liczba uczniów</i>	<i>Dojazd do:</i>	<i>Liczba uczniów</i>	<i>Dojazd do:</i>
<b>18</b>	<b>Inowrocław (gm.)</b>	<b>277</b>	<b>INOWROCŁAW</b>
8	Kruszwica	43	Dąbrowa Biskupia
5	Bydgoszcz	36	Złotniki Kujawskie
4	Złotniki Kujawskie	25	Pakość
3	Strzelno	19	Gniewkowo
3	Barcin	13	Kruszwica
3	Janikowo		
<b>Wyjazdy do szkół PONADPODSTAWOWYCH</b>			
<i>Liczba uczniów</i>	<i>Dojazd do:</i>	<i>Liczba uczniów</i>	<i>Dojazd do:</i>
68	Kruszwica	<b>192</b>	<b>INOWROCŁAW</b>
50	Pakość	27	Pakość
28	Bydgoszcz	6	Kruszwica
5	Toruń		
4	Włocławek		
<b>Wyjazdy do szkół DLA DOROSŁYCH</b>			
<i>Liczba uczniów</i>	<i>Dojazd do:</i>	<i>Liczba uczniów</i>	<i>Dojazd do:</i>
64	Bydgoszcz	<b>54</b>	<b>INOWROCŁAW</b>
43	Toruń	4	Toruń
43	Janikowo		
18	Poznań		
11	Warszawa		
10	Strzelno		
8	Mogilno		
6	Gdańsk		
4	Szczecin		
3	Olsztyn		
3	Świecie		

*Opracowanie własne na podstawie raportu GUS zasilanego danymi z Systemu Informacji Oświatowej*

Jak widać, codzienny strumień codziennych porannych dojazdów z gminy Inowrocław do szkół w mieście Inowrocławiu oraz popołudniowych powrotów z miasta do gminy obejmuje ponad 500 uczniów (w analizowanym roku dokładnie 523). Z kolei strumień analogicznych dojazdów z miasta



Inowrocławia do szkół w gminie Inowrocław jest minimalny i wynosi niespełna 20 podróży w obie strony dziennie (w analizowanym roku dokładnie 18). Mamy więc do czynienia z wyraźną pulsacją: poranną falą dojazdów do miasta i popołudniową falą powrotów na teren gminy wiejskiej. Z kolei znaczące strumienie wyjazdów do szkół kierują się poza obszar MOF-u. Wyjazdy z miasta Inowrocławia poza MOF to prawie 400 podróży (w analizowanym roku – 394), zaś z gminy wiejskiej Inowrocław strumień wyjazdów to niespełna 200 podróży (w analizowanym roku – 173). Proporcje te obrazuje poniższy kartodiagram.



**Mapa 6. MOF Inowrocławia: podróże związane z wyjazdami do szkół**

*Opracowanie własne na podstawie raportu GUS*

## 2.6.2. Stan obecny systemu transportu publicznego w MOF Inowrocławia

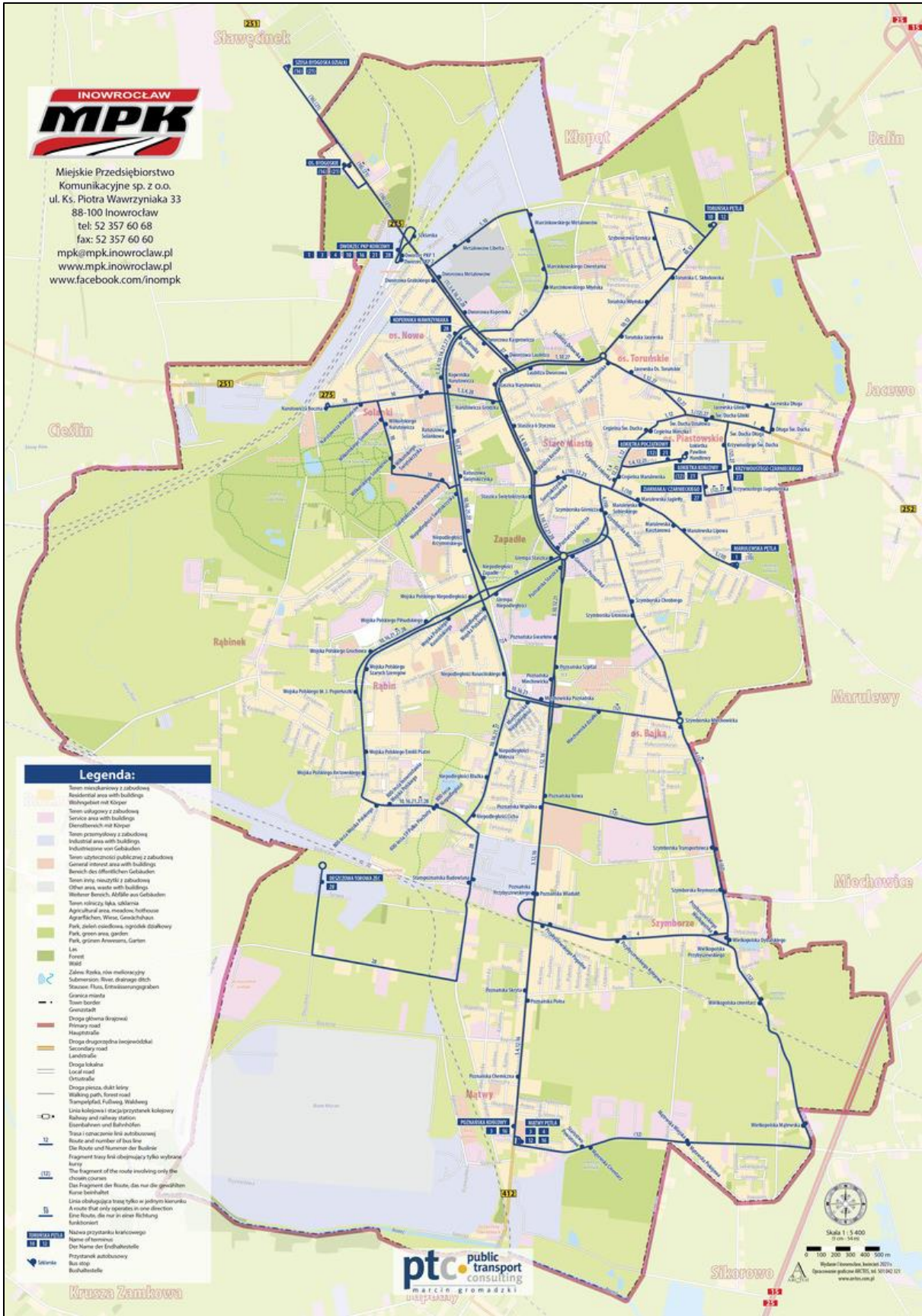
Dokonano oceny stanu obecnego systemu transportu publicznego, sprawdzając, czy można zidentyfikować obszary miasta, które obecnie są niewystarczająco obsłużone transportem autobusowym. Za organizację zbiorowego transportu publicznego na terenie Miasta Inowrocławia odpowiedzialny jest samorząd miasta Inowrocławia, który w tym zakresie działa także na podstawie porozumień międzygminnych z gminą wiejską Inowrocław. Rolę operatora miejskiego transportu publicznego pełni Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o. o. w Inowrocławiu, świadczące usługi w zakresie miejskiego transportu publicznego. Właścicielem spółki MPK Sp. z o. o. w 100% jest Miasto Inowrocław. Spółka powołana została na czas nieoznaczony. Zarząd Spółki jest jednoosobowy.

### 2.6.2.1. Linie autobusowe

MPK sp. z o. o. jest odpowiedzialne jest za obsługę linii autobusowych nr 1, 3, 4, 7, 10, 12, 13, 16, 19, 21, 27 i 28. Na podstawie porozumień międzygminnych miejska komunikacja autobusowa Inowrocławia obsługuje również teren gminy Inowrocław. Układ linii autobusowych pokazuje mapa 7 poniżej.



Miejskie Przedsiębiorstwo  
Komunikacyjne sp. z o.o.  
ul. Ks. Piotra Wawrzyniaka 33  
88-100 Inowrocław  
tel: 52 357 60 68  
fax: 52 357 60 60  
mpk@mpk.inowroclaw.pl  
www.mpk.inowroclaw.pl  
www.facebook.com/inompk



**Legenda:**

- Teren mieszkaniowy z zabudową  
Residential area with buildings
- Wohngebiet mit Körper
- Teren usługowy z zabudową  
Service area with buildings
- Dienstbereich mit Körper
- Teren przemysłowy z zabudową  
Industrial area with buildings
- Industriezone von Gebäuden
- Teren o znaczeniu publicznym z zabudową  
General interest area with buildings
- Bereich des öffentlichen Gebäudef
- Teren inny niż użytki z zabudową  
Other area, waste with buildings
- Wasteland Bereich, Mülldeponie, Gelände
- Teren zielony, łąki, siana  
Agricultural area, meadows, hedges
- Agrarflächen, Wälder, Grünflächen
- Park, zieleni, cmentarz, ogólnik stożkowy  
Park, green area, garden
- Park, grüner Anwesen, Garten
- Las  
Forest
- Wódz  
Water
- Zbiornik, kanał, row melioracyjny  
Submerison, River, drainage ditch,  
Stausee, Fluss, Entwässerungsgraben
- Granica miasta  
Town border
- Granica strefy  
Town border
- Droga główna krajowej  
Primary road
- Hauptstraße
- Droga drogowego bezpodzielności  
Secondary road
- Landstraße
- Droga lokalna  
Local road
- Ortstraße
- Droga pieszka, ścieżka leśna  
Walking path, forest road
- Wanderpfad, Fußweg, Waldweg
- Linia kolejowa i stacja/przystanek kolejowy  
Railway and railway station
- Eisenbahn und Bahnhof
- Trasa i numeracja linii autobusowej  
Route and number of bus line
- Die Route und Nummer der Buslinie
- Fragment trasy linii obsługujący tylko wybrane kursy  
The fragment of the route involving only the chosen courses
- Das Fragment der Route, das nur die gewählten Kurse beinhaltet
- Linia obsługująca trasy tylko w jednym kierunku  
A route that only operates in one direction
- Eine Route, die nur in einer Richtung funktioniert
- Nazwa przystanku/kierunku  
Name of terminal
- Der Name der Endhaltestelle
- Przystanek autobusowy  
Bus stop
- Bushaltestelle

ptc public transport consulting  
marcin gromadzki  
urządzący



## Mapa 7. Schemat linii autobusowych na terenie Inowrocławia

Źródło: [www.mpk.inowroclaw.pl](http://www.mpk.inowroclaw.pl)

Z analizy obecnego obciążenia linii i wykonywanej na nich pracy przewozowej w kontekście obserwowanego stanu zapewnienia pojazdów wynika, że obecny układ linii obsługuje prawidłowo teren miasta oraz częściowo – gminy Inowrocław.

Pozostała część gminy Inowrocław ze względu na bardzo rozproszone osadnictwo i dominację bardzo małych miejscowości liczących poniżej 1 tys. mieszkańców nie zapewnia obecnie zapotrzebowania na transport uzasadniającego utrzymanie stałej linii. Obszar ten został przewidziany do poddania monitorowaniu pod kątem przyszłego zapotrzebowania na obsługę transportem na żądanie (DRT).

### 2.6.2.2. Układ przystanków autobusowych

Infrastruktura przystanków autobusowych na terenie MOF Inowrocławia jest bardzo zróżnicowana pod względem standardu technicznego. Liczebność przystanków obrazuje poniższa tabela (oparta na danych z oficjalnych sprawozdań statystycznych składanych corocznie przez gminy MOF-u do GUS).

Tabela 2. Przystanki autobusowe na terenie MOF Inowrocławia

	2018	2019	2020	2021	2022
miasto INOWROCŁAW					
OGÓŁEM	164	164	163	167	167
w tym gminne	67	76	81	85	85
w tym prywatne	4	3	3	3	3
w tym inna JST	93	85	79	79	79
gmina wiejska Inowrocław					
OGÓŁEM	212	212	225	225	225
w tym gminne	186	186	203	203	203
w tym prywatne	0	0	0	0	0
w tym inna JST	26	26	22	22	22

Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

Stan techniczny infrastruktury przystankowej, a w szczególności standard wyposażenia przystanków odbiega istotnie od współczesnych oczekiwań. Aby promować podróże transportem publicznym jako korzystną klimatycznie alternatywę dla podróży samochodem indywidualnym, należałoby zapewnić nowoczesny standard całej podróży, a więc nie tylko nowoczesny tabor, ale i odpowiedni standard wyposażenia przystanków. Do standardu tego zalicza się w szczególności:

- elektroniczny system informacji pasażerskiej: wyświetlacz z informacją głosową dla osób niewidomych i niedowidzących;
- odpowiedni standard wiat przystankowych i miejsc do siedzenia pod nimi, zapewniający pełną dostępność dla osób z niepełnosprawnościami;
- ewentualnie dodatkowe usługi usprawniające podróż, jak biletomaty, gniazda ładowania telefonów itp.

- w przypadku węzłowych przystanków śródmiejskich o dużej wymianie pasażerskiej – zadania całoperonowe umożliwiające komfortowe wsiadanie do pojazdów w czasie opadów.

Obecnie standard ten nie jest realizowany w pełni i system przystanków pasażerskich wymaga pilnie podniesienia standardu obsługi pasażerów.

### **2.6.3. Tabor autobusowy**

Mobilność zrównoważona powinna być obsługiwana transportem bezemisyjnym lub przejściowo niskoemisyjnym. Obecnie dążenie do tego celu w MOF Inowrocławia jest zaawansowane i dominująca część taboru autobusowego w MOF Inowrocławia spełnia te warunki. Na ogólną liczbę 33 eksploatowanych autobusów: 10 pojazdów to autobusy elektryczne (bezemisyjne) a 18 sztuk to pojazdy hybrydowe (ON+EE – niskoemisyjne). Pozostaje do wymiany ostatnich 5 pojazdów napędzanych silnikami diesla, które oprócz emisji CO<sub>2</sub> generują też emisję wielotlenków azotu NO<sub>x</sub>. Przyczynia się to do obniżenia jakości środowiska i wzrostu zagrożeń zdrowotnych (NO<sub>x</sub> są kancerogenne).

**Potrzebna jest pilna wymiana taboru wysokoemisyjnego napędzanego silnikami diesla, na tabor elektryczny. Potrzebne jest też wybudowanie odpowiedniej infrastruktury zasilania.**

### **2.6.4. Bezpieczeństwo drogowe w MOF Inowrocławia**

Zachowania transportowe i wybór danego środka transportu przez osobę podróżującą zależą w pewnym stopniu od bezpieczeństwa podróży poszczególnymi rodzajami i środkami transportu. W ramach diagnozy przebadano liczbę zdarzeń drogowych rocznie w MOF Inowrocławia w pięcioleciu 2018–2022. Liczba zdarzeń drogowych rocznie w okresie pięcioletnim 2018–2022 wykazuje tendencję lekko malejącą i spada w tym okresie o 24,6% (z 1256 do 947 rocznie).

**Tabela 3. Zdarzenia drogowe w Inowrocławiu w pięcioleciu 2018–2022**

ROK:	2018	2019	2020	2021	2022	RAZEM
<b>Liczba zdarzeń drogowych OGÓŁEM</b>	<b>1256</b>	<b>1221</b>	<b>1049</b>	<b>1098</b>	<b>974</b>	<b>5598</b>
W tym Z UDZIAŁEM PIESZYCH	48	53	28	25	32	<b>186</b>
W tym Z UDZIAŁEM ROWERZYSTÓW	50	36	32	21	38	<b>177</b>
<b>Rodzajami środków transportu uczestniczących w zdarzeniu:</b>						
Samochód osobowy	2048	2009	1675	1788	1507	<b>9027</b>
Samochód ciężarowy DMC do 3,5 t	70	51	69	84	70	<b>344</b>
Samochód ciężarowy DMC powyżej 3,5 t	44	40	31	41	21	<b>177</b>
Rower	50	36	32	21	38	<b>177</b>
Autobus komunikacji publicznej	18	20	19	13	10	<b>80</b>
Autobus inny	4	2	2	2	4	<b>14</b>
Motocykl o poj. do 125 cm <sup>3</sup>	2	3	5	2	4	<b>16</b>
Motocykl inny	9	6	11	4	5	<b>35</b>
Motorower	4	12	6	4	6	<b>32</b>
Ciągnik rolniczy	1	2	3	3	4	<b>13</b>
Czterokołowiec	-	-	-	1	0	<b>1</b>
Czterokołowiec lekki	-	-	-	2	0	<b>2</b>
Hulajnoga elektryczna	-	-	-	-	6	<b>6</b>
Pociąg	0	1	0	1	0	<b>2</b>
Inny pojazd	1	4	5	4	5	<b>19</b>
Pojazd niustalony	157	152	149	133	137	<b>728</b>

*Opracowanie własne na podstawie danych SEWiK (<https://sewik.pl/search>)*

Jak widać w powyższej tabeli, zdarzenia z udziałem pieszych stanowią w całym okresie zaledwie 3,3% wydarzeń drogowych ogółem, zaś z udziałem rowerzystów – tylko 3,2% zdarzeń ogółem. Z kolei samochody osobowe stanowią 84,6% wszystkich pojazdów biorących udział w zdarzeniach drogowych (a po pominięciu grupy „pojazdów niustalonych” – nawet 90,7%). Oznacza to, że najbardziej proekologiczne rodzaje podróży, a więc podróże rowerowe i piesze, są zarazem zdecydowanie bezpieczniejsze od podróży transportem samochodowym.

Zwraca też uwagę minimalny i szybko malejący udział autobusów komunikacji miejskiej w ogólnej liczbie pojazdów biorących udział w zdarzeniach drogowych. Wynosi on w całym okresie 0,75% i w żadnym analizowanym roku nie przekroczył 1% a w ostatnich trzech latach z małą z 0,95% do 0,55%. **Dowodzi to rosnącego bezpieczeństwa podróżowania publicznym transportem autobusowym na terenie MOF Inowrocławia.**

Jednak kwestia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów nie jest tak prosta, **bo pomimo że uczestniczą oni w bardzo małej ilości zdarzeń drogowych, to z kolei w danym zdarzeniu są najbardziej narażeni na uszczerbek na zdrowiu a nawet utratę życia.** W całym okresie pięcioletnim największą grupę poszkodowanych stanowili piesi. Dominują oni zarówno w grupie ofiar śmiertelnych, jak i ciężko rannych, a w grupie lekko rannych sytuują się tuż za osobami podróżującymi samochodem osobowym. Trzecią najliczniejszą grupę poszkodowanych stanowią rowerzyści.

**Tabela 4. Inowrocław: ofiary zdarzeń drogowych wg środka podróży w pięcioleciu 2018–2022**

grupa uczestników	OFIARY:			
	śmiertelne	ciężko ranni	lekkoranni	RAZEM
Pieszcy	6	27	34	<b>67</b>
Samochód osobowy	3	12	41	<b>56</b>
Rower	0	8	18	<b>26</b>
Motocykl	0	5	3	<b>8</b>
Motorower	0	0	3	<b>3</b>
Autobus komunikacji publicznej	0	2	0	<b>2</b>
Samochód ciężarowy DMC do 3,5 t	0	0	2	<b>2</b>
Hulajnoga elektryczna	0	0	1	<b>1</b>

*Opracowanie własne na podstawie danych Systemu Ewidencji Wypadków i Kolidacji SEWiK (<https://sewik.pl/search>)*

Tak więc wskazanie strategiczne powinno być ukierunkowane na **dalsze podniesienie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów**. W szczególności powinno to być realizowane poprzez rozwiązania organizacji ruchu (szczególnie w strefie śródmiejskiej) takie jak strefa uspokojonego ruchu Tempo 30, oraz poprzez rozwiązania inżynierskie uspokajające ruch samochodowy: wyniesione przejścia dla pieszych i wyniesione tarcze skrzyżowań równorzędnych w strefie Tempo 30, przeciwzatonki przystankowe, pasy rowerowe wydzielone inżyniersko podwyższoną krawężnią itd.

## 2.7. Wnioski diagnostyczne z obecnego stanu mobilności w MOF Inowrocławia

Niniejszy rozdział zawiera wspólne wnioski diagnostyczne z trzech poprzednich rozdziałów diagnozy: 2.4 Transport, 2.5. Drogi rowerowe i 2.6. Pozostałe elementy diagnozy w zakresie zrównoważonej mobilności. W świetle ustaleń diagnostycznych zawartych w tych trzech rozdziałach, obecnie słabymi punktami systemu transportowego w MOF Inowrocławia są przede wszystkim: niedokończony proces wymiany taboru wysokoemisyjnego, niewystarczająca infrastruktura towarzysząca: wyposażenie przystanków, SIP itp. oraz niewystarczająca infrastruktura rowerowa zarówno w mieście jak i gminie.

### 2.7.1. Problem wysokoemisyjnego taboru autobusowego

Niska jakość taboru autobusowego zniechęca do podróżowania transportem publicznym, a szkodliwe emisje wpływają niekorzystnie na klimat (CO<sub>2</sub>) i zdrowie mieszkańców (NO<sub>x</sub>). Podstawowym wnioskiem diagnostycznym w tym zakresie jest więc **pilna potrzeba wymiany przestarzałego taboru z silnikami zasilanymi paliwami węglowodorowymi kopalnymi na pojazdy z silnikami elektrycznymi, o wyższym standardzie podróżowania**.

### 2.7.2. Problem niewystarczającego standardu infrastruktury przystankowej

Także niska jakość infrastruktury przystanków autobusowych zniechęca do podróżowania transportem publicznym. Brak informacji pasażerskiej, brak wiat przystankowych lub ich niski standard, brak urządzeń infrastruktury, jak biletomaty, wszystko to obniża standard podróżowania.

Potrzeba jest pilna **inwestycja w poprawę standardu technicznego przystanków autobusowych, w szczególności wyposażenie ich w System Informacji Pasażerskiej.**

Przy przebudowywaniu zespołów przystankowych będących węzłami przesiadkowymi (na skrzyżowaniach, gdzie zbiegają się linie z różnych kierunków) należy przestrzegać zasady lokalizowania przystanków za skrzyżowaniem, a nie przed nim.

### 2.7.3. Problem słabej infrastruktury rowerowej

Deficyt dróg rowerowych widać zarówno w mieście, jak i – szczególnie! – w gminie Inowrocław. Gęstość tych dróg na 10 tys. ludności jest w gminie blisko dwuipółkrotnie mniejsza niż w mieście.

**Tabela 5. Deficyt dróg rowerowych (stan obecny w km)**

		2018	2019	2020	2021	2022
drogi dla rowerów ogółem		35,6	37,9	38,5	39,2	39,2
w tym miasto		33,3	35,6	36,2	36,9	36,9
w tym gmina		2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
drogi dla rowerów na 10 tys. ludności	Miasto	4,55	4,91	5,18	5,36	5,42
	gmina	1,95	1,95	1,92	1,92	1,91

*Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS*

## 2.8. Demografia

Według danych GUS (na podstawie których przeprowadzono niniejszą analizę demograficzną) MOF Inowrocławia na koniec roku 2020 zamieszkiwany był przez 83,5 tys. osób (4,1% ludności województwa). W okresie ubiegłej dekady (2010-2020) liczba jego mieszkańców spadła o 4,5% (tracąc relatywnie dużo więcej mieszkańców, niż przeciętnie całe województwo – 1,8%). Spadek dotyczył gminy miejskiej Inowrocław, która w analizowanym okresie utraciła aż 4,5 tys. mieszkańców. Gmina wiejska Inowrocław zanotowała z kolei wzrost o ok. 570 osób. Zdecydowana większość mieszkańców MOF koncentruje się w części miejskiej (czyli w Inowrocławiu), stanowiąc 85,8% ogółu ludności, niemniej jednak jej udział w okresie 2010-2020 spadł o 1,3 pkt. proc. Biorąc pod uwagę dalsze trendy rozwoju demograficznego MOF Inowrocławia wynikające z prognozy demograficznej GUS na lata 2017-2030, należy spodziewać się dalszego spadku liczby mieszkańców. W roku docelowym prognozy, populacja MOF wynosić ma 78,9 tys. mieszkańców, co oznaczałoby spadek na poziomie 6,0% w stosunku do roku 2020<sup>8</sup>. Weryfikując trafność prognozy okazuje się, że dotychczas jest ona niedoszacowana, bowiem dla okresu 2016-2020 zakładała spadek liczby jego mieszkańców o 1,9%, natomiast w rzeczywistości spadek wyniósł 2,4% (różnica pomiędzy rzeczywistym stanem liczby mieszkańców podawanym na rok 2020, a stanem na ten sam rok przewidzianym w prognozie wynosi ok. 440 osób). Pozwala to postawić hipotezę, iż zakładany w prognozie trend będzie się utrzymywał w perspektywie obecnej dekady, jednak faktyczny ubytek może być większy od prognozowanego. W strukturze wieku mieszkańców MOF obserwuje się zmiany przejawiające się spadkiem udziału mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (z 17,2% do 16,0% w okresie 2010-2020) oraz produkcyjnym (z 66,1% do 59,7%) przy intensywnym wzroście udziału grupy poprodukcyjnej (z 16,7% do 24,3%) – co oznacza, iż społeczeństwo obszaru wyraźnie się starzeje. W wyniku

<sup>8</sup> W porównaniu ze stanem liczby ludności na rok 2020 przewidzianym w prognozie.

znaczących zmian demograficznych spowodowanych postępującym zjawiskiem starzenia się społeczeństwa można zaobserwować coraz większe potrzeby w zakresie wsparcia seniorów. Wsparcie to wymaga szeroko zakrojonych działań mających na celu pomoc osobom starszym w codziennym życiu, w integracji ze społeczeństwem oraz przeciwdziałaniu marginalizacji i wykluczeniu społecznemu. Rosnąca populacja osób starszych zmienia także popyt na usługi medyczne i opiekę społeczną. W związku z tym niezbędny jest rozwój usług związanych z szeroko pojętą opieką senioralną, w tym wzmacnianie kadr pomocy i integracji społecznej (pielęgniarki środowiskowe, opiekunowie medyczni, opiekunowie osób starszych, opiekunowie w miejscu zamieszkania) oraz rozwój struktur instytucji ją prowadzących. Rosnąca skala potrzeb będzie wymagała także zmian instytucjonalnych. Potrzebne będą dzienne domy pobytu dla seniorów, centra usług środowiskowych, ale także wszelkie zdeinstytucjonalizowane formy opieki nad osobami starszymi. Ważne będzie także kształtowanie jak najbardziej przyjaznych dla seniorów i bezpiecznych przestrzeni publicznych. Istotnym aspektem będzie aktywizacja społeczna ludności starszej, mająca na celu aktywne zagospodarowanie wolnego czasu i sprzyjająca pozostawaniu w zdrowiu fizycznym i psychicznym (w tym poprzez kluby seniora, projekty adresowane do osób starszych). Istnieje także potrzeba upowszechniania systemu opieki zdalnej, związanej z kontrolą stanu zdrowia i umożliwiającej szybkie wezwanie pomocy. Obecnie do najpopularniejszych form opieki zdalnej zalicza się tzw. bransoletki życia. Realizatorem zadań z zakresu polityki społecznej na poziomie województwa jest Regionalny Ośrodek Polityki Społecznej w Toruniu (ROPS). Na poziomie gminnym za zadania ukierunkowane na ludność wymagającą wsparcia odpowiedzialne są Ośrodki Pomocy Społecznej. Liczba mieszkańców MOF w wieku poprodukcyjnym według stanu na rok 2020 wynosiła 20,3 tys. (stanowiąc 4,5% ludności w tej grupie wiekowej w województwie). Populacja tej grupy dynamicznie wzrasta, co potwierdza zmiana aż o 39,1% w okresie 2010-2020 (przyrost o 5,7 tys. osób). Według przytoczonej powyżej prognozy demograficznej, proces starzenia się ludności MOF Inowrocławia będzie się pogłębiał – czego skutkiem będzie m.in. wzrost liczby mieszkańców w grupie poprodukcyjnej do 23,3 tys. w roku 2030 (stanowiącej wtenczas aż 29,5% ludności). Zmiany zajdą także w grupie mieszkańców w wieku 80+, której populacja w okresie 2020-2030 według prognozy zwiększy się aż o 48,5% i docelowo wynosić ma ok. 5,3 tys. osób. Uwzględniając kwestię czynników kształtujących liczbę mieszkańców, MOF Inowrocławia charakteryzuje się generalnie pogarszającym się wskaźnikiem przyrostu naturalnego (PN), który wynosił: **-1,0%** w latach 2010-2011; **-2,1%** w latach 2012-2014; **-2,0%** w latach 2015-2017 oraz **-4,9%** w latach 2018-2020. Zmiany powodowane są przez wyhamowanie współczynnika urodzeń (co oznacza wolniejszą reprodukcję) oraz przez rosnący współczynnik zgonów (co oznacza większą umieralność) – niemniej jednak to właśnie drugi ze wspomnianych współczynników odpowiada w większym stopniu za pogarszający się wskaźnik PN. Współczynnik urodzeń charakteryzuje się pewnymi wahaniami w poszczególnych latach i pomimo, iż jego trend jest spadkowy, to jednak skala zmian jest znacznie niższa w porównaniu ze współczynnikiem zgonów (z 9,3‰ w roku 2010 do 8,2‰ w roku 2020). Liczba urodzeń w okresie ubiegłej dekady zmniejszyła się z początkowego poziomu ok. 800-820 urodzeń rocznie do ok. 680-730 w latach 2018-2020. Przez zdecydowaną większość tego okresu oscylowała jednak w granicach 710-730. Współczynnik zgonów cechował się z kolei w tym czasie wyraźnym wzrostem (z 10,6‰ w roku 2010 do 15,1‰ w roku 2020 – choć tak wysoki wynik w roku 2020 spowodowany był ponadprzeciętnie wysoką umieralnością w wyniku epidemii). W analizowanym okresie doszło do znaczącego wzrostu liczby zgonów. O ile przez większość czasu utrzymywał się ona na poziomie ok. 900 lub mniej rocznie, o tyle pod koniec dekady wzrosła ona do ok. 1050 (poza wspomnianym rokiem 2020, w którym wyniosła aż 1 260).

**Tabela 6. Liczba ludności i struktura ekonomicznych grup wieku w 2010 r. i 2020 r.**

Jednostka	Liczba mieszkańców (osoby)		Udział ekonomicznych grup wieku (%)					
			przedprodukcyjny		produkcyjny		poprodukcyjny	
	2010	2020	2010	2020	2010	2020	2010	2020
<b>MOF Inowrocławia</b>	87 470	83 519	17,2	16,0	66,1	59,7	16,7	24,3
<b>Gmi m. Inowrocław</b>	76 192	71 674	16,7	15,7	66,3	59,1	17,0	25,2



	<b>gm. Inowrocław</b>	11 278	11 845	20,2	17,7	65,1	63,2	14,7	19,1
	<b>Województwo</b>	2 098 711	2 061 942	19,4	18,0	64,7	59,9	16,0	22,1

Źródło: Opracowanie KPBPPiR o. Bydgoszcz na podstawie BDL GUS

Drugi z czynników kształtujących liczbę mieszkańców, czyli saldo migracji (SM), w okresie 2010-2020 przyjmował wartości ujemne, co oznacza, że więcej osób wymeldowało się, aniżeli zameldowało na jego terenie na pobyt stały<sup>9</sup>. W bilansie migracyjnym za okres 2016-2020 MOF stracił z tego powodu łącznie ok. 770 mieszkańców, natomiast w ciągu całej dekady (nie wliczając roku 2015) aż 1,8 tys. Tempo utraty mieszkańców w wyniku migracji jednak spadło, o czym świadczy wzrost wartości średniorocznego SM z -207 osób w okresie 2010-2014 do -153 osób w okresie 2016-2020. Biorąc pod uwagę całokształt migracji (wszystkie zmiany miejsca zameldowań, łącznie z migracjami międzygminnymi<sup>10</sup>), to mieszkańcy gmin MOF Inowrocławia przenoszą się częściej do innych jednostek w obrębie województwa kujawsko-pomorskiego (w okresie 2016-2020 ich udział kształtował się w przedziale 61,5% - 68,0% ogółu odpływu), aniżeli poza region (32,0% - 38,5%). Przeważający kierunek emigracji stanowił odpływ do „miast”, do których w analizowanym okresie przeprowadzało się 49,2% - 58,7% mieszkańców MOF. Zdecydowanie silniejszy wymiar wewnętrzny mają natomiast migracje do gmin MOF Inowrocławia. Napływ z innych jednostek z obszaru województwa kujawsko-pomorskiego kształtował się w analizowanym okresie na poziomie 80,5% - 82,8%, w stosunku do 17,2% - 19,5% spoza regionu. Charakter napływu jest podobny, jak w przypadku odpływu, bowiem większość nowych mieszkańców przybywa z „miast” – w analizowanym okresie kształtował się on na poziomie 52,5% - 59,7%, w stosunku do napływu z kierunku „wsi” na poziomie 40,3% - 47,5%.

## 2.9. Przedsiębiorczość

Na terenie MOF Inowrocławia w 2020 r. funkcjonowały 8 123 podmioty gospodarcze wpisane do rejestru REGON (stanowiło to 3,9% wszystkich podmiotów działających na terenie województwa kujawsko-pomorskiego). W przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców dawało to wartość 97,3 podmiotów, co stanowiło 95,6% wartości wskaźnika dla całego regionu i 79,8% wartości dla kraju. W latach 2010-2020 wskaźnik dla tego obszaru odnotował bardzo mały wzrost na tle całego województwa. Najwyższa wartość udziału liczby podmiotów gospodarczych wpisanych do rejestru REGON na 1 tys. mieszkańców występowała w gminie wiejskiej Inowrocław, gdzie kształtowała się powyżej średniej dla regionu i wynosiła 107,1 podmiotów na 1 tys. osób. Dla gminy miejskiej Inowrocław wartość wskaźnika była niższa i osiągała wartość 95,6 podmiotów na 1 tys. mieszkańców (stanowiła 94,0% wartości średniej wskaźnika dla regionu).

Liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą na analizowanym MOF w 2020 r. wynosiła 6 052. W przeliczeniu na 100 osób w wieku produkcyjnym wartość wynosząca 12,1 stanowiła 97,0% wartości dla województwa i 83,1% wartości dla kraju. W latach 2012-2020 wskaźnik ten cechował się bardzo małym wzrostem wartości na tle całego regionu. Podobnie jak w przypadku ogólnego wskaźnika przedsiębiorczości, wskaźnik liczby osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym wyższą wartość przyjmował w gminie wiejskiej Inowrocław – 13,1, była to jednocześnie wartość wyższa od średniej dla województwa. W gminie miejskiej Inowrocław wskaźnik kształtował się poniżej średniej dla regionu – w 2020 r. wynosił 12,0 osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym, co stanowiło 95,6% średniej wojewódzkiej.

<sup>9</sup> Analizowano migracje na pobyt stały w ujęciu gminnym zarówno w ruchu wewnętrznym jak i zagranicznym – co oznacza, że liczone są także migracje pomiędzy jednostkami w obrębie analizowanego obszaru.

<sup>10</sup> Dotyczą one migracji pomiędzy wszystkimi gminami w kraju, uwzględniając tym samym także migracje wewnątrz MOF.

**Tabela 7. Podmioty gospodarcze wpisane do REGON na terenie MOF Inowrocławia w 2020 r.**

Jednostka		Podmioty gospodarcze wpisane do rejestru REGON		Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą	
		Liczba	Na 1 tys. ludności	Liczba	Na 100 osób w wieku produkcyjnym
MOF Inowrocławia		8 123	97,3	6 052	12,1
Gminy	Inowrocław (miejska)	6 854	95,6	5 070	12,0
	Inowrocław (wiejska)	1 269	107,1	982	13,1
Województwo		209 750	101,7	154 623	12,5

Źródło: Opracowanie KPBPPiR o. Bydgoszcz na podstawie BDL GUS

Do najsilniej rozwiniętych branż w profilu gospodarczym MOF Inowrocławia zaliczają się sekcje: G (związana z handlem hurtowym i detalicznym) oraz F (związana z budownictwem) – co jest typowe również dla województwa kujawsko-pomorskiego i kraju. Według stanu na rok 2020 działało w nich kolejno 21,6% i 10,8% spośród wszystkich 8 123 podmiotów gospodarczych na całym obszarze. Biorąc jednak pod uwagę branże najbardziej charakterystyczne – tj. sekcje/działy wyróżniające się bardzo wysokim udziałem podmiotów gospodarczych w profilu gospodarczym MOF na tle województwa kujawsko-pomorskiego i kraju (posiadając co najmniej o 1/3 większy udział w stosunku do średniej dla województwa i kraju) lub sekcje/działy wyróżniające się wysoką koncentracją liczby podmiotów gospodarczych w MOF z obszaru całego województwa (skupiając co najmniej 5% z obszaru całego województwa), to w MOF Inowrocławia można wyróżnić ich kilkanaście (przedstawiono je w poniższej tabeli). Niektóre branże zostały wyróżnione, pomimo iż działa w nich zaledwie po kilka podmiotów. Wiąże się to jednak z ich specyfiką, gdyż są one rzadko lub bardzo rzadko reprezentowane w województwie.

**Tabela 8. Branże charakterystyczne dla MOF (według danych za rok 2020)**

sekcja/dział	MOF	województwo	Polska
	udział podmiotów w danej sekcji/dziale w ogóle podmiotów		
sekcja E – Dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją	0,6%	0,4%	0,3%
sekcja H – Transport i gospodarka magazynowa	9,6%	6,5%	6,0%
dział 18 w sekcji C – poligrafia i reprodukcja zapisanych nośników informacji	0,7%	0,3%	0,4%
dział 22 w sekcji C – Produkcja wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych	0,6%	0,4%	0,3%
dział 38 w sekcji E – Działalność związana ze zbieraniem, przetwarzaniem i unieszkodliwianiem odpadów; odzysk surowców	0,5%	0,2%	0,2%
dział 49 w sekcji H – transport lądowy oraz transport rurociągowy	7,7%	5,7%	5,2%
dział 52 w sekcji H – Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport	1,8%	0,6%	0,6%

Źródło: Opracowanie KPBPPiR o. Bydgoszcz na podstawie BDL GUS

**Tabela 9. Poziom koncentracji podmiotów gospodarczych z obszaru województwa w MOF**

sekcja/dział	(województwo =100%)
<b>sekcja E – Dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją</b>	<b>6,3%</b> (50 podmiotów na 790 w województwie)
<b>sekcja H – Transport i gospodarka magazynowa</b>	<b>5,7%</b> (782 podmioty na 13 737)
dział 13 w sekcji C – produkcja wyrobów tekstylnych	<b>5,0%</b> (25 podmiotów na 496)
<b>dział 18 w sekcji C – poligrafia i reprodukcja zapisanych nośników informacji</b>	<b>7,8%</b> (56 podmiotów na 722)
<b>dział 22 w sekcji C – Produkcja wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych</b>	<b>5,3%</b> (49 podmiotów na 931)
dział 23 w sekcji C – Produkcja wyrobów z pozostałych mineralnych surowców niemetalicznych	<b>5,0%</b> (42 podmioty na 839)
dział 29 w sekcji C – Produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep, z wyłączeniem motocykli	<b>6,7%</b> (9 podmiotów na 135)
<b>dział 38 w sekcji E – Działalność związana ze zbieraniem, przetwarzaniem i unieszkodliwianiem odpadów; odzysk surowców</b>	<b>7,7%</b> (40 podmiotów na 520)
<b>dział 49 w sekcji H – transport lądowy oraz transport rurociągowy</b>	<b>5,2%</b> (622 podmioty na 11 990)
dział 51 w sekcji H – transport lotniczy	<b>6,5%</b> (2 podmioty na 31)
<b>dział 52 w sekcji H – Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport</b>	<b>11,0%</b> (146 podmiotów na 1 322)
dział 79 w sekcji N – Działalność organizatorów turystyki, pośredników i agentów turystycznych oraz pozostała działalność usługowa w zakresie rezerwacji i działalności z nią związane	<b>5,7%</b> (22 podmioty na 385)
dział 92 w sekcji R – Działalność związana z grami losowymi i zakładami wzajemnymi	<b>5,4%</b> (3 podmioty na 56)

*Źródło: Opracowanie KPBPPiR o. Bydgoszcz na podstawie BDL GUS*

Dla wspierania rozwoju przedsiębiorczości - przyciągania nowych inwestorów, a także tworzenia możliwości rozwoju dla obecnie funkcjonujących podmiotów, które mogłyby rozwijać swoją działalność - istotnym jest tworzenie na danym obszarze terenów inwestycyjnych dedykowanych działalności gospodarczej oraz funkcjonowanie infrastruktury biznesowej, w tym m.in. inkubatorów przedsiębiorczości, ośrodków wspierających przedsiębiorczość, świadczącej usługi dla biznesu. Obecnie przedsiębiorcom oferowane są tereny zlokalizowane w Inowrocławskim Obszarze Gospodarczym, a w zakresie infrastruktury wspierającej przedsiębiorców na obszarze MOF działają instytucje zlokalizowane w Inowrocławiu – Inowrocławska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości i Fundacja Ekspert – Kujawy w Inowrocławiu prowadząca Inkubator Przedsiębiorczości Społecznej<sup>11</sup>. Wsparcie lokalnym przedsiębiorcom udzielać może również Stowarzyszenie Lokalna Grupa Działania Inowrocław (w m. Inowrocław) oraz Stowarzyszenie Lokalna Grupa Działania Czarnoziem na Soli (na obszarze gminy wiejskiej Inowrocław). MOF Inowrocławia, podobnie jak całe województwo, znajduje się w obszarze działania Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Obecnie dostępny na analizowanym obszarze zasób terenów inwestycyjnych zlokalizowany jest w mieście Inowrocław (wyznaczono tereny inwestycyjne w ramach Inowrocławskiego Obszaru Gospodarczego), który jest szczególnie predysponowany do rozwoju wielkopowierzchniowych przestrzeni inwestycyjnych o znaczeniu ponadlokalnym. Inicjatywą ważną dla lokalnej społeczności było utworzenie w 2022 roku Inkubatora Przetwórstwa Lokalnego w Łojewie, a więc wyposażonego w niezbędny sprzęt obiektu, służącego rolnikom i zainteresowanym podmiotom do przetwarzania w odpowiednich warunkach sanitarno-

<sup>11</sup> Regionalne Obserwatorium Gospodarcze Województwa Kujawsko-Pomorskiego (stan na wrzesień 2022 r.)

higienicznych owoców i warzyw, co umożliwiła sprzedaż przetworzonych produktów we własnych gospodarstwach lub na lokalnych targowiskach. Działanie inkubatora przyczyniło się do zastymulowania lokalnej przedsiębiorczości (i stworzenia nowych miejsc pracy) oraz umożliwiło skrócenie łańcucha dostaw żywności między jej wytwórcami a konsumentami. W związku ze stałym wzrostem zainteresowania przedsiębiorców na obszarze MOF identyfikuje się potrzebę tworzenia, wzmacniania i rozwijania potencjału podmiotów świadczących usługi dla biznesu w celu lepszego dopasowania oferty oraz świadczenia w pełni kompleksowego wsparcia proinnowacyjnych usług dla biznesu, zwiększenie dostępności których stanowią istotny bodziec dla rozwoju potencjałów endogenicznych analizowanego MOF.

## 2.10. Bezrobocie rejestrowane

W 2021 r. na terenie MOF Inowrocławia było 3 518 zarejestrowanych osób bezrobotnych<sup>12</sup> (z czego zdecydowana większość – 85,8% - w gminie miejskiej Inowrocław). Poziom bezrobocia na analizowanym obszarze utrzymuje się na stosunkowo wysokim poziomie, powyżej średniej dla regionu – w 2021 r. udział zarejestrowanych osób bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym dla tego obszaru wynosił 7,2% wobec 5,1% dla województwa.

W strukturze grupy zarejestrowanych osób bezrobotnych na analizowanym MOF występuje szereg grup wymagających szczególnego wsparcia na rynku pracy. Udział bezrobotnych kobiet w liczbie kobiet w wieku produkcyjnym w 2021 r. dla MOF kształtował się na poziomie wyższym niż wartość dla województwa – wynosił 8,5% w porównaniu z 6,4% dla regionu. W grupie osób bezrobotnych 623 osoby stanowiły kobiety, które nie podjęły zatrudnienia po urodzeniu dziecka, co obejmowało 17,7% wszystkich bezrobotnych oraz 31,9% bezrobotnych kobiet. Natomiast wskaźnik udziału kobiet, które nie podjęły pracy po urodzeniu dziecka w liczbie kobiet w wieku produkcyjnym przyjmował wartość powyżej średniej dla regionu – 2,7%, wobec 2,3% dla województwa. Udział osób długotrwale bezrobotnych<sup>13</sup> w liczbie ludności w wieku produkcyjnym dla analizowanego MOF był stosunkowo wysoki i wynosił 4,0% (dla województwa 2,6%), natomiast osoby długotrwale bezrobotne w całkowitej liczbie osób bezrobotnych na MOF stanowili 55,3% (1 944 osób). Wśród zarejestrowanych osób bezrobotnych przeważały osoby z wykształceniem gimnazjalnym i niższym (31,1% wszystkich osób bezrobotnych) oraz zasadniczym zawodowym/branżowym I stopnia (24,9%). Dodatkowo osoby bez kwalifikacji zawodowych stanowiły aż 42,6% wszystkich osób bezrobotnych (1 497 osób), a udział tej grupy w liczbie ludności w wieku produkcyjnym był wyższy od średniej dla regionu – 3,1% wobec 1,9% dla województwa. Do grupy osób w szczególnej sytuacji na rynku pracy należą także osoby bezrobotne do 25. roku życia – w 2021 r. ta grupa bezrobotnych w MOF obejmowała 10,3% wszystkich osób bezrobotnych (363 osób), a udział tej grupy w ogóle mieszkańców obszaru w wieku 18-24 lata był wyższy od średniej dla regionu i wynosił 6,8%, wobec 4,7% dla województwa. Drugą istotną grupę wiekową stanowią osoby bezrobotne powyżej 50. roku życia, które w 2021 r. stanowiły 24,1% wszystkich zarejestrowanych osób bezrobotnych (848 osób), a ich udział w liczbie wszystkich mieszkańców MOF w tej grupie wiekowej<sup>14</sup> był wyższy niż średnia dla całego województwa - 6,2% (dla regionu 4,9%). W gminach wchodzących w skład obszaru MOF udział osób bezrobotnych w liczbie osób w wieku produkcyjnym kształtuje się na poziomie wyższym niż średnia dla województwa, a wartości notowane w obu jednostkach były do siebie zbliżone. W 2021 r. wyższa wartość występowała w gminie miejskiej Inowrocław (7,3%, 143,9% średniej wojewódzkiej) – wartość ta była najwyższa spośród 5 największych miast regionu. W gminie wiejskiej Inowrocław wartość wskaźnika nie przekraczała 7% (6,7%).

---

<sup>12</sup> Zagadnienie opracowano na podstawie danych pochodzących z publikacji „Informacja o bezrobociu w miastach i gminach województwa kujawsko-pomorskiego w 2021 roku” (WUP Toruń) oraz BDL GUS.

<sup>13</sup> Powyżej 12 miesięcy.

<sup>14</sup> Kobiety w wieku 50-59 lat i mężczyźni w wieku 50-64 lata.

**Tabela 10. Bezrobocie rejestrowane na terenie MOF Inowrocławia w 2010 r. i 2021 r.**

Jednostka		Liczba zarejestrowanych osób bezrobotnych [osoby]				Udział zarejestrowanych osób bezrobotnych w liczbie osób w wieku produkcyjnym [%]					
		mężczyźni		kobiety		ogółem		mężczyźni		kobiety	
		2010	2021	2010	2021	2010	2021	2010	2021	2010	2021
MOF Inowrocławia		3 209	1 565	4 171	1 953	12,8	7,2	10,7	6,0	15,0	8,5
Gminy	Inowrocław (miejska)	2 791	1 367	3 628	1 650	12,7	7,3	10,7	6,2	14,8	8,5
	Inowrocław (wiejska)	418	198	543	303	13,1	6,7	10,6	4,9	15,9	8,7
Województwo kujawsko-pomorskie		61 861	25 273	75 696	36 588	10,3	5,1	9,0	3,9	11,7	6,4

Źródło: Opracowanie KPBPIR o. Bydgoszcz na podstawie BDL GUS

## 2.11. Pomoc społeczna i świadczenia na rzecz rodziny

W 2020 r. ze środowiskowej pomocy społecznej korzystało 5 607 mieszkańców MOF Inowrocławia, zatem o prawie 2,5 tys. mniej niż w 2010 r. Spadek korzystających z pomocy społecznej w MOF był mniejszy niż przeciętnie w regionie: 30,6% w MOF wobec 49,1% w województwie. Mimo to, zasięg korzystania z pomocy społecznej nadal kształtował się na wyższym poziomie niż przeciętnie w województwie. W 2020 r. udział beneficjentów w ogólnej liczbie ludności wyniósł 6,7% (dla województwa 6,0%). Biorąc pod uwagę rozkład przestrzenny wskaźnika w analizowanym MOF zauważa się, że znacznie wyższą wartość zanotowano w gminie miejskiej Inowrocław (7,0% w stosunku do 4,8% z obszaru wsi). Na terenie MOF Inowrocławia w 2020 r. zasiłek rodzinny otrzymywały 2 053 rodziny, a objętych nim było 3 656 dzieci w wieku do 17 lat. Od 2010 r. zauważalny jest znaczny spadek zarówno liczby rodzin korzystających ze świadczenia (spadek o 46,0%), jak i liczby dzieci, na które rodzice otrzymują tego rodzaju świadczenie (spadek o 37,1%), co jest tendencją charakterystyczną dla całego regionu. Na wyższym poziomie niż przeciętnie w województwie kształtował się natomiast udział dzieci w wieku do 17 lat, na które rodzice otrzymują zasiłek rodzinny w ogólnej liczbie dzieci w tym wieku, który w 2020 r. wyniósł 27,4% (dla województwa 26,7%). Biorąc pod uwagę rozkład przestrzenny wskaźnika zauważa się, że w obrębie MOF Inowrocławia wskaźnik ten przyjmuje zbliżone wartości zarówno w gminie miejskiej, jak i wiejskiej Inowrocław.

**Tabela 11. Pomoc społeczna i świadczenia na rzecz rodziny w MOF Inowrocławia**

Jednostka		Udział korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej w ludności ogółem (%)		Udział dzieci w wieku do 17 lat, na które rodzice otrzymują zasiłek rodzinny w ogólnej liczbie dzieci w tym wieku (%)	
		2010	2020	2010	2020
MOF Inowrocławia		9,2	6,7	38,7	27,4
Gminy	Inowrocław (miejska)	8,9	7,0	36,8	27,5
	Inowrocław (wiejska)	11,6	4,8	49,3	26,6
Województwo kujawsko-pomorskie		11,6	6,0	41,9	26,7

Źródło: Opracowanie KPBPIR o. Bydgoszcz na podstawie danych GUS

Niekorzystne warunki bytowe i uzależnienie od pomocy społecznej, będące następstwem niezaradności, niskiej aktywności społecznej, braku kwalifikacji zawodowej, niechęci do pracy czy nałogów są barierami rozwoju trudnymi do przełamania i o tyle niekorzystnymi, że nie dotyczą pojedynczych osób a całych rodzin, czy wręcz społeczności obszaru. Niekorzystne postawy życiowe są dziedziczone, co w konsekwencji powoduje ich powielanie przez kolejne pokolenia. Dlatego niezmiernie istotne jest wspieranie aktywizacji mieszkańców MOF, a zwłaszcza dzieci i młodzieży, poprzez przekazywanie pozytywnych wzorców, uczenie przedsiębiorczości i samodzielności, rozwijanie aspiracji, zachęcanie do zdobywania wykształcenia i dobrych kwalifikacji zawodowych, które w dorosłym życiu umożliwią dzieciom i młodzieży życie poza systemem pomocy społecznej. Ważną sferą aktywności obywatelskiej, która umożliwia lokalne rozwiązywanie problemów społecznych jest też ekonomia społeczna. Ekonomia społeczna poprzez swoją działalność gospodarczą i działalność pożytku publicznego pomaga w tworzeniu miejsc pracy i świadczeniu usług społecznych, dla osób zagrożonych marginalizacją społeczną. Wysoka wartość ekonomii społecznej i jej lokalnego oddziaływania wpływa na rozwój regionu i zmniejszenie liczby osób zagrożonych wykluczeniem. W Inowrocławiu rozwój ekonomii społecznej wspierany jest przez jeden z czterech działających na terenie województwa kujawsko-pomorskiego Ośrodków Wsparcia Ekonomii Społecznej. Inowrocławski OWES prowadzony jest przez Fundację Ekspert – Kujawy i Wyższą Szkołę Gospodarki w Bydgoszczy i swym zasięgiem obejmuje subregion 4 tj. powiaty: inowrocławski, mogileński, radziejowski, żniński, włocławski, m. Włocławek. Zadaniem OWES jest wspieranie podmiotów ekonomii społecznej oraz promocja i inicjowanie rozwoju partnerstw w tym obszarze. Na terenie miasta Inowrocław działa 13 przedsiębiorstw społecznych<sup>15</sup>. Gmina wiejska Inowrocław prowadzi działania związane z ekonomią społeczną poprzez Centrum Integracji Społecznej, Środowiskowy Dom Samopomocy, Dom Dziennego Pobytu, Spółdzielnię Socjalną WIGOR. Celem działania podmiotów ekonomii społecznej jest zatrudnianie i reintegracja osób, które znajdują się w wyjątkowo trudnej sytuacji życiowej i są zagrożone wykluczeniem społecznym. Są to w szczególności osoby niepełnosprawne, bezrobotni oraz seniorzy. Ważnym aspektem jest także wspieranie samodzielności tych osób a także odbudowa ich zdolności do pełniejszego uczestniczenia w życiu społecznym i zawodowym. Istotne zatem jest kładzenie dalszego nacisku na rozwój ekonomii społecznej umożliwiający aktywizację zawodową i integrację społeczną osób z grup defaworyzowanych.

## 2.12. Opieka zdrowotna

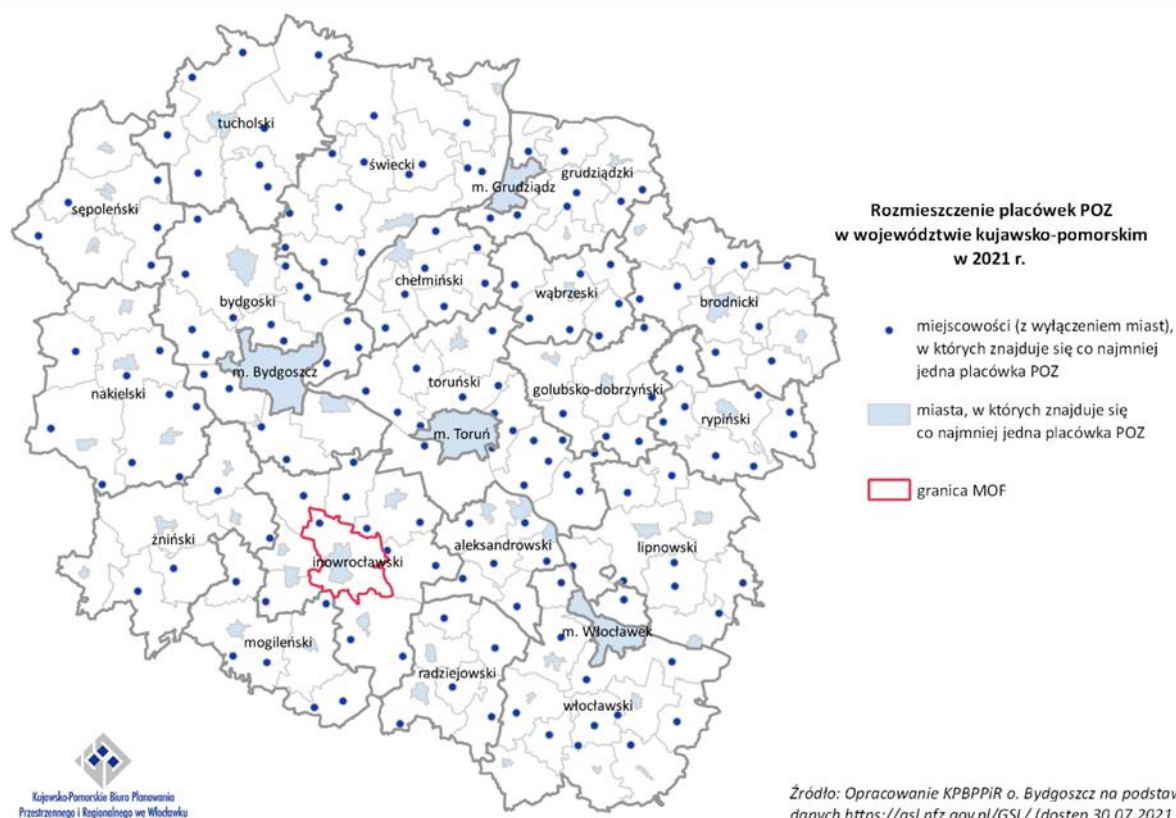
Bardzo istotne dla rozwoju społecznego jest utrzymywanie dobrego stanu zdrowia ludności. Jest to szczególnie ważne mając na uwadze zachodzący i stale pogłębiający się proces starzenia się społeczeństwa (wzrostu liczby ludności starszej oraz wydłużania się życia), kiedy wraz z wiekiem stan zdrowia pogarsza się i następuje zwiększenie zapotrzebowania na wszelakie usługi rehabilitacyjne, a także w ostatnich latach pogarszający się stan zdrowia psychicznego społeczeństwa. W związku z tym ważne jest utrzymywanie wysokiej dostępności oraz poziomu udzielanych świadczeń w ramach opieki zdrowotnej, zwłaszcza w warunkach ambulatoryjnych. Na terenie MOF Inowrocławia podstawowa opieka zdrowotna (POZ), obejmująca poradnie/gabinety lekarskie, poradnie/gabinety pielęgniarki oraz poradnie/gabinety położnej, w 2021 r. dostępna była zarówno w Inowrocławiu, jak i w gminie wiejskiej Inowrocław (w miejscowości Jaksice)<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> Zgodnie z Bazą Przedsiębiorstw Społecznych, publikowaną na stronie Ministerstwa Rodziny i Polityki Społecznej, <http://www.bazaps.ekonomiaspoleczna.gov.pl/>

<sup>16</sup> Stan na 30.07.2021 r. wg <https://gsl.nfz.gov.pl/GSL/GSL/POZ>

## Mapa 6. Rozmieszczenie placówek POZ w województwie kujawsko-pomorskim w 2021 r.



Kluczową rolę w zakresie zarówno opieki szpitalnej, jak i ambulatoryjnej opieki specjalistycznej w obrębie MOF pełni Inowrocław. W mieście rdzeniowym obszarze skupione są bowiem placówki realizujące świadczenia zdrowotne – zwłaszcza specjalistyczne, z których korzystają nie tylko mieszkańcy MOF, ale także całego powiatu. W 2019 r. na terenie MOF działały 3 podmioty prowadzące oddziały szpitalne lub inne komórki opieki szpitalnej. Były to Szpital Wielospecjalistyczny im. dr. Ludwika Błażka w Inowrocławiu zaliczany do tzw. sieci szpitali, czyli systemu podstawowego szpitalnego zabezpieczenia świadczeń opieki zdrowotnej (II stopnia), w którym dostępny był bardzo szeroki zakres świadczeń, w tym w zakresie podstawowej opieki zdrowotnej, Szpital Uzdrawiskowy Energetyk Sp. z o.o. oraz "Solanki" Uzdrawisko Inowrocław Sp. z o.o.<sup>17</sup>. Na obszarze MOF funkcjonowało około 35 poradni specjalistycznych działających w ramach ambulatoryjnej opieki specjalistycznej<sup>18</sup>. Wszystkie placówki zlokalizowane były w Inowrocławiu i zapewniały dostęp do specjalistycznej opieki lekarskiej mieszkańcom całego obszaru. Obejmowały one aż 31 rodzajów specjalności. Do najliczniejszych i cechujących się największą dostępnością należały poradnie (co najmniej 2 placówki): położniczo-ginekologiczne, otorynolaryngologiczne, kardiologiczne, urologiczne, okulistyczne, neurologiczne, alergologiczne, chirurgii ogólnej, dermatologiczne oraz chirurgii urazowo-ortopedycznej. Występowały również pojedyncze poradnie o specjalnościach rzadziej spotykanych w m.in.: nefrologiczna, onkologiczna, chorób płuc, medycyny sportowej, gastroenterologiczna, a także neurochirurgiczna, chirurgii ogólnej dla dzieci, chirurgii onkologicznej, hematologiczna, neurologiczna dla dzieci, otorynolaryngologiczna dla dzieci. Na analizowanym MOF można było skorzystać z opieki długoterminowej<sup>19</sup> świadczonej przez kilku świadczeniodawców w formie opieki domowej świadczonej przez pielęgniarkę opieki długoterminowej w domu osoby potrzebującej oraz w formie stacjonarnej w zakładzie opiekuńczo-leczniczym/pielęgniacyjno-

<sup>17</sup> <https://basiw.mz.gov.pl/index.html#/visualization?id=3404>

<sup>18</sup> <https://gsl.nfz.gov.pl/GSL/GSL/PrzychodnieSpecjalistyczne> (dostęp 24.11.2022 r.)

<sup>19</sup> <https://basiw.mz.gov.pl/index.html#/visualization?id=3361> (dostęp 06.08.2021 r.)

opiekuńczym w Inowrocławiu (w 2019 r. 35 pacjentów, placówka dysponowała 27 łózkami). Na MOF dostępne były również świadczenia z zakresu opieki paliatywnej i hospicyjnej<sup>20</sup> w formie hospicjum domowego, z którego w 2019 r. korzystało 317 pacjentów, w formie stacjonarnej na oddziale opieki paliatywnej, z którego skorzystało 360 pacjentów oraz w formie ambulatoryjnej w poradni medycyny paliatywnej, z której skorzystało 90 pacjentów - wszystkie te świadczenia udzielane były przez Szpital Wielospecjalistyczny im. dr. Ludwika Błażka w Inowrocławiu. W zakresie rehabilitacji medycznej<sup>21</sup> na obszarze MOF dostępny był stosunkowo szeroki zakres świadczeń w różnych formach (diennej, stacjonarnej, domowej i ambulatoryjnej). W ramach opieki psychiatrycznej, zdrowia psychicznego i terapii uzależnień<sup>22</sup> na MOF działały 2 poradnie zdrowia psychicznego, 2 poradnie psychologiczne (w tym jedna dla dzieci i młodzieży), 2 poradnie leczenia uzależnień (w tym 1 leczenia uzależnień od alkoholu) oraz 2 oddziały dzienne leczenia uzależnień (w tym 1 leczenia uzależnień od alkoholu).

## 2.13. Opieka żłobkowa

Według danych GUS opieką żłobkową (w formie żłobków, oddziałów żłobkowych i klubów dziecięcych) na terenie MOF w 2020 r.<sup>23</sup> objętych było 345 dzieci w wieku do 3 lat. Udział dzieci objętych opieką w liczbie dzieci w wieku do 3 lat wynosił 16,6%, co było wartością wyższą od średniej dla województwa, która wynosiła 11,0%. Przy czym należy podkreślić, iż wspomniana liczba dzieci objętych opieką zamieszkiwała jedynie miasto Inowrocław (udział dzieci objętych opieką żłobkową w mieście wynosił 19,4%). Zgodnie z danymi Ministerstwa Rodziny i Polityki Społecznej<sup>24</sup>, opiekę nad dziećmi do lat 3 świadczyło łącznie 9 placówek (2 niepubliczne kluby dziecięce oraz 7 żłobków, w tym 2 publiczne). Opieka dostępna była tylko na terenie miasta Inowrocław. Funkcjonujące placówki cechowały się zróżnicowaną liczbą dostępnych miejsc (od 18 do 126) oraz obłożeniem, zależnym pośrednio od wysokości kosztów pobytu dziecka ponoszonych przez rodziców (im niższa opłata miesięczna tym placówkę charakteryzowało wyższe obłożenie, przy czym w przypadku placówek cechujących się wysokimi opłatami ponoszonymi przez rodziców za pobyt dziecka obłożenie i tak znajdowało się relatywnie na wysokim poziomie, w zakresie 50 – 80%).

**Tabela 12. Dzieci objęte opieką żłobkową w MOF Inowrocławia w 2020 r.**

Jednostka	Liczba dzieci w wieku do 3 lat		Liczba dzieci objętych opieką żłobkową		Udział dzieci objętych opieką żłobkową w liczbie dzieci w wieku do 3 lat (%)		
	w miastach	na obszarach wiejskich	w miastach	na obszarach wiejskich	ogółem	w miastach	na obszarach wiejskich
<b>MOF Inowrocławia</b>	1 776	300	345	0	16,6	19,4	0,0
<b>Gmin</b>	<b>miasto</b>	-	345	-	19,4	19,4	-
	<b>Gm. wiejska</b>	-	-	0	0,0	-	0,0
<b>Województwo</b>	31 841	24 772	5 344	869	11,0	16,8	3,5

*Źródło: Opracowanie KPBPPiR o. Bydgoszcz na podstawie BDL GUS*

<sup>20</sup> <https://basiw.mz.gov.pl/index.html#/visualization?id=3368> (dostęp 06.08.2021 r.)

<sup>21</sup> <https://basiw.mz.gov.pl/index.html#/visualization?id=3365> (dostęp 24.08.2021 r.)

<sup>22</sup> <https://gsl.nfz.gov.pl/GSL/GSL/PrzychodnieSpecjalistyczne> (dostęp 4.10.2021 r.)

<sup>23</sup> Stan na 31 XII

<sup>24</sup> Rejestr żłobków i klubów dziecięcych <https://dane.gov.pl>, dostęp z dnia 13.04.2022 r.



## 2.14. Wychowanie przedszkolne (w tym identyfikacja gmin spełniających warunek dostępowy wsparcia w zakresie infrastruktury wychowania przedszkolnego)

Wychowanie przedszkolne stanowi przygotowanie do dalszych etapów edukacji, umożliwiając dziecku zdobycie niezbędnych kompetencji. Wpływa m.in. na kształtowanie odpowiednich postaw i nawyków, umiejętności funkcjonowania w grupie, wzmacnianie poczucia wartości czy pobudzenie aktywności i ciekawości świata. Odgrywa tym samym bardzo istotną rolę w procesie poznawczego, emocjonalnego i społecznego rozwoju dziecka. W związku z tym konieczne jest zapewnienie wysokiego poziomu oferty placówek wychowania przedszkolnego i warunków wychowawczo-opiekuńczych w odpowiednio przygotowanej i wyposażonej bazie lokalowej. W 2020 r. wychowaniem przedszkolnym na terenie MOF Inowrocławia objętych było 1 941 dzieci w wieku od 3 do 5 lat, z czego 91,9% to dzieci objęte wychowaniem przedszkolnym w gminie miejskiej Inowrocław. Udział dzieci w wieku 3-5 lat objętych wychowaniem przedszkolnym na analizowanym obszarze stale utrzymuje się powyżej średniej dla województwa - w 2020 r. wynosił 87,0% wobec średniej dla regionu wynoszącej 80,1%. Wzrost wartości udziału dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym w latach 2010-2020 był jednym z niższych w regionie. Udział dzieci w wieku 3-5 lat objętych wychowaniem przedszkolnym - z jednej strony w 2020 r. w gminie miejskiej Inowrocław wskaźnik ten był znacznie wyższy niż średnia dla regionu, będąc jednocześnie jednym z wyższych w województwie (wynosił 92,1%). Z drugiej w gminie wiejskiej Inowrocław wartość tego wskaźnika była bardzo niska (53,2%) i należała do jednych z niższych w województwie. Na terenie gminy wiejskiej Inowrocław następuje gwałtowny wzrost intensywności zabudowy mieszkaniowej, powodujący wzrost liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym, czego konsekwencją jest zwiększone zapotrzebowanie na liczbę miejsc przedszkolnych, a istniejąca infrastruktura jest niewystarczająca w stosunku do potrzeb. W efekcie duża część dzieci w wieku przedszkolnym zmuszona jest uczęszczać do publicznych przedszkoli i oddziałów przedszkolnych przy szkołach podstawowych zlokalizowanych na terenie innych gmin oraz placówek komercyjnych zlokalizowanych na terenie Miasta Inowrocławia. Potwierdzeniem tego jest wzrost liczby dzieci uczęszczających do publicznych przedszkoli i oddziałów przedszkolnych przy szkołach podstawowych oraz do przedszkoli niepublicznych, zlokalizowanych na terenie innych gmin, która w roku szkolnym 2018/2019 wynosiła 109, a w następnych latach zwiększała się kolejno do 116 i do 137 dzieci. W dokumencie *Polityka Terytorialna Województwa Kujawsko-Pomorskiego* określono, że inwestycje w zakresie infrastruktury przedszkolnej będą realizowane wyłącznie na obszarach gmin o udziale dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym w liczbie dzieci w wieku 3-5 lat poniżej 85% średniej dla województwa. Zgodnie z Aneksem 4. do dokumentu *Wychowanie przedszkolne w województwie kujawsko-pomorskim w roku 2020 z uwzględnieniem wykorzystania środków UE*, opracowanym przez Departament Funduszy Europejskich UMWK-P w 2020 r. na obszarze MOF Inowrocławia warunek ten spełnia gmina wiejska Inowrocław. W poniższej tabeli kolorem czerwonym zaznaczono wartość, która spełnia to kryterium.

**Tabela 13. Tabela. Dzieci objęte wychowaniem przedszkolnym w MOF Inowrocławia w 2020 r.**

Jednostka		Liczba dzieci w wieku 3-5 lat	Liczba dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym	Udział dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym w liczbie dzieci w wieku 3 – 5 lat (%)
MOF Inowrocławia		2 231	1 941	87,0
Gmin	Inowrocław (miejska)	1 936	1 784	92,1
	Inowrocław (wiejska)	295	157	53,2
Woj. kujawsko-pomorskie		59 900	47 994	80,1

Źródło: Opracowanie KPBPPiR o. Bydgoszcz na podstawie BDL GUS.

Wg danych pochodzących z Rejestru Szkół i Placówek Oświatowych SIO<sup>25</sup> w marcu 2022 roku na terenie analizowanego MOF działało 29 placówek wychowania przedszkolnego – 21 przedszkoli i 8 oddziałów przedszkolnych przy szkołach podstawowych. Większość z tych placówek to instytucje niepubliczne (18). Prawie wszystkie placówki funkcjonujące na tym obszarze znajdowały się w gminie miejskiej Inowrocław (28 placówek). W gminie wiejskiej Inowrocław działało 1 przedszkole: Przedszkole Samorządowe Gminy Inowrocław AKADEMIA PRZEDSZKOLAKA w Jaksicach z oddziałami w 6 miejscowościach.

**Tabela 14. Liczba placówek wychowania przedszkolnego na terenie MOF Inowrocławia w 2022 r.**

Jednostka		Ogółem	w tym:			
			przedszkole	punkt przedszkolny	oddział przedszkolny przy szkole podstawowej	zespół wychowania przedszkolnego
MOF Inowrocławia		29	21	0	8	0
Gmin	m. Inowrocław	28	20	0	8	0
	Gm. W. Inowrocław	1	1	0	0	0

*Źródło: Opracowanie KPBPPiR o. Bydgoszcz na podstawie SIO, dostęp z dnia 23.03.2022 r.*

Na obszarze MOF występują potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury przedszkoli i jej wyposażenia, wynikające z aktualnych problemów lokalowych oraz niewystarczającej liczby miejsc w placówkach. Jest to szczególnie istotne na obszarze gminy wiejskiej Inowrocław z uwagi na niską wartość udziału dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym. Poprawę wymaga również jakość nauczania w istniejących miejscach wychowania przedszkolnego m.in. poprzez podnoszenie kompetencji kadry pedagogicznej, organizację zajęć dodatkowych (np. rozwijających kompetencje społeczno-emocjonalne, nauki języków obcych) oraz zajęć specjalistycznych (np. logopedycznych, sensorycznych, terapii czaszkowo-krzyżowej, dogoterapii), diagnozowanie indywidualnych potrzeb rozwojowych i edukacyjnych dzieci czy zapewnienie wsparcia psychologicznego. Szczególnie istotną kwestią jest przystosowanie usług z zakresu wychowania przedszkolnego do dzieci ze specjalnymi potrzebami rozwojowymi (w tym dzieci z niepełnosprawnościami).

## **2.15. Kształcenie ogólne (w tym identyfikacja gmin spełniających warunek dostępowy wsparcia w zakresie infrastruktury edukacyjnej bazy sportowej)**

W zakresie kształcenia ogólnego wyzwaniem pozostaje dążenie do osiągnięcia wysokiej jakości nauczania, mierzonej wynikami egzaminów zewnętrznych. Braki utrudniające realizację wyzwania dostrzega się zarówno w sferze rozwoju kompetencji miękkich u uczniów, jak i w sferze niedostatecznego przygotowania kadr systemu oświaty.

W dzisiejszym świecie w procesie kształcenia coraz większego znaczenia nabiera umiejętność wykorzystania nowoczesnych technologii, w tym cyfrowych, a więc poprawa kompetencji cyfrowych uczniów i kadr systemu oświaty oraz odpowiednie wyposażenie sprzętowe szkół i uczniów (zwłaszcza z grup defaworyzowanych), gdyż nadal dostrzegane są braki w tym zakresie. Niewystarczające umiejętności uczniów i nauczycieli stanowią duży problem w przypadku konieczności rezygnacji z tradycyjnych metod nauczania na rzecz prowadzenia zajęć w sposób zdalny lub w systemie

<sup>25</sup> dostęp z dnia 23.03.2022 r.

hybrydowym. Ważnym aspektem w procesie edukacji jest także podnoszenie kompetencji językowych uczniów, gdyż ciągle dostrzegalne są deficyty znajomości języka angielskiego wśród młodzieży, zwłaszcza wśród osób uczęszczających do szkół na terenach wiejskich, co wpływa negatywnie na późniejsze możliwości podjęcia satysfakcjonującej pracy i ogranicza samorozwój. Istotną kwestię w sytuacji coraz częściej pojawiającego się niedoboru kadr w systemie oświaty stanowi podnoszenie i uzupełnianie kompetencji i kwalifikacji nauczycieli. Wsparcie kadry obejmować powinno również zwiększenie umiejętności zapewnienia uczniom wsparcia pedagogiczno-psychologicznego, przygotowanie do pracy z uczniami o specjalnych potrzebach edukacyjnych oraz do pracy z uczniem zdolnym.

Ważne jest, aby realizowane działania zmierzające do poprawy sytuacji prowadzone były przy jednoczesnym zapewnieniu równego dostępu (także infrastrukturalnego) do nowoczesnej edukacji wszystkim uczniom, gdyż w procesie edukacyjnym szczególnego wsparcia wymagają uczniowie ze środowisk defaworyzowanych oraz uczniowie ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi. Bardzo istotne jest dalsze wprowadzanie edukacji włączającej zwłaszcza w przypadku dzieci z niepełnosprawnościami. Szkoła powinna pełnić kluczową rolę w zapobieganiu alienacji rówieśniczej poprzez dostosowanie infrastruktury i działania włączające, umożliwiając wspólną realizację zainteresowań, poszerzanie wiedzy, a zwłaszcza uczestnictwo w zajęciach sportowych i pozalekcyjnych wszystkich uczniów. Wpływa to na budowanie właściwych relacji i kompetencji społecznych, przyczyniając się do integracji uczniów. Dlatego wyzwaniem dla szkół ciągle jeszcze pozostaje zapewnienie atrakcyjnej infrastruktury sportowej i edukacyjnej, dostosowanej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

W 2022 roku przyjęta została „Diagnoza potrzeb przyszłolnej bazy sportowej w województwie kujawsko pomorskim”, stanowiąca Załącznik do Stanowiska Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 27 kwietnia 2022 r. W dokumencie tym zawarto informacje o najważniejszych niedoborach występujących w gminach i powiatach regionu w zakresie przyszłolnej infrastruktury sportowej. Wynikiem analizy jest wskazanie tzw. „białych plam”, a więc gmin i powiatów cechujących się najgorszą w regionie sytuacją w zakresie dostępu do nowoczesnej przyszłolnej infrastruktury sportowej (co prowadzi do wykluczenia społecznego) oraz zidentyfikowanie zadań inwestycyjnych rekomendowanych do dofinansowania o charakterze priorytetowym, ukierunkowanych na zniwelowanie „białych plam”. Na terenie MOF Inowrocławia nie stwierdzono obecności „białych plam” w zakresie dostępu do przyszłolnej infrastruktury sportowej, w związku z czym nie wskazuje się inwestycji do priorytetowej realizacji.

## **2.16. Szkoły podstawowe i jakość kształcenia na poziomie szkoły podstawowej**

Jak wskazują dane pozyskane z Rejestru Szkół i Placówek Oświatowych<sup>26</sup> na terenie MOF Inowrocławia funkcjonują 22 szkoły podstawowe (w tym 1 szkoła specjalna). Większość z nich to szkoły publiczne (19 placówek). Według danych GUS w 2020 r. łącznie w szkołach podstawowych dla dzieci i młodzieży funkcjonujących na terenie MOF uczyło się 5 924 uczniów (w tym 70 uczniów w szkołach specjalnych). Podstawową statystyczną miarą oceny zróżnicowania jakości kształcenia jednostek samorządu terytorialnego jest analiza wyników egzaminów kończących szkołę podstawową (egzamin ósmoklasisty). Egzamin ten przeprowadzany jest w formie pisemnej i obejmuje trzy przedmioty: język polski, matematykę oraz język obcy nowożytny (zdecydowana większość uczniów zdaje egzamin z języka angielskiego, dlatego też analizę przeprowadzono na podstawie wyników osiągniętych na egzaminie z tego języka obcego). Wyniki egzaminów ósmoklasisty stanowią podsumowanie zdobytej wiedzy i umiejętności w procesie kształcenia na etapie szkoły

---

<sup>26</sup> Rejestr Szkół i Placówek Oświatowych <https://rspo.gov.pl>, dostęp z dnia 23.03.2022 r.

podstawowej i pośrednio wskazują na poziom nauczania w szkołach. Ze względu na coroczną zmienność poziomu trudności egzaminów, wyniki przedstawiono jako wartości względne, odniesione do średniej dla województwa kujawsko-pomorskiego. Ponadto, w analizie wykorzystano wartości uśrednione dla 3 lat (2019-2021) w celu wyeliminowania jednorazowego, przypadkowego wystąpienia wartości bardzo niskiej (będącej konsekwencją np. zdawania egzaminu przez słabszy rocznik uczniów). Na terenie MOF Inowrocławia w okresie 2019-2021 egzamin kończący szkołę podstawową zdawało średniorocznie 650 uczniów, z czego zdecydowaną większość (prawie 90%) stanowili uczniowie z gminy miejskiej Inowrocław. Na tle województwa kujawsko-pomorskiego wyniki egzaminów uzyskane na terenie MOF Inowrocławia określić można jako stosunkowo dobre, przy czym zauważa się zróżnicowanie zarówno obszarowe (gmina wiejska Inowrocław cechuje się niższymi wynikami, niż gmina miejska Inowrocław), jak i w zależności od zdawanych przedmiotów. Na tle pozostałych gmin regionu, na terenie gminy miejskiej Inowrocław najkorzystniej kształtują się wyniki uzyskane z egzaminu z języka angielskiego – miasto zajęło 14. pozycję wśród 144 gmin, uzyskując w latach 2019-2021 przeciętny wynik stanowiący 105,7% średniej wartości wojewódzkiej oraz z języka polskiego – 35. pozycja (103,1% średniej). Nieco słabiej wypadł egzamin z matematyki, gdyż pod względem przeciętnego wyniku miasto ułożyło się na 47. pozycji, uzyskując 98,6% średniej. Gmina wiejska Inowrocław notuje słabsze wyniki egzaminów, lecz na tle pozostałych gmin regionu ocenić je można jako umiarkowanie dobre. Najwyższą pozycję gmina zajęła pod względem przeciętnego wyniku egzaminów z języka angielskiego (45. lokata), mimo że uzyskany wynik stanowił zaledwie 93% średniej wojewódzkiej (jest to spowodowane słabymi wynikami egzaminu uzyskiwanymi w gminach regionu z tego przedmiotu). Wyniki egzaminu z matematyki i języka polskiego kształtowały się w gminie na poziomie 97% średniej (gmina zajęła odpowiednio 56. i 76. pozycję na 144 gminy).

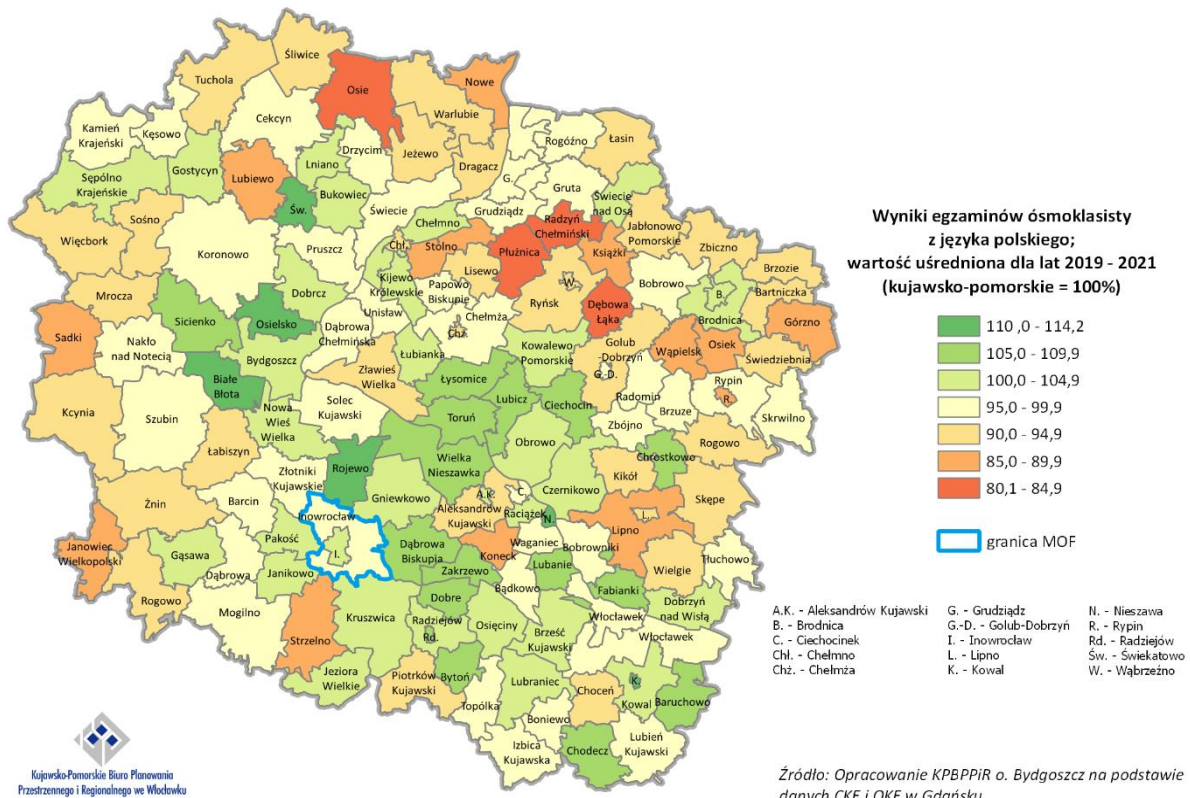
**Tabela 15. Wyniki egzaminu ósmoklasisty w latach 2019-2021 na terenie MOF Inowrocławia w stosunku do średniej wartości dla województwa kujawsko-pomorskiego**

Jednostka	Język polski				Matematyka				Język angielski				
	2019	2020	2021	śred.*	2019	2020	2021	śred.*	2019	2020	2021	śred.*	
<b>MOF Inowrocławia</b>	103,3	101,5	102,5	<b>102,4</b>	95,9	95,5	103,9	<b>98,4</b>	105,3	101,5	105,8	<b>104,2</b>	
Gmin	<b>m. Inowrocław</b>	104,6	102,1	102,6	<b>103,1</b>	96,1	95,2	104,5	<b>98,6</b>	107,9	101,6	107,5	<b>105,7</b>
	<b>Gm. Inowrocław</b>	94,2	96,1	101,8	<b>97,4</b>	94,3	98,5	98,7	<b>97,2</b>	86,2	100,8	91,5	<b>92,8</b>
<b>Województwo</b>	100,0	100,0	100,0	<b>100,0</b>	100,0	100,0	100,0	<b>100,0</b>	100,0	100,0	100,0	<b>100,0</b>	

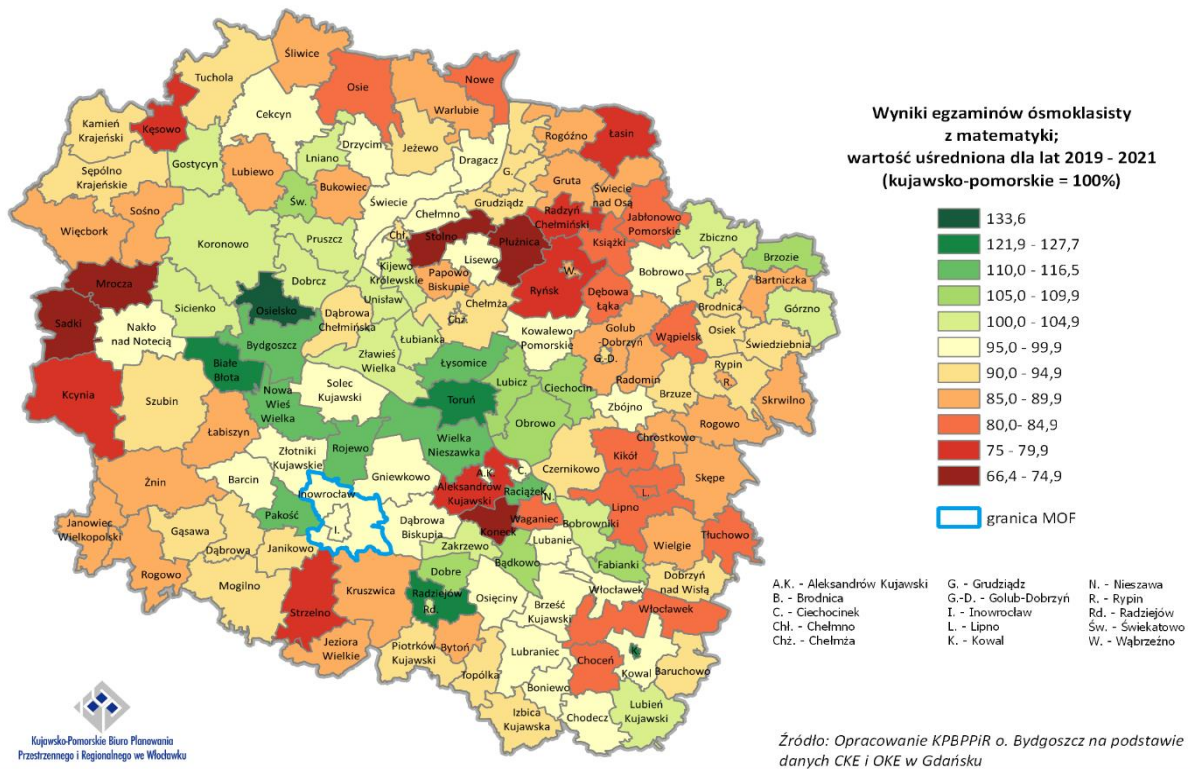
Źródło: Opracowanie KPBPPiR o. Bydgoszcz na podstawie CKE i OKE w Gdańsku

\*wartość uśredniona dla lat 2019-2021

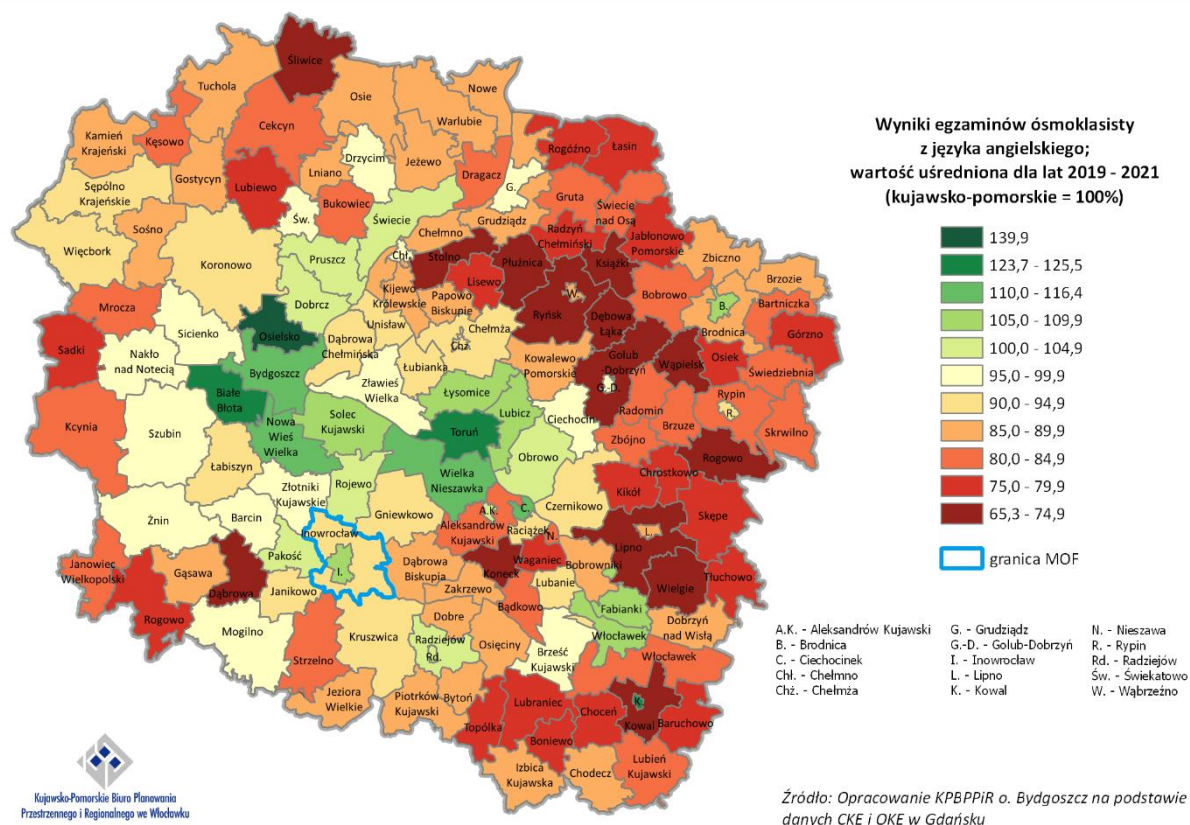
**Mapa 8. Przeciętne wyniki egzaminu ósmoklasisty z języka polskiego w latach 2019-2021 w stosunku do średniej wartości wojewódzkiej**



**Mapa 9. Przeciętne wyniki egzaminu ósmoklasisty z matematyki w latach 2019-2021 w stosunku do średniej wartości wojewódzkiej**



**Mapa 10. Przeciętne wyniki egzaminu ósmoklasisty z języka angielskiego w latach 2019-2021 w stosunku do średniej wartości wojewódzkiej**



## 2.17. Szkoły ponadpodstawowe i jakość kształcenia na poziomie szkoły ponadpodstawowej

W wyniku reformy systemu edukacyjnego, zapoczątkowanej 1 września 2017 r., zlikwidowano gimnazja i wprowadzono 8-letnią szkołę podstawową, 4-letnie liceum ogólnokształcące, 5-letnie technikum, 3-letnią szkołę branżową I stopnia oraz 2-letnią szkołę branżową II stopnia. Szkoły branżowe są to szkoły powstałe na podbudowie programowej szkoły podstawowej, realizujące program nauczania w zakresie kształcenia ogólnego oraz zawodowego. Tym samym dotychczasowa 3-letnia zasadnicza szkoła zawodowa przekształciła się w 3-letnią branżową szkołę I stopnia. W roku szkolnym 2017/2018 odbył się pierwszy nabór do klasy pierwszej branżowych szkół I stopnia, a w 2020/2021 do klasy pierwszej branżowych szkół II stopnia.

Zgodnie z danymi z Rejestru Szkół i Placówek Oświatowych<sup>27</sup> na terenie MOF Inowrocławia zarejestrowane były 23 szkoły ponadpodstawowe dla dzieci i młodzieży (w tym 1 szkoła specjalna). Wszystkie szkoły zlokalizowane były na terenie Inowrocławia. Zaliczamy do nich: 5 liceów ogólnokształcących, 9 techników, 8 szkół branżowych I stopnia oraz 1 szkołę branżową II stopnia. Jak wynika z Rejestru większość z nich, 16 szkół, to szkoły publiczne. Działalność szkół ponadpodstawowych wzmacnia powiązania funkcjonalne obszaru, gdyż w szkołach tych kształcą się uczniowie z terenu całego MOF. Oznacza to, że działania realizowane na rzecz szkół ponadpodstawowych przyczyniają się do poprawy wykształcenia ogólnego, wzrostu aktywności i umiejętności zawodowych wszystkich mieszkańców obszaru.

<sup>27</sup> Rejestr Szkół i Placówek Oświatowych <https://rspo.gov.pl>, dostęp z dnia 23.03.2022 r.

### 2.17.1. Szkoły ponadpodstawowe maturalne

Wyniki egzaminów maturalnych ukazują jakość kształcenia na poziomie ponadpodstawowym maturalnym i stopień przygotowania absolwentów do dalszej edukacji. W celu oceny sytuacji szkół zlokalizowanych na terenie MOF Inowrocławia przeanalizowano wyniki pisemnych egzaminów maturalnych na poziomie podstawowym z języka polskiego, matematyki i języka angielskiego z lat 2021 i 2022<sup>28</sup>. Ze względu na coroczną zmienność poziomu trudności egzaminów, wyniki przedstawiono jako wartości względne odniesione do średniej dla województwa kujawsko-pomorskiego. W analizowanym okresie (2021-2022) w szkołach zlokalizowanych na terenie MOF Inowrocławia egzamin maturalny zdawało średniorocznie nieco ponad 900 absolwentów szkół średnich. Uczniowie uczący się w szkołach obszaru okazali się dobrze przygotowani do egzaminów maturalnych, gdyż w zakresie każdego ze zdawanych przedmiotów uzyskane wyniki były wyższe niż średnio w regionie – z języka polskiego osiągnięto średnią wartość wyników egzaminów z 2 lat na poziomie 101,4% średniej wartości wojewódzkiej, z matematyki 103,2% wartości średniej, z języka angielskiego 103,0% średniej.

**Tabela 16. Wyniki egzaminu maturalnego w latach 2021-2022 na terenie MOF Inowrocławia w stosunku do średniej wartości dla województwa (%; kujawsko-pomorskie = 100%)**

Jednostka	Język polski			Matematyka			Język angielski		
	2021	2022	śred.*	2021	2022	śred.*	2021	2022	śred.*
<b>MOF Inowrocławia*</b>	103,0	99,7	<b>101,4</b>	105,5	100,9	103,2	103,6	102,3	<b>103,0</b>
<b>Województwo</b>	100,0	100,0	<b>100,0</b>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	<b>100,0</b>

Źródło: Opracowanie KPBPPiR o. Bydgoszcz na podstawie CKE i OKE w Gdańsku

\*Szkoły ponadpodstawowe zawodowe

Niezbędnym elementem sprawnie funkcjonującego i sprzyjającego rozwojowi gospodarczemu rynku pracy jest efektywne szkolnictwo zawodowe. W zakresie systemu kształcenia zawodowego dostrzega się potrzebę realizacji działań ukierunkowanych na poprawę jakości i skuteczności tego rodzaju kształcenia oraz dostosowania kształcenia zawodowego do potrzeb rynku pracy. W zakresie poprawy jakości kształcenia zawodowego niezbędne jest wspieranie, rozwijanie i prowadzenie szeregu działań związanych z podnoszeniem umiejętności i kompetencji uczniów, a także prowadzenie działań związanych z nabywaniem specjalistycznych kwalifikacji związanych z danym zawodem jak też zgodnych z zapotrzebowaniem rynku pracy<sup>29</sup>. Istnieje zatem potrzeba promowania kształcenia zawodowego jako wysokiej jakości ścieżki kariery wymagającej wysokich kwalifikacji, prowadzenia dodatkowych zajęć lekcyjnych, staży, praktyk zawodowych (często w bezpośredniej współpracy z pracodawcami oraz środowiskiem otoczenia biznesu), nauki języków obcych oraz prowadzenia szeregu innych działań związanych z podnoszeniem kwalifikacji i kompetencji zgodnych z zapotrzebowaniem rynku pracy. Wsparcie uczniów powinno obejmować nie tylko zakres związany z edukacją formalną, ale również tą pozaformalną i uzupełniającą. Istotnym elementem jest zadbanie o rozwijanie umiejętności, uzdolnień oraz zainteresowań uczniów, realizacja działań edukacyjno-doradczych, diagnozowanie indywidualnych potrzeb rozwojowych i edukacyjnych, udzielanie pomocy psychologiczno-pedagogicznej i finansowej (stypendia). Ważnym elementem procesu edukacyjnego jest także kształcenie ustawiczne, które obejmuje uczenie się przez całe życie tj. pozyskiwanie wiedzy niezależnie od wieku, poziomu wykształcenia czy doświadczenia zawodowego. Dobrze przygotowana i wspierana oferta kształcenia ustawicznego daje szerokie możliwości całościowej edukacji a to przekłada się na wzrost i rozwój postępu społecznego i gospodarczego. Ważnym elementem

<sup>28</sup> Za lata wcześniejsze OKE w Gdańsku nie publikuje wyników dla poszczególnych szkół, co uniemożliwia przeliczenie wyników dla obszaru mniejszego niż powiat

<sup>29</sup> Lista zawodów deficytowych, na poziomie kraju, województwa lub powiatu, publikowana jest na podstawie badania „Barometr zawodów”.

przyszłego sukcesu edukacyjnego jest także kształtowanie właściwego środowiska edukacyjnego tj. dostosowanie infrastruktury edukacyjnej do potrzeb nowoczesnego szkolnictwa zawodowego oraz zwiększenie dostępności wykwalifikowanych kadr. Biorąc pod uwagę szybki postęp technologiczny, dynamikę rynku pracy oraz potrzebę dostosowania do rynku pracy kierunków kształcenia zawodowego dostrzega się potrzebę realizacji zadań związanych z remontem, doposażeniem, modernizacją, adaptacją sal dydaktycznych, nowoczesnych pracowni zawodowych, warsztatów, centrów kształcenia praktycznego i ustawicznego oraz innych placówek, które pełnią rolę miejsc kształcenia praktycznego uczniów. Niezbędne jest także wsparcie rozwoju zawodowego nauczycieli i instruktorów praktycznej nauki zawodu, dostosowanie i podnoszenie ich kompetencji, nabywanie odpowiednich kwalifikacji związanych z danym zawodem. Przedstawiciele kadry powinni również uzyskiwać wsparcie z zakresu realizacji zadań doradztwa zawodowego czy edukacji włączającej tj. edukacji dostosowanej do uczniów ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi, w tym uczniów z niepełnosprawnościami czy uczniów z rodzin emigranckich. Odpowiednio przygotowane, doposażone i zmodernizowane miejsca, w których odbywają się zajęcia (szkoła, klasa, pracownia, biblioteka) oraz kadra, której stworzono warunki do podnoszenia kwalifikacji, będą wpływać zarówno na poprawę jakości kształcenia jak i podniesienie skuteczności nauczania.

## 2.18. Instytucje kultury

Na poziomie lokalnym ciężar pobudzania szeroko rozumianego rozwoju społecznego, w tym budowania wysokiej jakości kapitału ludzkiego, spoczywa w dużej mierze na placówkach kultury obejmujących biblioteki, centra i domy kultury, świetlice a także inne instytucje pełniące tego rodzaju funkcje. Do ich zadań należy zarówno umożliwienie uczestnictwa w życiu kulturalnym, jak i prowadzenie działań aktywizacyjnych i włączających, które służą przede wszystkim integracji społecznej, kształtowaniu tożsamości lokalnej i regionalnej, a także atrakcyjnemu i pożytecznemu spędzaniu wolnego czasu.

Szeroką ofertę kulturalną skierowaną do wszystkich mieszkańców MOF posiada miasto rdzeniowe obszaru - Inowrocław. Znajduje się tu m.in. Kujawskie Centrum Kultury należące do instytucji kultury o istotnym znaczeniu zarówno dla obszaru MOF, jak i pozostałej części powiatu inowrocławskiego. Jego działalność obejmuje edukację kulturalną, animacje, prowadzenie sekcji, warsztatów i kół zainteresowań, organizowanie wystaw, koncertów, przedstawień teatralnych i innych imprez kulturalnych. KCK prowadzi działalność m.in. w budynku Teatru Miejskiego zlokalizowanym w centrum miasta oraz w Teatrze Letnim położonym na skraju Parku Solankowego - miejscu imprez plenerowych, z których najważniejsze to Inowrocławska Gala Operowo-Operetkowa i Ino-Rock Festival.

W Inowrocławiu funkcjonuje również Młodzieżowy Dom Kultury im. Janusza Korczaka prowadzący m.in. warsztaty i amatorskie grupy artystyczne dla dzieci i młodzieży. Swoją siedzibę ma tutaj także Muzeum im. Jana Kasprzowicza.

W Mątwach działa Przystań Kajakowo-Żeglarska ZHR z Akademią Rozmaitości ZHR, w której od 5 lat działają sekcje, min. szachowa, gitary, pianina, plastyczna, rękodzielniczo-kajakowa, witrażowa, majsterkowicza, etc. służąca mieszkańcom miasta i gminy Inowrocław.

Według danych GUS w 2021 r. na terenie MOF funkcjonowało 10 bibliotek publicznych (łącznie z filiami). Poza wskazywanymi placówkami na obszarze MOF znajdują się również inne obiekty (w tym 27 świetlic wiejskich w gminie wiejskiej Inowrocław<sup>30</sup>), które mogą być miejscem realizacji działań kulturalno-animacyjnych. Na terenie gminy wiejskiej Inowrocław zadania instytucji kultury pełni Gminna Biblioteka Publiczna w Jaksicach, ale również wydział urzędu, tj. Wydział Komunikacji i Spraw Społecznych, który organizuje życie kulturalne mieszkańców gminy.

---

<sup>30</sup> <https://gminainowroclaw.eu/urząd.36.swietlice.53.html>, dostęp z dnia 20.01.2023 r.



Istotną kwestią jest stan techniczny i wyposażenie istniejących obiektów. Na terenie MOF identyfikuje się instytucje kultury dysponujące niewystarczającymi warunkami lokalowymi oraz niedoborami w zakresie wyposażenia (m.in. Kujawskie Centrum Kultury czy Gminna Biblioteka Publiczna w Jaksicach). Wymagają one m.in. modernizacji lub rozbudowy oraz doposażenia w sprzęt multimedialny, nagłośniowy i oświetleniowy czy sprzęt umożliwiający funkcjonowanie Teatru Miejskiego. Realizacja tego typu działań pozwoli na pełne wykorzystanie potencjału funkcjonujących na terenie MOF instytucji kultury i umożliwi rozszerzenie ich działalności. Podniesienie jakości, unowocześnienie oraz dostosowanie bazy lokalnych placówek kultury do wszystkich grup mieszkańców (w tym osób ze szczególnymi potrzebami m.in. niepełnosprawnościami) może być ważnym czynnikiem zachęcającym do uczestnictwa w życiu społeczno-kulturalnym obszaru.

## 2.19. Poziom świadomości obywatelskiej

MOF Inowrocławia charakteryzuje się niższą niż przeciętnie w województwie frekwencją w wyborach samorządowych i jednocześnie wyższą niż w regionie aktywnością w wyborach parlamentarnych. W 2018 r. w wyborach samorządowych wzięło udział 50,6% upoważnionych do głosowania mieszkańców MOF (przy średniej dla województwa 52,9%) i było to o 14,4 pkt. proc. więcej niż w poprzednich wyborach tj. w 2014 r. W wyborach parlamentarnych natomiast swój głos oddało 61,3% uprawnionych do głosowania osób (w regionie 58,1%), a frekwencja ta była wyższa o 12,9 pkt. proc. w stosunku do 2015 r. Zarówno w wyborach samorządowych, jak i parlamentarnych gmina miejska Inowrocław osiągnęła wyższe wyniki frekwencji wyborczej.

Określając poziom rozwoju współodpowiedzialności obywatelskiej przeanalizowano wskaźnik osób zaszczepionych przeciwko wirusowi SARS-CoV2. MOF Inowrocławia charakteryzuje się wyższym niż przeciętnie w regionie poziomem realizacji szczepień przeciwko COVID-19. Udział mieszkańców MOF zaszczepionych pełnym cyklem szczepień<sup>31</sup>, według stanu na 9.10.2021 r., wyniósł 56,2% (dla województwa 52,9%). Wyższy odsetek osób zaszczepionych zanotowano w gminie miejskiej Inowrocław (57,0% - jedna z najwyższych wartości w województwie).

**Tabela 17. Obraz wybranych wskaźników poziomu rozwoju społecznego w MOF Inowrocławia**

Jednostka		Frekwencja w I turze wyborów (%)		Poziom zaszczepienia (%)
		samorządowych w 2018 r.	parlamentarnych w 2019 r.	stan na 9.10.2021 r.
MOF Inowrocławia		50,6	61,3	56,2
Gmin y	Inowrocław (miejska)	50,6	62,0	57,0
	Inowrocław (wiejska)	50,5	56,5	51,5
Województwo kujawsko-pomorskie		52,9	58,1	52,9

Źródło: Opracowanie KPBPPiR o. Bydgoszcz na podstawie danych <https://wybory2018.pkw.gov.pl>,  
<https://sejmsenat2019.pkw.gov.pl/sejmsenat2019/>,  
<https://www.gov.pl/web/szczepienia-gmin/sprawdz-poziomwyszczepienia-mieszkanow-gmin>

<sup>31</sup> Pełen cykl szczepień przeciw COVID-19 dotyczy dwóch dawek preparatów dwudawkowych (AstraZeneca, Moderna, Pfizer) lub jednej dawki preparatu jednodawkowego (Johnson&Johnson)

## 2.20. Zasoby mieszkaniowe

W 2020 r. na zasoby mieszkaniowe MOF Inowrocławia składały się 34 432 mieszkania, co stanowi 4,5% zasobów regionu. W latach 2010-2020 na terenie MOF liczba mieszkań zwiększyła się o 2 084 tj. o 6,4% (w województwie o 9,2%). Średnia trzyletnia liczba mieszkań oddanych do użytkowania na 1 tys. mieszkańców w MOF kształtowała się poniżej wartości dla województwa i dla lat 2018-2020 wyniosła 1,8/1 tys. osób (dla województwa 4,0/1 tys. osób). Co prawda wyższą wartość analizowanego wskaźnika zanotowano w gminie wiejskiej Inowrocław (3,8/1 tys. osób), ale nadal był on niższy niż średnio w regionie. Pomimo niższego poziomu liczby mieszkań oddanych do użytkowania, w obrębie MOF Inowrocławia zauważa się wyższy poziom nasycenia mieszkaniem niż przeciętnie w regionie. W 2020 r. liczba mieszkań w przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców, wynosiła 412,3 w MOF (dla województwa 372,6/1 tys. mieszkańców). Pod względem tej cechy wyższą wartością charakteryzuje się gmina miejska Inowrocław (430,0/1 tys. mieszkańców). Poniżej średniej dla regionu kształtowała się natomiast przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania na 1 osobę. W 2020 r. była równa 25,0 m<sup>2</sup>/osobę (w województwie 26,4 m<sup>2</sup>/osobę).

**Tabela 18. Zasoby mieszkaniowe i rozwój mieszkalnictwa w MOF Inowrocławia**

Jednostka		Liczba mieszkań/1 tys. ludności		Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania m <sup>2</sup> / 1 osobę		Przeciętna liczba mieszkań oddanych do użytku / 1 tys. ludności
		2010	2020	2010	2020	
MOF Inowrocławia		369,8	412,3	21,8	25,0	1,8
Gminy	Inowrocław (miejska)	382,8	430,0	21,2	24,3	1,5
	Inowrocław (wiejska)	282,3	305,0	25,4	29,0	3,8
Województwo kujawsko-pomorskie		335,4	372,6	23,0	26,4	4,0

*Źródło: Opracowanie KPBPIR o. Bydgoszcz na podstawie danych GUS*

Warto wspomnieć, iż na terenie gminy wiejskiej Inowrocław funkcjonuje Społeczna Inicjatywa Mieszkaniowa Gminy Inowrocław (SIMGI). SIMGI jest to spółka, która została zawiązana na mocy uchwały nr XXXII/320/2021 Rady Gminy Inowrocław z dnia 15 lipca 2021 roku oraz Aktu Założycielskiego z 19 października 2021 roku. SIMGI jest spółką, w której 100% udziałów posiada Gmina Inowrocław (kapitał zakładowy SIMGI wynosi 3.000.000 zł). Gmina Inowrocław swoje udziały pokryła w całości z wkładu pieniężnego podchodzącego ze wsparcia otrzymanego ze środków Rządowego Funduszu Rozwoju Mieszkalnictwa. Celem działania spółki jest poprawa sytuacji mieszkaniowej mieszkańców Gminy Inowrocław o umiarkowanych dochodach poprzez zwiększanie dostępności przystępnych cenowo mieszkań na długoterminowy, stabilny najem oraz możliwość ich zakupu na dogodnych warunkach.

Podobna inicjatywa działa na terenie miasta Inowrocławia - 2 września 2021 r. została zawiązana spółka pod nazwą Społeczna Inicjatywa Mieszkaniowa „KZN-Bydgoski” sp. z o.o., w skład której jako wspólnicy wchodzi następujące samorządy: Barcin, Białe Błota, Dragacz, Gostycyn, Miasto Inowrocław, Koronowo, Mogilno, Mroczka, Nakło nad Notecią, Nowe, Pruszcz, Sadki, Sępólno Krajeńskie, Sienko, Strzelno, Świecie oraz Krajowy Zasób Nieruchomości. Podstawowym przedmiotem działalności Spółki jest budowa domów mieszkalnych oraz ich eksploatacja na zasadach najmu zgodnie z przepisami ustawy o SIM. Na pokrycie udziałów w utworzonej spółce każdy wspólnik

pozyskał wkład w postaci dofinansowania w kwocie 3 mln zł z Rządowego Funduszu Rozwoju Mieszkalnictwa.

## 2.21. Rewitalizacja i odnowa przestrzeni publicznych

Procesy rewitalizacyjne na terenie miasta Inowrocławia prowadzone mogą być na podstawie gminnego programu rewitalizacji, natomiast w gminie wiejskiej Inowrocław zakłada się możliwość realizacji projektów w ramach odnowy przestrzeni publicznych. Celem realizowanej odnowy przestrzeni publicznych jest przywrócenie atrakcyjności terenów zdegradowanych lub zniszczonych, które utraciły możliwość pełnienia swej pierwotnej funkcji, lub pełnienie tej funkcji zostało wyraźnie ograniczone. Przestrzenie publiczne powinny stanowić bezpieczne miejsce spędzania czasu wolnego, oferując przestrzeń do realizacji potrzeb rekreacyjnych, wypoczynkowych, turystycznych, kulturalnych, ułatwiając kontakt z naturą i innymi ludźmi. Dobrze zorganizowane przestrzenie publiczne są ważnym elementem procesu wzmacniania integracji mieszkańców, ułatwiają kontakty międzyludzkie i wspólne przebywanie wszystkich grup społecznych, co przyczynia się do rozwoju tolerancji i wzmacnia więzi międzypokoleniowe, wskutek czego sprzyja włączeniu w życie lokalnej społeczności osób z grup defaworyzowanych, osób z niepełnosprawnościami, osób starszych, rodziców małych dzieci, migrantów itp.

Na terenie obszaru dostrzega się w pierwszej kolejności potrzebę uporządkowania i zagospodarowania przestrzeni publicznych w miejscowościach Cieślin, Pławin i Tupadły. W tym celu niezbędne jest wykonanie prac na rzecz zagospodarowania stawów oraz terenów do nich przyległych oraz udostępnienia ich na potrzeby sportowo-rekreacyjne mieszkańców. Tereny publiczne wymagają przede wszystkim wyposażenia w odpowiednią infrastrukturę i elementy małej architektury oraz uporządkowania otoczenia, aby mogły służyć integracji lokalnej społeczności.

## 2.22. Gospodarka wodno-ściekowa

MOF Inowrocławia cechuje się bardzo dużym udziałem osób korzystających z sieci wodociągowej, gdyż w 2020 roku w obu gminach osiągał on wartości na poziomie prawie 99-100%, przy średniej wojewódzkiej wynoszącej 95,5%. Pomimo powszechnego dostępu do sieci wodociągowej, na terenach wiejskich MOF Inowrocławia (rejonie narażonym na występowanie suszy) istotne jest zapewnienie bezpieczeństwa w zakresie dostaw wody, czego elementem są m.in. stacje podnoszenia ciśnienia wody i zbiorniki retencyjne.

Udział korzystających z sieci kanalizacyjnej w gminie miejskiej Inowrocław kształtował się na poziomie 90%, natomiast niski wskaźnik cechował gminę wiejską Inowrocław, o dużym udziale rozproszonego osadnictwa, w której zaledwie ¼ mieszkańców korzystała z sieci kanalizacyjnej (choć warto zauważyć, że w ciągu dekady odsetek ten wzrósł prawie 2-krotnie). Według VI edycji *Krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych* (KPOŚK) na terenie obszaru istnieje jedna aglomeracja wodno-ściekowa o RLM równej lub większej niż 2 tys. – Aglomeracja Inowrocław (obejmująca gminy m. Inowrocław i w. Inowrocław) o RLM 78,2 tys., w której poziom skanalizowania wynosił 98,91%. Aglomerację obsługuje Miejska Oczyszczalnia Ścieków w Inowrocławiu.

## 2.23. Poprawa efektywności energetycznej, redukcja emisji zanieczyszczeń i adaptacja do zmian klimatu

Jednym ze współczesnych problemów, który stanowi wyzwanie dla wielu sektorów gospodarki są zmiany klimatyczne. Przejawiają się one m.in. ociepleniem klimatu i nasilaniem się ekstremalnych zjawisk pogodowych. Zmiany te prowadzą często do negatywnych konsekwencji i strat dla środowiska, społeczeństwa oraz gospodarki, wśród których wyróżnić można np. spadek poziomu wód w zbiornikach wodnych oraz gruntowych, nasilanie się okresów suszy (szczególnie uciążliwych dla produkcji rolniczej – w tym żywności), pustynnienie gleb, utrudnienia w sektorze transportowym (w tym w komunikacji publicznej), uszkodzenia infrastruktury technicznej i łączności, uszkodzenia i zniszczenia budynków wskutek silnych zjawisk pogodowych, czy też powstawanie wysp ciepła na mocno przekształconych przestrzeniach (zwłaszcza miast). Możliwości dokładnego rozpoznania skali problemów na poziomie lokalnym są jednak bardzo ograniczone. Zmiany klimatyczne zachodzą bowiem na szeroką skalę i nie wynikają wyłącznie z sytuacji notowanej tylko na konkretnym obszarze. Stąd też, jeżeli na terenie danej jednostki (np. gminy) wielkość emisji zanieczyszczeń jest mniejsza niż na terenie jednostki sąsiedniej, nie oznacza to iż jest ona z tego powodu mniej narażona na konsekwencje zmian klimatycznych. Poza tym dane klimatyczne analizowane są co do zasady na dużo bardziej ogólnym poziomie, stąd też różnicowanie sytuacji na poziomie jednostek lokalnych jest praktycznie niemożliwe. Procesy związane z przekształcaniem się klimatu zachodzą zarówno w miastach, jak i na obszarach wiejskich, niezależnie od ich położenia. Różnica polega jedynie na skali powodowanych uciążliwości. Dlatego też odpowiedź na próbę łagodzenia wspomnianych problemów powinna być ogólnie kierowana z jednej strony na eliminowanie przyczyny zmian klimatu – czyli bezpośrednio ograniczenie emisji gazów i pyłów we wszystkich dziedzinach gospodarki i w sektorze mieszkalnictwa (co przełoży się m.in. na wyhamowanie procesu globalnego ocieplenia w przyszłości), prowadzenie racjonalnej gospodarki leśnej (zapobiegając nadmiernym i nieuzasadnionym wycinkom drzew) i odpowiedzialne gospodarowanie zasobami wody, a z drugiej strony na zwiększanie odporności oraz trwałości infrastruktury i systemów (w tym ekosystemów) w różnych obszarach, aby nie doprowadzić do ich uszkodzenia lub zniszczenia. Problemy wynikające ze zmian klimatu dotyczą również MOF Inowrocławia, co przejawia się np. występowaniem licznych okresów suszy w rolnictwie (w okresie 2012-2022, w zależności od gminy, stwierdzono suszę w 8-9 latach<sup>32</sup>, która zagrażała często co najmniej kilku rodzajom upraw), czy także obserwowanym wzrostem średniej temperatury powietrza w okresach wielolecia<sup>33</sup>. Dlatego też w celu łagodzenia różnego rodzaju uciążliwości będących następstwem zmian klimatu, zasadne jest stosowanie podejścia ekosystemowego, mającego na celu ochronę oraz wzrost powierzchni zasobów przyrodniczych – co dotyczy wszelkich działań w obszarze niebiesko-zielonej infrastruktury (w tym również wprowadzanie jej w mikroskali, np. zazieleniając powierzchnie budynków i obiektów budowlanych). Wprowadzanie tego rodzaju infrastruktury (zwłaszcza nasadzeń selektywnie dobranej roślinności) jest także skutecznym narzędziem w celu przechwytywania zanieczyszczeń powietrza, które stanowią częsty problem szczególnie w dużych miastach oraz wzdłuż często uczęszczanych ciągów komunikacyjnych. Problemem identyfikowanym na obszarze MOF Inowrocławia jest w tym aspekcie również silne przekształcenie przestrzeni, w kierunku wysokiego poziomu jej zabudowania. Konsekwencją tego procesu jest powstawanie wysp ciepła (co jest silnie odczuwalne w okresach letnich upałów), czy lokalnych podtopień wskutek opadów atmosferycznych (powstających niekiedy nawet przy umiarkowanej ich intensywności). Poza tym ważną rolę dla okresów deficytowych w wodę, a także dla ochrony przeciwpowodziowej pełnią zbiorniki wodne o funkcjach retencyjnych, które zdolne są m.in. do odbioru wód opadowych. Na obszarze MOF Inowrocławia identyfikuje się potrzebę ich rozwoju w celu podniesienia bezpieczeństwa w omawianym zakresie.

---

<sup>32</sup> <https://susza.iung.pulawy.pl>

<sup>33</sup> <https://klimat.imgw.pl>

Ważnym obszarem w kontekście wpływu na ocieplanie się klimatu jest energetyka. Wykorzystywanie surowców energetycznych na potrzeby pozyskania energii elektrycznej i ciepłej wiąże się z generowaniem zanieczyszczeń powietrza. Efektem ubocznym tych procesów jest ciągłe dostarczanie gazów cieplarnianych do atmosfery, co wzmacnia omawiany problem. W obszarze energetyki ciepłej istotne są zwłaszcza kwestie takie jak poziom zapotrzebowania na ciepło (związany ze stanem technicznym instalacji sieci grzewczej oraz stopniem izolacji zewnętrznej budynków) oraz źródła jego pozyskiwania (związane z rodzajem wykorzystywanego surowca energetycznego). W obszarze energii elektrycznej istotny jest z kolei poziom zapotrzebowania na prąd (wynikający m.in. ze stanu i jakości instalacji oraz klasy energetycznej urządzeń i systemów) jak również źródła jego pozyskiwania (kwestia podłączenia do sieci ogólnej bądź wykorzystywania instalacji OZE). Jak wynika z danych GUS<sup>34</sup> dla kraju, w roku 2021, w strukturze paliw wykorzystanych do produkcji energii ciepłej na cele grzewcze, największy udział stanowiły paliwa stałe (61,9%) i gazowe (36,1%). Uzależnienie od tradycyjnych metod ogrzewania jest wciąż bardzo wysokie. Z drugiej strony, powołując się na dane GUS dotyczące potrzeb w zakresie inwestycji termomodernizacyjnych<sup>35</sup>, aż blisko 40% budynków wielomieszkańczych w kraju wymaga podjęcia tego rodzaju działań. Nawet jeżeli część z tych budynków przeszła już termomodernizację, to skala potrzeb wciąż pozostaje bardzo duża. W tych aspektach na obszarze MOF Inowrocławia identyfikuje się problemy związane z komunalnymi budynkami mieszkaniowymi oraz budynkami użyteczności publicznej (np. budynek Szkoły Podstawowej w Tupadłach oraz budynek świetlicy wiejskiej w Pławinie) ogrzewanymi za pomocą mało efektywnych systemów grzewczych oraz charakteryzującymi się bardzo słabą izolacją zewnętrzną i występowaniem mostków termicznych. Bardzo często są to obiekty użytkowane od wielu lat, zbudowane w oparciu o stare systemy budownictwa. Efektem tego są mierzone bardzo duże straty ciepła, jak również widoczna jest duża energochłonność w związku z potrzebą stałego utrzymywania odpowiedniej temperatury w środku. Część budynków korzysta z ogrzewania dostarczanego przez lokalne ciepłownie. Opierają się one jednak na wysoko emisyjnych rozwiązaniach, co istotnie ogranicza możliwości zrealizowania celów redukcyjnych zanieczyszczeń powietrza. W tym aspekcie na obszarze MOF Inowrocławia identyfikowana jest potrzeba zmniejszenia emisyjności systemów ciepłowniczych oraz zdecydowanego zwiększenia zaangażowania źródeł odnawialnych (ewentualnie niskoemisyjnych lub kogeneracyjnych) w produkcję energii ciepłej. Podobnie jest w przypadku zapotrzebowania na energię elektryczną, której konsumpcja (zwłaszcza w budynkach użyteczności publicznej opartych na energochłonnych instalacjach elektrycznych) jest bardzo wysoka. Dotyczy to na przykład systemów oświetlenia oraz zasilania urządzeń, których częstotliwość eksploatacji jest bardzo wysoka. W tym miejscu należy również zwrócić uwagę na kwestię produkcji energii z odnawialnych źródeł. Na obszarze MOF Inowrocławia energia wykorzystywana na potrzeby działalności budynków użyteczności publicznej i budynków komunalnych pochodzi w głównej mierze z ogólnej sieci energetycznej, pomimo iż mają one potencjał do wdrażania rozwiązań opartych na własnej produkcji energii z odnawialnych źródeł.

Omówione powyżej aspekty wpływają na bardzo duże zainteresowanie problematyką zmian klimatu zarówno przez podmioty ze sfery publicznej, jak i prywatnej. Przeciwdziałanie pogłębianiu się zmianom klimatu (zwanej mitygacją zmian klimatu) oraz uodpornienie się na skutki tych zmian, stanowią szczególny obszar interwencji na poziomie Unii Europejskiej, kraju oraz województwa kujawsko-pomorskiego. Ponadto w ramach wspomnianej perspektywy przyjęto zasadę DNSH („do not significant harm”), która nakazuje realizowanie działań inwestycyjnych w taki sposób, aby nie czynić znaczących szkód w środowisku. Zasada ta jest oceniana w odniesieniu do celów środowiskowych tj. łagodzenie zmian klimatu, adaptacja do zmian klimatu, odpowiednie użytkowanie i ochrona zasobów wodnych i morskich, gospodarka o obiegu zamkniętym, zapobieganie i kontrola zanieczyszczeń powietrza, wody i ziemi oraz ochrona i odtwarzanie bioróżnorodności i ekosystemów.

---

<sup>34</sup> Gospodarka energetyczna i gazownictwo w 2021 r. GUS, 2022

<sup>35</sup> Opracowanie metodologii i przeprowadzenie badania skali działań termomodernizacyjnych budynków mieszkalnych wielomieszkańczych. GUS, 2018

## 2.24. Najważniejsze wnioski wynikające z Miejskiego Planu Adaptacji do zmian klimatu

Miasto Inowrocław przyjęło dokument pn. „Miejski Plan Adaptacji do zmian klimatu Gminy Miasto Inowrocław do 2030 roku” (dalej zwany MPA 2030) uchwałą nr XXV/260/2020 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 19 czerwca 2020 r. W części diagnostycznej MPA 2030 stwierdza się, że miasto Inowrocław narażone jest na ryzyko wystąpienia suszy atmosferycznej. Położone jest w obszarze III klasy (bardzo zagrożone) zagrożenia wystąpieniem suszy atmosferycznej określonej w ramach projektu realizowanego przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie „Stop suszy!”<sup>36</sup>.

Mieszkańcy miasta są przede wszystkim narażeni na zjawiska klimatyczne z grupy zjawisk termicznych: wzrost średniej rocznej temperatury powietrza, wzrost maksymalnej temperatury powietrza, wzrost liczby fal upałów, wzrost liczby dni gorących ( $\max \geq 25^{\circ}\text{C}$ ) i dni upalnych ( $\max \geq 30^{\circ}\text{C}$ ):

- Latem wzrost średniej rocznej temperatury powietrza oraz wzrost temperatury maksymalnej przyczyniają się do coraz częstszego występowania dni gorących i upalnych, a co za tym idzie wzrasta częstotliwość i zwiększa się długość fal upałów.
- Zimą wzrost średniej rocznej temperatury powietrza oraz wzrost temperatury maksymalnej również w sezonie zimowym wpływają na ograniczenie występowania fal mrozów i zmniejszenia częstotliwości ich występowania.

Wytypowano cztery najbardziej wrażliwe sektory: zdrowie publiczne, energetykę, gospodarkę wodną i planowanie przestrzenne.

Plan Adaptacji Miasta Inowrocławia do zmian klimatu zawiera dziewiętnaście przedsięwzięć, które prezentuje tabela poniżej.

**Tabela 19. Lista przedsięwzięć uwzględnionych w Miejskim Planie Adaptacji do zmian klimatu**

Nr	NAZWA PRZEDSIĘWZIĘCIA
PA1	Zatrzymywanie i spowalnianie odpływu wód opadowych;
PA2	Zagospodarowanie wód Rowu Marulewskiego;
PA3	Uwzględnienie w MPZP i innych dokumentach planistycznych działań mających na celu adaptację do zmian klimatu;
PA4	Modernizacja i rozbudowa systemu wodnokanalizacyjnego;
PA5	Rozwój nowych i utrzymanie istniejących form retencji wodnej;
PA6	Zieleń izolacyjna od terenów przemysłowych;
PA7	Rozwój i utrzymanie błękitno-zielonej infrastruktury (BZI);
PA8	Spójne podejście do opracowywania MPZP;
PA9	Uwzględnienie zmian klimatu w dokumentach strategicznych w mieście;
PA10	Modelowe rozwiązania klimatyczne dla wybranego obiektu publicznego w mieście;
PA11	Przystosowanie terenu uzdrowiska do zmian klimatycznych;
PA12	Redukcja stresu termicznego;

<sup>36</sup> <http://stopsuszy.pl/dokumenty-do-pobrania/konferencja-22-03-2019/> - Projekt: Opracowanie planu przeciwdziałania skutkom suszy na obszarach dorzeczy Nr Projektu: POIS.02.01.00-00-0015/16

Nr	NAZWA PRZEDSIĘWZIĘCIA
PA13	Dalszy rozwój energooszczędnego systemu oświetlenia przestrzeni publicznych;
PA14	Zwiększenie efektywności energetycznej wybranych obiektów na terenie miasta poprzez działania termomodernizacyjne i inne;
PA15	Dalszy rozwój ciepłownictwa w mieście;
PA16	Wzmocnienie współpracy poszczególnych wydziałów Urzędu Miasta Inowrocławia oraz spółek miejskich;
PA17	Wdrażanie systemu zielonych zamówień publicznych;
PA18	Utworzenie międzygminnego systemu rowerowego;
PA19	Edukacja klimatyczna mieszkańców.

*Źródło: Miejski Plan Adaptacji do zmian klimatu Gminy Miasto Inowrocław do 2030 roku (Załącznik Nr 1 do uchwały Nr XXV/260/2020 Rady Miejskiej Inowrocławia z 19.06.2020 r.), Tabela 11 s. 59*

W oparciu o wyniki procesu diagnostycznego, który obejmował ocenę podatności Miasta Inowrocławia na zmiany klimatu na podstawie analizy wrażliwości i określenia potencjału adaptacyjnego oraz analizę ryzyka, zdefiniowano cel nadrzędny Miejskiego Planu Adaptacji do zmian klimatu Gminy Miasto Inowrocław: **Dostosowanie Miasta Inowrocławia do zmieniających się warunków klimatycznych.**

Dla ryzyka bardzo wysokiego i wysokiego, które wskazuje na konieczność szybkiego podjęcia działań adaptacyjnych, zdefiniowano cztery cele szczegółowe:

Cel 1. Podniesienie odporności Miasta Inowrocławia na długotrwałe okresy bezopadowe i susze.

Cel 2. Podniesienie odporności Miasta Inowrocławia na zjawiska termiczne: fale upałów i występowanie dni gorących i dni upalnych.

Cel 3. Podniesienie odporności Miasta Inowrocławia na zjawiska pluwialne: powódzie nagłe związane z gwałtownymi i intensywnymi opadami, w tym z burzami.

Cel 4. Podniesienie świadomości mieszkańców Miasta Inowrocławia na temat zagrożeń wynikających ze zmian klimatu.

## 2.25. Analiza potrzeb w zakresie wsparcia administracyjnego

Niezbędnym elementem skutecznej i efektywnej realizacji zadań związanych z opracowaniem i wdrożeniem strategii terytorialnych jest odpowiednio przygotowany zespół kadrowo-administracyjny obsługujący zawiązane partnerstwo. Partnerstwo jako nowa jednostka zarządzana na poziomie lokalnym musi powołać zasób kadrowy, w celu prowadzenia statutowych działań, a także z uwagi na konieczność zapewnienia sprawnej realizacji i wdrażania Strategii na poziomie MOF. W związku z tym istnieje możliwość wsparcia finansowego dla tych jednostek, którym powierzone zostały zadania związane z prowadzeniem polityki terytorialnej na terenie wyodrębnionego obszaru.

Na terenie MOF Inowrocławia jednoznacznie występuje potrzeba wsparcia administracyjnego procesu zarządzania wdrażaniem strategii. Pomimo że partnerstwo składa się dwóch gmin, a więc jego struktura jest prosta, to **z uwagi na zintegrowany charakter wszystkich projektów przewidzianych w strategii i ich oddziaływanie na teren więcej niż jednej gminy, przy wdrażaniu ich wystąpi każdorazowo potrzeba koordynacji międzygminnej, a w przypadku części projektów może ujawnić się potrzeba wspólnego wdrażania albo współzarządzania projektem już wdrożonym.** Już na etapie przygotowywania tej strategii ujawniła się potrzeba wzmocnienia organizacyjnego obsługi procesów międzygminnych, które dotychczas obciążały organizacyjnie i finansowo głównie lidera porozumienia. Występuje potrzeba wsparcia administracyjnego Partnerstwa poprzez dofinansowanie działań administracyjnych na rzecz wdrażania niniejszej strategii.

Wsparcie finansowe zdolności administracyjnej polega na finansowaniu dodatków do wynagrodzeń pracowników Lidera oraz Partnera. Wsparcie lokalnych struktur MOF umożliwi sprawną obsługę wdrażania polityki terytorialnej na ww. obszarze funkcjonalnym oraz umożliwi sprawniejsze aplikowanie o środki finansowe na realizację wskazanych projektów. Zrealizowane projekty natomiast przyczynią się do rozwoju obszaru i przeciwdziałania marginalizacji.

## **2.26. Podsumowanie (identyfikacja najważniejszych problemów/potrzeb rozwojowych obszaru, jako podstawy programowania interwencji w ramach PTWK-P)**

Wykonana dla MOF Inowrocławia diagnoza wskazuje na występujące na tym obszarze silne powiązania społeczno-gospodarcze i środowiskowe. Szczególnie silnie zaznaczają się powiązania miasta rdzeniowego z resztą obszaru MOF, które zapewnia obsługę mieszkańców nie tylko na poziomie ponadlokalnym, ale również zapewnia dostęp do usług specjalistycznych (m.in. z zakresu ochrony zdrowia, administracji publicznej, szkolnictwa, usług biznesowych). Na obszarze MOF identyfikuje się także występowanie silnych powiązań transportowych, w szczególności w relacji miasto Inowrocław-otoczenie, gdzie dodatkowo miasto Inowrocław stanowi ważny węzeł przesiadkowy. Ponadto, obserwuje się silne związki występujące wewnątrz obszaru w zakresie realizacji podstawowych usług społecznych, takich jak opieka nad dziećmi i edukacja, opieka zdrowotna, kultura, a także świadczenie pracy, rekreacja i wypoczynek. Postrzeganie MOF Inowrocławia jako spójnego obszaru uwidacznia się również w podejmowanych przez samorządy działaniach mających wpływ na stan środowiska przyrodniczego całego terenu MOF. Na obszarze MOF Inowrocławia jako główne obszary wymagające wsparcia w zakresie ich problemów, potrzeb i potencjałów rozwojowych, które stanowią podstawę programowania interwencji w ramach PTWK-P wskazuje się przede wszystkim:

- wychowanie przedszkolne i kształcenie ogólne – ze względu na występujący niski udział dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym na części obszaru ZIT oraz potrzeby w zakresie poprawy jakości świadczenia usług wychowania przedszkolnego, niedostateczne kompetencje i umiejętności uczniów (w tym m.in. językowe i cyfrowe), jak również występujące potrzeby wsparcia infrastrukturalnego i wyposażenia obiektów, organizację zajęć dodatkowych i włączających dla osób z niepełnosprawnościami oraz dzieci ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi, a także wsparcie kadry nauczycielskiej;
- poprawę dostępności i podniesienie standardu zagospodarowanych ogólnodostępnych przestrzeni publicznych oraz obiektów świadczących usługi publiczne, rewitalizację - na obszarze występują zniszczone lub mało atrakcyjne przestrzenie i obiekty publiczne, które wymagają zagospodarowania,



remontu lub doposażenia w celu udostępnienia ich mieszkańcom m.in. na potrzeby świadczenia usług kulturalnych oraz włączenia społecznego, natomiast działania rewitalizacyjne będą prowadzone w zakresie potrzeb wynikających z Gminnego Programu Rewitalizacji;

- wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej – w mieście Inowrocław identyfikuje się potrzeby związane z likwidacją luk w istniejącej sieci infrastruktury pieszo-rowerowej, co ogranicza wykorzystywanie roweru jako bezpiecznego i ekologicznego środka transportu, potrzeby w zakresie modernizacji infrastruktury transportowej (w tym m.in. przystankowej, przebudowy pętli, rozbudowy systemu sprzedaży biletów, zakupu systemu informacji pasażerskiej) w celu poprawy funkcjonowania transportu zbiorowego oraz wymiany taboru na pojazdy niskoemisyjne;
- poprawę efektywności energetycznej, redukcję emisji zanieczyszczeń, adaptację do zmian klimatu: na obszarze MOF znajdują się budynki wykorzystujące nieefektywne, energochłonne i nie ekologiczne systemy grzewcze; identyfikuje się również potrzeby związane z budowaniem odporności w związku z zachodzącymi zmianami klimatu (tworzenie zielonej i błękitnej infrastruktury);
- wsparcie infrastruktury biznesowej – ze względu na identyfikowane potrzeby wzmocnienia i rozwijania potencjału podmiotów świadczących usługi dla biznesu na obszarze MOF;
- wsparcie administracyjne – w celu sprawnego wdrażania Strategii identyfikuje się szereg potrzeb w zakresie wsparcia kadry odpowiedzialnej za realizację zadań związanych z Polityką Terytorialną.

### **3. Identyfikacja obszarów charakteryzujących się trudną sytuacją społeczno-gospodarczą, tj. wykazujących negatywną sytuację społeczno-gospodarczą, gmin zagrożonych trwałą marginalizacją i miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze**

Miasto Inowrocław identyfikowane jest jako obszar wymagający rozwiązania negatywnej sytuacji społeczno-gospodarczej (będący Obszarem Strategicznej Interwencji wskazywanym w polityce regionalnej województwa). Na poziomie krajowym zaliczone zostało bowiem do miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze (miasta kryzysowe)<sup>37</sup>.

W dokumencie „Polityka Terytorialna województwa kujawsko-pomorskiego” Inowrocław jest wymieniony w załączniku nr 1, w tabeli „Szczegółowa lista gmin zmarginalizowanych/obszarów problemowych z alokacją” (s. 50) pod pozycją nr 27.

---

<sup>37</sup> na podstawie delimitacji wykonanej na potrzeby „Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” a następnie zaktualizowanej w roku 2020 („Zaktualizowana lista gmin zagrożonych trwałą marginalizacją, programowanie 2021-2027” oraz „Zaktualizowana imienna lista 139 miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze”)

## **4. Wizja rozwoju obszaru – oczekiwany wynik realizacji działań planowanych w ramach Polityki Terytorialnej**

Realizacja projektów w ramach zaproponowanych celów strategicznych na terenie MOF Inowrocławia przyczyni się do podniesienia poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru oraz wesprze proces zielonej transformacji i rozwoju gospodarki zeroemisyjnej.

MOF Inowrocławia stanie się obszarem bardziej rozwiniętym gospodarczo, poprzez realizację szeregu działań na rzecz wsparcia przedsiębiorców i pozyskiwania nowych inwestorów dla rozwoju gospodarczego i tworzenia nowych miejsc pracy dla mieszkańców całego obszaru.

Ograniczony zostanie negatywny wpływ człowieka na atmosferę, do czego przyczyni się rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego, połączony z rozbudową sieci dróg rowerowych umożliwiających ekologiczne przemieszczanie się na terenie obszaru. Na poprawę czystości powietrza wpłynie realizacja działań z zakresu modernizacji energetycznej budynków, dzięki czemu zwiększy się efektywność energetyczna i zmniejszy się emisja zanieczyszczeń do atmosfery. Realizacja dróg rowerowych i pieszo-rowerowych wpłynie także na zwiększenie dostępności, gdyż umożliwi mieszkańcom obszaru bezpieczną i ekologiczną podróż rowerem w celu skorzystania z usług publicznych czy dotarcia do miejsc pracy.

MOF Inowrocławia będzie cechował się większą odpornością na skutki negatywnych zmian klimatycznych. Proces adaptacji do zmian klimatu wsparty zostanie poprzez tworzenie nowych terenów zielonych, realizację nasadzeń i zagospodarowanie wód opadowych.

Na terenie MOF Inowrocławia poprawi się jakość życia mieszkańców poprzez wzrost jakości i poprawę dostępu do usług publicznych, zwłaszcza edukacyjnych i kulturalnych. W wyniku realizacji projektów edukacyjnych uczniowie obszaru będą lepiej wykształceni i uzyskają dodatkowe kompetencje kluczowe i umiejętności uniwersalne, zwłaszcza w zakresie kompetencji matematyczno-przyrodniczych, językowych, cyfrowych, a więc niezbędnych w przyszłym procesie pozyskiwania pracy. Wzrośnie atrakcyjność i dostęp do wychowania przedszkolnego poprzez zwiększenie liczby miejsc przedszkolnych i poszerzenie oferty zajęć. Proces kształcenia i wychowania przedszkolnego odbywać się będzie przy uwzględnieniu potrzeb uczniów i dzieci ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi i sprzyjać będzie zapewnieniu dostępu tym osobom do dobrej jakości kształcenia włączającego, poprzez dodatkowe wsparcie i łatwiejszy dostęp do zajęć. Sprzyjać to będzie włączeniu społecznemu i zapobiegnie alienacji wśród rówieśników. W procesie kształcenia i wychowania uczniowie i dzieci przedszkolne uzyskają lepsze wsparcie ze strony nauczycieli, którzy podniosą swoje kompetencje i kwalifikacje w wyniku uczestnictwa w stażach i szkoleniach. Zwiększy się uczestnictwo mieszkańców w życiu społeczno-kulturalnym obszaru w wyniku podniesienia jakości i modernizacji obiektów kultury.

W celu wzmocnienia rozwoju MOF Inowrocławia, oprócz działań realizowanych w ramach polityki terytorialnej, na obszarze planuje się także realizację działań uzupełniających w ramach instrumentu RLKS, działania rewitalizacyjne prowadzone w mieście na podstawie GPR oraz projekty realizowane ze środków krajowych.

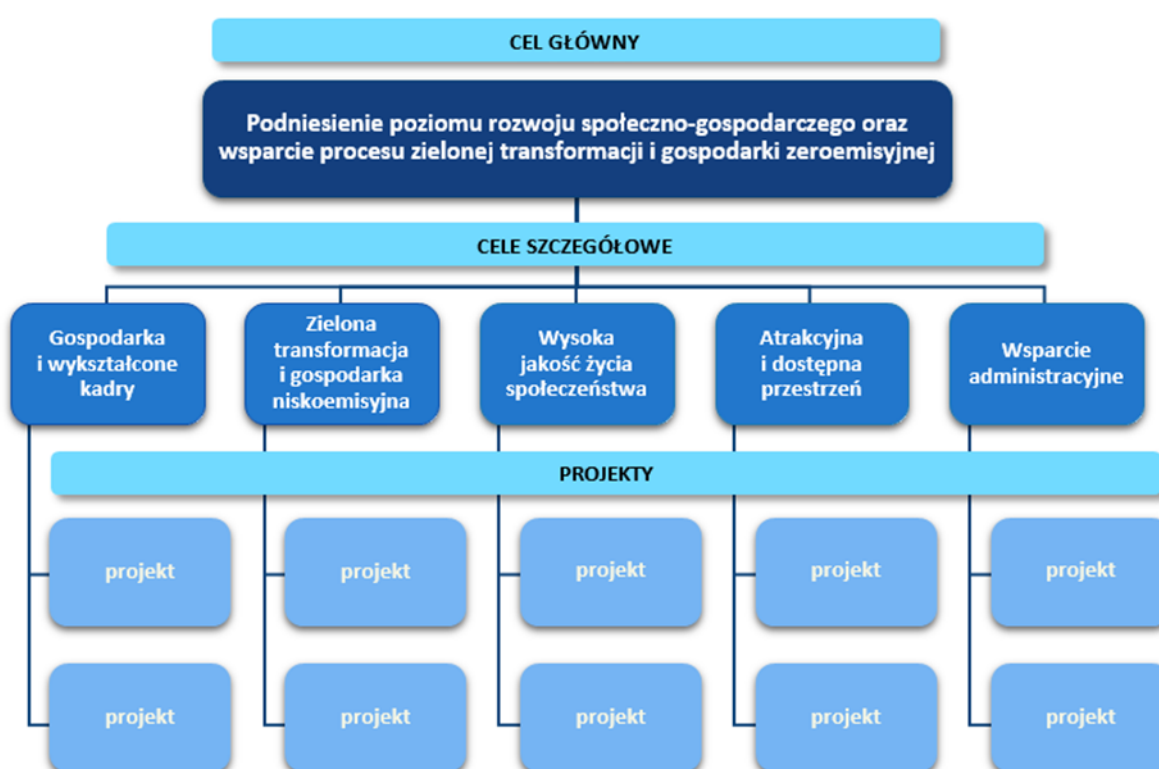
## 5. Opis wsparcia obszarów charakteryzujących się trudną sytuacją społeczno-gospodarczą

Celem realizacji założeń Polityki Terytorialnej Województwa Kujawsko-Pomorskiego jest zrównoważony rozwój całego województwa, ze szczególnym uwzględnieniem tzw. obszarów problemowych (miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, gmin zagrożonych trwałą marginalizacją, gmin wykazujących negatywną sytuację społeczno-gospodarczą), którym przyznano dodatkowe wsparcie finansowe przeznaczone na realizację działań służących poprawie zdiagnozowanej sytuacji problemowej.

Na terenie MOF Inowrocławia do tzw. obszarów problemowych zaliczono gminę miejską Inowrocław (*miasto średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze*), a w celu niwelowania występujących na terenie miasta problemów społeczno-gospodarczych planuje się realizację działań mających na celu wsparcie rozwoju przedsiębiorczości, poprzez tworzenie i rozwój podmiotów świadczących usługi dla biznesu, jak również wzrost jakości życia mieszkańców miasta poprzez podniesienie jakości i uatrakcyjnienie zajęć edukacyjnych w szkołach, poprawę standardu świadczenia usług przedszkolnych oraz zwiększenie potencjału instytucji kultury. Podjęte działania przyczynią się do wzrostu przedsiębiorczości i podniesienia jakości świadczonych usług publicznych, zwłaszcza w aspektach istotnych dla młodych rodzin z dziećmi, co przyczyni się do wzrostu atrakcyjności miasta jako miejsca przyjaznego do zamieszkania i pracy, co jest szczególnie istotne w aspekcie niekorzystnych procesów demograficznych.

## 6. Cele rozwojowe obszaru realizowane poprzez wsparcie w ramach Polityki Terytorialnej Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Rycina 1. Schemat struktury celów oraz realizujących je projektów (tzw. drzewo ustaleń)



Opracowanie własne

### 6.1. Opis realizacji celów

#### 6.1.1. Cel główny: Podniesienie poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego oraz wsparcie procesu zielonej transformacji i gospodarki zeroemisyjnej

Głównym celem realizacji ustaleń strategii służącym wsparciu rozwoju w ramach Polityki Terytorialnej Województwa Kujawsko-Pomorskiego jest „Podniesienie poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego oraz wsparcie procesu zielonej transformacji i gospodarki zeroemisyjnej”.

Cel główny swoim zakresem obejmuje wszystkie zagadnienia mieszczące się w ramach celów szczegółowych i określa (stanowi swego rodzaju deklarację), dotyczącą wizji rozwoju obszaru, do której będzie się dążyć poprzez realizację zaplanowanej interwencji w ramach PT WKP. Cel ten zdefiniowano

na podstawie zidentyfikowanych problemów i potrzeb rozwojowych występujących na obszarze realizacji Strategii, a jego wypełnienie związane będzie przede wszystkim z rozwojem innowacyjności i konkurencyjności gospodarki, w tym rozwój rynku pracy, kształtowaniem stanu środowiska przyrodniczego, poprawą szeroko rozumianego rozwoju społecznego, zwłaszcza w aspekcie rozwoju i dostępności do usług z zakresu edukacji, zdrowia, kultury i sportu oraz kształtowaniem warunków i przestrzeni dla wysokiej jakości życia.

### **6.1.2. Cele szczegółowe**

#### *6.1.2.1. Cel szczegółowy 1: Gospodarka i wykształcone kadry*

Cel szczegółowy „Gospodarka i wykształcone kadry” obejmuje przede wszystkim projekty związane z podniesieniem poziomu innowacyjności i konkurencyjności gospodarczej tj. projekty związane ze wsparciem infrastruktury biznesowej, w tym powstawanie i rozwój inkubatorów przedsiębiorczości oraz rozwój ośrodków wspierających przedsiębiorczość.

W celu podniesienia poziomu innowacyjności i konkurencyjności gospodarczej realizowane będą m.in. zadania związane z rozwojem centrów i usług doradczych, tworzeniem dogodnych warunków do prowadzenia działalności gospodarczej oraz działania wspierające internacjonalizację i rozwój gospodarki. Ważnym aspektem będzie także rozwój sieci współpracy klastrów oraz działania inwestycyjne i doradcze IOB. Istotnym czynnikiem związanym z rozwojem przedsiębiorczości jest także dostępność wysoko wykwalifikowanych kadr. Efektywne i skuteczne kształcenie zawodowe dostosowane do potrzeb rynku pracy to także element wpływający na podniesienie atrakcyjności gospodarczej regionu.

#### *6.1.2.2. Cel szczegółowy 2: Zielona transformacja i gospodarka niskoemisyjna*

Cel szczegółowy „Zielona transformacja i gospodarka niskoemisyjna” związany jest z poprawą stanu środowiska przyrodniczego tj. obejmuje projekty dotyczące poprawy efektywności energetycznej, redukcji emisji zanieczyszczeń do powietrza, przystosowania do zmian klimatu, zrównoważonej gospodarki wodnej oraz gospodarki zeroemisyjnej.

Do najważniejszych wyzwań związanych z poprawą stanu środowiska przyrodniczego należą kwestie poprawy jakości powietrza i gospodarki wodnej. Cel „Zielona transformacja i gospodarka niskoemisyjna” zawiera szereg wielokierunkowych działań, które wpłyną na poprawę obecnego systemu energetycznego. Kompleksowa modernizacja energetyczna, rozwój efektywnych energetycznie systemów ciepłowniczych opartych na źródłach OZE, budowa energooszczędnego oświetlenia ulicznego opartego na technologii LED doprowadzą do redukcji zużycia energii cieplnej i elektrycznej, a tym samym znacząco wpłyną na redukcję zanieczyszczeń powietrza.

Obok projektów energetycznych poprawie stanu powietrza będą służyć także działania z zakresu rozwoju i usprawnienia nisko- i zeroemisyjnego transportu publicznego m.in. zakup „czystego” taboru wraz z niezbędną infrastrukturą, działania związane z ułatwieniem podróży multimodalnych („park&ride”, „bike&ride”), czy nawet działania w infrastrukturę rowerową przyczyniające się do priorytetyzacji ruchu pieszego i rowerowego, tym samym zmniejszające ilość emitowanych zanieczyszczeń do powietrza. **Ustalenia strategii w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej, w tym – planowanie transportu miejskiego, są zawarte w odrębnym rozdziale 7.**

Wsparcie zielonej i niebieskiej infrastruktury, nasadzenia i zazielenienia w mieście przyczynią się do zwiększenia terenów zielonych, a tym samym realizując zadania małej retencji pozwolą na skuteczne i efektywne gospodarowanie wodami opadowymi przez co pozytywnie wpłyną na zaadaptowanie miasta do zmian klimatu.

#### *6.1.2.3. Cel szczegółowy 3: Wysoka jakość życia społeczeństwa*

Cel szczegółowy „Wysoka jakość życia społeczeństwa” obejmuje projekty związane z poprawą dostępu do wysokiej jakości usług sprzyjających włączeniu społecznemu (m.in. przedszkola), podniesieniem jakości kształcenia ogólnego oraz wsparciem instytucji kultury.

Zwiększenie dostępu do wysokiej jakości infrastruktury i usług społecznych skorelowane jest z kompleksową poprawą warunków kształcenia przedszkolnego tj. tworzeniem nowych miejsc wychowania przedszkolnego, a także działaniami wpływającymi na poprawę oferty i jakości świadczonych usług edukacyjnych. Wysoka jakość życia społecznego to także projekty z zakresu poprawy jakości i efektywności kształcenia ogólnego. Działania te przyczynić się mają przede wszystkim do wyrównywania szans edukacyjnych wewnątrz- i międzyregionalnych. Projekty realizowane dla uczniów obejmować będą m.in. podnoszenie kompetencji kluczowych (w tym cyfrowych), społecznych, społeczno-emocjonalnych, podstawowych, przekrojowych lub związanych z zieloną lub cyfrową transformacją. Nie zabraknie również działań w zakresie doradztwa edukacyjno-zawodowego czy edukacji włączającej.

Wsparcie dla przedstawicieli kadry będzie dotyczyć m. in. podnoszenia kompetencji lub nabywania kwalifikacji związanych z danym zawodem, podnoszenia kompetencji kluczowych (w tym cyfrowych), społeczno-emocjonalnych, przekrojowych lub związanych z zieloną lub cyfrową transformacją. Kadry szkół i placówek będzie udzielana pomoc w rozwiązywaniu problemów dydaktycznych lub wychowawczych.

Z kolei szkoły prowadzące kształcenie ogólne uzyskają możliwość poprawy warunków kształcenia w ramach dostosowania do wymogów edukacji włączającej, w tym poprawy dostępności. Natomiast działania związane ze wsparciem instytucji kultury ukierunkowane będą na rozwój i funkcjonowanie oferty instytucji kultury dostosowanej do odbiorców lokalnych oraz regionalnych a także na zadania w zakresie budowy/rozbudowy/remontu, wyposażenia oraz adaptacji obiektów do pełnienia funkcji kulturalnych.

Cel ten obejmuje także działania związane z odrestaurowaniem i konserwacją ogólnodostępnych obiektów zabytkowych wraz z zagospodarowaniem terenu wokół nich. Sektor kultury stanowi bowiem istotny potencjał zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego przez co jest ważnym elementem wpływającym na podniesienie jakości życia. Istotnym elementem wpływającym na podniesienie jakości życia jest także rozwój usług opieki specjalistycznej oraz dostosowanie infrastruktury podmiotów leczniczych do wymagań osób ze szczególnymi potrzebami.

#### *6.1.2.4. Cel szczegółowy 4: Atrakcyjna i dostępna przestrzeń*

Cel szczegółowy „Atrakcyjna i dostępna przestrzeń” obejmuje działania, które będą wynikały z Gminnego Programu Rewitalizacji oraz działania związane z odnową przestrzeni publicznej.

W celu przywrócenia lub nadania nowych funkcji, kulturalnych, społecznych lub edukacyjnych zdegradowanej przestrzeni, obiektom bądź terenom, w ramach celu „Atrakcyjna i dostępna przestrzeń” realizowane mogą być projekty polegające m.in. na ich przebudowie, remoncie, adaptacji (wraz z wyposażeniem) oraz projekty mające na celu uporządkowanie i zagospodarowanie przestrzeni publicznej (m.in. parkingi, ciągi komunikacyjne, infrastruktura dla osób z niepełnosprawnościami, zielona infrastruktura), służące udostępnieniu terenów dla mieszkańców.

W ramach realizacji celu możliwy będzie także rozwój infrastruktury turystycznej oraz budowa/przebudowa szlaków i ścieżek rowerowych, prowadzących do atrakcji turystycznych lub miejsc bezpośrednio z nimi powiązanych.

### 6.1.2.5. Cel szczegółowy 5: Wsparcie administracyjne

Cel szczegółowy „Wsparcie administracyjne” obejmuje działania mające na celu wsparcie zdolności administracyjnej w zakresie wdrażania Polityki Terytorialnej Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

W ramach realizacji celu możliwe będzie wynagradzanie osób odpowiedzialnych za realizację polityki terytorialnej. Realizacja projektów przypisanych do celu „Wsparcie administracyjne” zapewni stworzenie i utrzymanie odpowiednich warunków pracy oraz zatrudnienie wykwalifikowanych pracowników, gwarantujących skuteczne wykonywanie obowiązków związanych z realizacją Polityki Terytorialnej.

## 6.2. Drzewo ustaleń

Tabela 20. Drzewo ustaleń – ujęcie tabelaryczne

CEL GŁÓWNY	CELE SZCZEGÓŁOWE	PROJEKTY
Podniesienie poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego oraz wsparcie procesu zielonej transformacji i gospodarki zeroemisyjnej	Gospodarka i wykształcone kadry	ZIT-IN-1 Centrum Wsparcia Biznesu InoLAB
	Zielona transformacja i gospodarka niskoemisyjna	ZIT-IN-2 Infrastruktura systemu transportu publicznego w MOF Inowrocławia
		ZIT-IN-3 Niskoemisyjny transport publiczny w MOF Inowrocławia
		ZIT-IN-4 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - przebudowa ciągu pieszo-rowerowego w ul. Miechowickiej
		ZIT-IN-5 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi dla rowerów w ul. Toruńskiej
		ZIT-IN-6 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi dla rowerów w ul. Szymborskiej i Wielkopolskiej
		ZIT-IN-7 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi rowerowej w ul. Pakoskiej
		ZIT-IN-8 Modernizacja energetyczna komunalnych budynków mieszkalnych - I etap
		ZIT-IN-9 Modernizacja energetyczna komunalnych budynków mieszkalnych - II etap
		ZIT-IN-10 Zielony Inowrocław - łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do ich skutków - I etap
		ZIT-IN-11 Zielony Inowrocław - łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do ich skutków - II etap



CEL GŁÓWNY	CELE SZCZEGÓŁOWE	PROJEKTY
	Wysoka jakość życia społeczeństwa	ZIT-IN-12 Zajęcia dodatkowe i poprawa dostępności w przedszkolach samorządowych i oddziałach przedszkolnych szkół podstawowych w Inowrocławiu
		ZIT-IN-13 Zajęcia pozalekcyjne dla uczniów oraz poprawa dostępności i jakości warunków kształcenia w szkołach podstawowych
		ZIT-IN-14 Zwiększenie potencjału instytucji kultury poprzez modernizację Teatru Miejskiego i Teatru Letniego w Inowrocławiu
		ZIT-IN-16 Budowa przedszkola w Jacewie, gm. Inowrocław
		ZIT-IN-17 Zajęcia dla uczniów szkół podstawowych Gminy Inowrocław – <i>Mam plan na siebie</i>
		ZIT-IN-18 Zajęcia dla dzieci uczęszczających do placówek przedszkolnych Gminy Inowrocław - Przyjazne przedszkole
	Atrakcyjna i dostępna przestrzeń	ZIT-IN-15 Rewitalizacja Miasta Inowrocławia
	Wsparcie administracyjne	ZIT-IN-19 Wsparcie administracyjne ZIT Inowrocław – I etap
		ZIT-IN-20 Wsparcie administracyjne ZIT Inowrocław – II etap

Opracowanie własne

## 7. Zrównoważona mobilność miejska

### 7.1. Wprowadzenie do tematyki mobilności miejskiej

Partnerstwo nie sporządzało Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Zgodnie z Umową Partnerstwa w miastach poniżej 100 000 mieszkańców SUMP nie jest wymagany a przyznanie dofinansowania projektom z zakresu mobilności miejskiej będzie uzależnione od przyjęcia *odpowiedniego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego*, np. odpowiednio dostosowanej strategii ZIT. Zgodnie z systemem realizacji programu regionalnego FEdKP finansowane działania z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej (cel szczegółowy 2viii) powinny opierać się o odpowiednie dokumenty planistyczne. Przy braku SUMP dopuszczono w FEdKP możliwość uregulowania tych kwestii w strategiach terytorialnych przygotowywanych w ramach realizacji polityki terytorialnej województwa. **Niniejszy rozdział jest realizacją tej zasady.**

#### 7.1.1. Pojęcia użyte w tym rozdziale – definicje

Tabela 21. Słownik pojęć z zakresu zrównoważonej mobilności użytych w tym rozdziale

POJĘCIE	OBJAŚNIENIE
<b>Bike&amp;Ride</b>	Parking rowerowy zlokalizowany przy przystanku komunikacji zbiorowej przeznaczony dla osób korzystających z transportu zbiorowego (Parkuj i Jedź)
<b>Car-sharing</b>	Zjawisko wspólnego użytkowania samochodów, wspólne przejazdy
<b>DRT: Demand Responsive Transport</b>	Transport na życzenie (lub transport na żądanie) – system transportu publicznego bez stałych linii kursowania i rozkładów jazdy, zamawiany według indywidualnych potrzeb transportowych zamawiającego.
<b>Hulajnoga elektryczna</b>	pojazd napędzany elektrycznie, jednośladowy, dwuosiowy, z kierownicą, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującemu się na tym pojeździe.
<b>Inteligentny System Transportowy</b>	Inteligentny system transportowy, ITS – system informatyczny obsługujący świadczenie usług związanych z różnymi rodzajami transportu i zarządzaniem ruchem, pozwalający na lepsze informowanie różnych użytkowników oraz zapewniający efektywniejsze i skuteczniejsze korzystanie z sieci transportowych.
<b>Kiss&amp;Ride</b>	Strefa krótkiego postoju samochodu indywidualnego przy przystanku komunikacji publicznej („pocałuj i jedź”)
<b>Mobilność miejska</b>	<b>Mobilność miejska</b> to zjawisko codziennego przemieszczania się mieszkańców oraz przyjezdnych korzystających z usług miejskich, związana z ich wszelką aktywnością, realizowana zarówno środkami transportu, jak i pieszo.
<b>Park&amp;Ride</b>	<b>Park&amp;Ride to</b> system przesiadkowy oparty o parkingi zlokalizowane przy przystankach komunikacji zbiorowej (przeważnie końcowych przystankach na wjeździe do miasta) przeznaczony dla osób dojeżdżających do miasta samochodem indywidualnym, a w mieście korzystających z transportu zbiorowego.
<b>Podróż</b>	<b>Podróż</b> to czynność jedno- lub wieloetapowego przemieszczania się pomiędzy dwoma punktami w odpowiedzi na potrzebę mobilności. Podróż składa się z jednego lub kilku

	<i>przemieszczeń</i> . Jeśli <i>przemieszczeń</i> jest kilka i są realizowane różnymi środkami/rodzajami transportu, to podróż jest multimodalna.
<b>Praca przewozowa</b>	<b>Praca przewozowa</b> to iloczyn długości drogi i miary przewiezionego ładunku. W transporcie pasażerskim, gdzie miarą przewiezionego ładunku jest liczba pasażerów, pracę przewozową wyrażamy w pasażerokilometrach.
<b>Ruch pieszy</b>	<b>Ruch pieszy</b> to część ruchu drogowego polegająca na przemieszczaniu się <b>pieszych</b> , a więc osób znajdujących się na drodze poza pojazdem. Za pieszego uważa się również osobę prowadzącą rower, motorower, motocykl, hulajnogę elektryczną, urządzenie transportu osobistego, urządzenie wspomagające ruch, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim, a także osobę w wieku do 10 lat kierującą rowerem pod opieką osoby dorosłej. W koncepcji zrównoważonej mobilności miejskiej <b>ruch pieszy jest priorytetową częścią ruchu drogowego w obszarze miasta.</b>
<b>Ruch rowerowy</b>	<b>Ruch rowerowy</b> , to część ruchu drogowego realizowanego za pomocą rowerów, a więc jedno- lub wielośladowych pojazdów kołowych napędzanych siłą mięśni poruszających się nim osób za pomocą przekładni mechanicznej, wprawianej w ruch (najczęściej) nogami <sup>38</sup> . W szerszym znaczeniu ruch rowerowy obejmuje także ruch rowerów elektrycznych. Częścią ruchu rowerowego jest ruch realizowany za pomocą rowerów miejskich na wynajem. W koncepcji zrównoważonej mobilności miejskiej <b>ruch rowerowy jest drugą najbardziej priorytetową częścią ruchu drogowego w obszarze miasta.</b>
<b>Sieć transportowa</b>	<b>Sieć transportowa</b> to intencjonalnie wyznaczony system węzłów (punktów) transportowych i łączących je powiązań (tras) transportowych przeznaczony do realizacji transportu osób i towarów. Sieć transportowa jest niemal zawsze wyznaczona na istniejącej infrastrukturze transportowej, lecz nie jest z nią tożsama (infrastruktura to system techniczny, a sieć – system organizacyjny).
<b>Strefa uspokojonego ruchu „tempo 30”</b>	<b>Strefa uspokojonego ruchu „tempo 30”</b> to strefa miejska, w której oznakowaniem pionowym ograniczono dopuszczalną prędkość poruszania się pojazdów do 30 km/h, a ponadto wprowadzono inżynierskie zmiany w ukształtowaniu jezdnii mające na celu zmniejszenie prędkości i wielkości ruchu samochodowego w interesie bezpieczeństwa pieszych i podwyższenia jakości środowiska.
<b>System Informacji Pasażerskiej (SIP)</b>	<b>System Informacji Pasażerskiej</b> to jeden z podsystemów Inteligentnego Systemu Transportowego, służący informowaniu pasażerów w czasie rzeczywistym o stanie ruchu w sieci transportowej. SIP z reguły opiera się o dynamiczne wyświetlacze na przystankach pasażerskich, informujące o czasie oczekiwania na pojazdy poszczególnych linii i rodzajów transportu na danym przystanku.
<b>Transport publiczny</b>	<b>Transport publiczny</b> na danym terenie to system transportu pasażerskiego, realizowany przez przewoźnika publicznego lub nadzorowany przez podmiot publiczny, oparty głównie o wieloosobowe środki transportu i regularne linie.
<b>Urządzenia transportu osobistego – UTO</b>	<b>Urządzenia transportu osobistego</b> to niebędący hulajnogą pojazd napędzany elektrycznie, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe (np. deskorolka elektryczna, deska żyroskopowa, monocykl elektryczny, segway)

<sup>38</sup> Europejska Komisja Gospodarcza, Eurostat, Międzynarodowe Forum Transportu: Ilustrowany słownik statystyk transportu.

<b>Urządzenia wspomagające ruch - UWR</b>	<b>Urządzenie wspomagające ruch</b> to urządzenie lub sprzęt sportowo-rekreacyjny przeznaczone do poruszania się w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni (np. hulajnoga bez silnika, rolki, wrotki, deskorolka, deskorolka wahadłowa itp.).
---	---

### 7.1.2. Wnioski z diagnozy

W wyniku analizy sytuacji MOF Inowrocławia w zakresie mobilności

- Niska jakość taboru autobusowego zniechęca do podróżowania transportem publicznym, a szkodliwe emisje wpływają niekorzystnie na klimat (CO<sub>2</sub>) i zdrowie mieszkańców (NO<sub>x</sub>). Podstawowym wnioskiem diagnostycznym w tym zakresie jest więc **pilna potrzeba wymiany ostatnich pojazdów taboru z silnikami zasilanymi paliwami węglowodorowymi kopalnymi na pojazdy z silnikami elektrycznymi, o wyższym standardzie podróżowania.**
- Także niska jakość infrastruktury przystanków autobusowych zniechęca do podróżowania transportem publicznym. Brak informacji pasażerskiej, brak wiat przystankowych lub ich niski standard, brak urządzeń infrastruktury, jak biletomaty, wszystko to obniża standard podróżowania. Potrzeba jest pilna **inwestycja w poprawę standardu technicznego przystanków autobusowych, w szczególności wyposażenie ich w System Informacji Pasażerskiej.** Przy przebudowywaniu zespołów przystankowych będących węzłami przesiadkowymi (na skrzyżowaniach, gdzie zbiegają się linie z różnych kierunków) należy przestrzegać zasady lokalizowania przystanków za skrzyżowaniem, a nie przed nim.
- Deficyt dróg rowerowych widać zarówno w mieście, jak i – szczególnie! – w gminie Inowrocław. Gęstość tych dróg na 10 tys. ludności jest w gminie blisko dwuipółkrotnie mniejsza niż w mieście. **Potrzeba jest poprawa infrastruktury dróg rowerowych na terenie całego MOF Inowrocławia.**

### 7.1.3. Ramy czasowe realizacji strategii w zakresie planowanych działań z zakresu mobilności miejskiej

Ramy czasowe realizacji strategii w zakresie zadań mobilności miejskiej pokrywają się z ogólnymi ramami niniejszej strategii terytorialnej i obejmują cały okres programowania 2021–2027.

Niektóre elementy strategii w zakresie zrównoważonej mobilności, jak wizja czy scenariusze rozwoju potrzeb transportowych wykraczają poza horyzont 2027 roku i obejmują cały okres objęty *Strategią rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku. Strategia Przyspieszenia 2030+*<sup>39</sup>.

Okresy trwałości projektów w zakresie zrównoważonej mobilności, a więc projektów: ZIT-IN-2 Infrastruktura systemu transportu publicznego w MOF Inowrocławia, ZIT-IN-3 Niskoemisyjny transport publiczny w MOF Inowrocławia, ZIT-IN-4 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - przebudowa ciągu pieszo-rowerowego w ul. Miechowickiej, ZIT-IN-5 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi dla rowerów w ul. Toruńskiej, ZIT-IN-6 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi dla rowerów w ul. Szymborskiej i Wielkopolskiej oraz ZIT-IN-7 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia – budowa drogi rowerowej w ul. Pakoskiej, mogą docelowo wykraczać poza horyzont roku 2035.

<sup>39</sup> Przyjętej uchwałą nr XXVIII/399/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 grudnia 2020 r.

#### 7.1.4. Ogólne założenia dotyczące systemu transportu publicznego

Zgodnie z ogólnymi założeniami projektowania transportu w nowej perspektywie, pod uwagę wzięto:

- dostępność transportu,
- zrównoważony rozwój,
- potrzeby gospodarki,
- równość społeczną,
- zdrowie,
- jakość środowiska zamieszkania.

Uwzględniono zrównoważony rozwój wszystkich środków transportu, w tym w szczególności nisko- i zeroemisyjnych. Koncentrowano się na mieszkańcach i jakości środowiska zamieszkania (ograniczenie oddziaływania transportu na zdrowie i środowisko, nowa kultura mobilności). Położono też nacisk na działania związane z kształtowaniem warunków obsługi transportowej w ramach całego obszaru.

#### 7.1.5. Własny potencjał skutecznej realizacji strategii w zakresie mobilności

Kluczowym elementem oceny własnego potencjału MOF-u w zakresie skutecznej realizacji strategii jest jego potencjał budżetowy stanowiący podstawę oceny możliwości finansowania projektów. Potencjał ten obrazuje poniższa tabela.

**Tabela 22. Własny potencjał MOF do finansowania strategii: 2023–2026**

JST	Dane	2023	2024	2025	2026
miasto	Zdolność do spłaty i obsługi nowego długu	14 043 320,26	12 045 450,00	11 967 210,00	3 749 850,00
	Kwota niepodzielonych wydatków majątkowych	6 799 829,00	636 864,00	650 000,00	586 600,00
	Wynik operacyjny netto	-13 465 920,00	9 344 000,00	13 302 000,00	16 380 600,00
gmina	Zdolność do spłaty i obsługi nowego długu	5 290 771,11	2 272 065,07	3 731 913,52	6 729 161,53
	Kwota niepodzielonych wydatków majątkowych	9 098 225,00	12 837,37	45 967,70	3 753 370,59
	Suma z Wynik operacyjny netto	4 161 044,50	15 000 000,00	17 500 000,00	15 200 000,00
MOF	Zdolność do spłaty i obsługi nowego długu	19 334 091,37	14 317 515,07	15 699 123,52	10 479 011,53
	Kwota niepodzielonych wydatków majątkowych	15 898 054,00	649 701,37	695 967,70	4 339 970,59
	Wynik operacyjny netto	-9 304 875,50	24 344 000,00	30 802 000,00	31 580 600,00

*Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów*

**Tabela 23. Własny potencjał MOF do finansowania strategii: 2027–2030**

JST	Dane	2027	2028	2029	2030	Wartości skumulowane
miasto	Zdolność do spłaty i obsługi nowego długu	5 620 960,00	9 914 460,00	10 580 220,00	16 420 750,00	84 342 220,26
	Kwota niepodzielonych wydatków majątkowych	19 655 200,00	20 883 800,00	23 348 400,00	25 738 500,00	98 299 193,00
	Wynik operacyjny netto	18 424 200,00	19 652 800,00	22 242 400,00	24 632 500,00	110 512 580,00
gmina	Zdolność do spłaty i obsługi nowego długu	9 135 257,38	10 969 166,97	12 477 526,42	14 829 558,48	65 435 420,48
	Kwota niepodzielonych wydatków majątkowych	4 858 528,90	2 740 000,00	6 740 000,00	6 740 000,00	33 988 929,56
	Suma z Wynik operacyjny netto	15 200 000,00	8 500 000,00	8 500 000,00	8 500 000,00	92 561 044,50
MOF	Zdolność do spłaty i obsługi nowego długu	14 756 217,38	20 883 626,97	23 057 746,42	31 250 308,48	149 777 640,74
	Kwota niepodzielonych wydatków majątkowych	24 513 728,90	23 623 800,00	30 088 400,00	32 478 500,00	132 288 122,56
	Wynik operacyjny netto	33 624 200,00	28 152 800,00	30 742 400,00	33 132 500,00	203 073 624,50

*Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów*

Z powyższych tabel zawierających dane z oficjalnych wieloletnich prognoz finansowych przesyłanych do Ministerstwa Finansów wynika, że partnerstwo ma stabilne podstawy do wygenerowania wkładu własnego do wieloletniego finansowania projektów strategii w zakresie zrównoważonej mobilności.

## 7.2. Scenariuszowa analiza rozwoju sytuacji

### 7.2.1. Przyjęte scenariusze rozwoju systemu mobilności w MOF Inowrocławia

Została przeprowadzona analiza trzech wariantów rozwoju mobilności i systemu transportowego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Inowrocławia. Rozważane scenariusze różnią się między sobą zakresem wdrażanych projektów/działań, które przede wszystkim zależą od możliwości finansowych samorządów wchodzących w skład MOF-u. Te z kolei zależą od dwóch czynników:

1. Skuteczności pozyskiwania przez MOF Inowrocławia środków zewnętrznych, w szczególności środków programu regionalnego FEdKiP, programu Feniks i innych źródeł;
2. Wydajności finansowania z budżetów własnych JST wchodzących w skład MOF Inowrocławia, która z kolei zależy w znacznym stopniu od czynników niestabilnego otoczenia gospodarczego i regulacji centralnych.

W scenariuszach oszacowano zmianę zapotrzebowania na podróże wynikającą z prognozy demograficznej GUS. Przyjęto roboczo trzyprocentowe obniżenie zapotrzebowania na podróże związane z pracą i zakupami na 10 tys. mieszkańców rocznie. Będzie ono wynikało ze stopniowego upowszechniania się e-pracy i e-handlu.

Zostały przeanalizowane następujące scenariusze rozwoju:

1. **Scenariusz optymistyczny** – scenariusz ten zakłada szeroki dostęp gmin tworzących MOF Inowrocławia do funduszy zewnętrznych oraz w dłuższej perspektywie minimalne negatywne oddziaływanie niestabilności otoczenia. Scenariusz przewiduje realizację wszystkich obecnie planowanych zamierzeń inwestycyjnych oraz pakietu zamierzeń uzupełniających, wykraczających poza obecne plany inwestycyjne samorządów MOF Inowrocławia poprzez działania opisane w podrozdziale 2.7.4.
2. **Scenariusz realistyczny** – scenariusz zakłada, że gminy tworzące Miejski Obszar Funkcjonalny Inowrocławia zrealizują obecne plany rozwoju infrastruktury zorientowanej na rozwój zrównoważonej mobilności. Scenariusz zakłada dostęp do pełnej palety środków zewnętrznych, jednakże skutki niestabilności otoczenia spowodują, iż realizacja zamierzeń inwestycyjnych wykraczających poza obecne plany samorządów będzie mocno utrudniona.
3. **Scenariusz pesymistyczny** – scenariusz zakłada, iż możliwości finansowe gmin tworzących Miejski Obszar Funkcjonalny Inowrocławia będą mniejsze niż w scenariuszu 2 w wyniku ograniczonego dostępu do funduszy zewnętrznych i znacznej niestabilności otoczenia. W wyniku ograniczeń finansowych zostanie zmniejszony zakres działań inwestycyjno-organizacyjnych planowanych do realizacji w ramach Scenariusza 2.

### 7.2.2. Zastosowana metoda szacowania kosztów zadań w każdym ze scenariuszy

Dla scenariuszy nie tworzono pełnych numerycznych modeli symulacyjnych, ale dokonano wystarczająco precyzyjnego na tym etapie oszacowania zapotrzebowania na podróże oraz kosztów systemu transportu metodą parametryczno-porównawczą. Wyliczeń dla każdego scenariusza dokonano dla dwóch przedziałów czasowych: 2022–2028 i 2029–2037.

Za podstawę oszacowania wzięto istniejące modele numeryczne dla podobnych układów przestrzennych<sup>40</sup> i przeliczono je proporcjonalnie do dwóch parametrów:

- **liczby ludności** w tysiącach – dla MOF Inowrocławia wynosi ona 183,5 tys. (w 2020 r.),
- **gęstości zaludnienia** w osobach na km<sup>2</sup> – dla MOF Inowrocławia to 413,4 (w 2020 r.).

Zakłada się, że zapotrzebowanie na podróże jest w podstawowym wymiarze wprost proporcjonalne do liczby ludności. To główny parametr sterujący dla szacowania zapotrzebowania na podróże pasażerskie, więc w obliczeniach przypisano mu wagę przeliczeniową 1.

Ponadto jest ono odwrotnie proporcjonalne do gęstości zaludnienia (w układach osadniczych o mniejszej gęstości zaludnienia powstaje zapotrzebowanie na dłuższe dojazdy). Drugi parametr jest jednak mniej determinujący dla kosztów systemu, toteż – zgodnie ze wskazaniem literatury<sup>41</sup> – przypisano mu przeliczeniową wagę liczbową z przedziału <0,4;0,5> przyjmując ostatecznie wartość wagi przeliczeniowej 0,47.

Wnioski z procesu szacowania parametryczno-porównawczego scenariuszy zawarto w tabeli poniżej, gdzie przedstawiono szacunkowe koszty realizacji każdego z trzech analizowanych scenariuszy w dwóch przedziałach czasowych oraz w całym okresie.

**Tabela 24. Zestawienie szacunkowych kosztów realizacji każdego ze scenariuszy (w zł)**

Scenariusze	Lata 2022-2028	Lata 2029-2037	RAZEM 2022-2037
Scenariusz optymistyczny	53 652 676,84 zł	110 970 134,63 zł	164 622 811,48 zł
Scenariusz realistyczny	42 678 000,13 zł	81 707 145,77 zł	124 385 145,91 zł
Scenariusz pesymistyczny	33 306 935,48 zł	63 267 259,54 zł	96 574 195,02 zł

*Opracowanie własne.*

## 7.3. Cele w zakresie mobilności

### 7.3.1. Określenie wizji mobilności na obszarze miasta i jego obszaru funkcjonalnego

W diagnozie wskazano, że układ funkcjonalno-przestrzenny MOF Inowrocławia jest czytelny przestrzennie, zwartym obszarem złożonym z miasta rdzeniowego i otaczających go obszarów wiejskich. Zasadniczymi wyzwaniami w takim układzie przestrzennym są: po pierwsze – zorganizowanie zrównoważonego transportu między obszarem wiejskim a miastem rdzeniowym, po drugie – zorganizowanie zrównoważonego transportu w samym mieście rdzeniowym i po trzecie – spięcie niektórych elementów tych obu systemów rozwiązaniami przesiadkowymi typu park&ride i bike&ride. Oto wizja zrównoważonej mobilności w MOF Inowrocławia.

Ograniczony zostanie negatywny wpływ człowieka na klimat, do czego przyczyni się rozwój transportu publicznego realizowanego w oparciu o zeroemisyjny i niskoemisyjny tabor oraz nowoczesną infrastrukturę przystankową, połączony z rozbudową sieci dróg rowerowych umożliwiających ekologiczne przemieszczanie się na terenie obszaru. Realizacja dróg rowerowych i pieszo-rowerowych

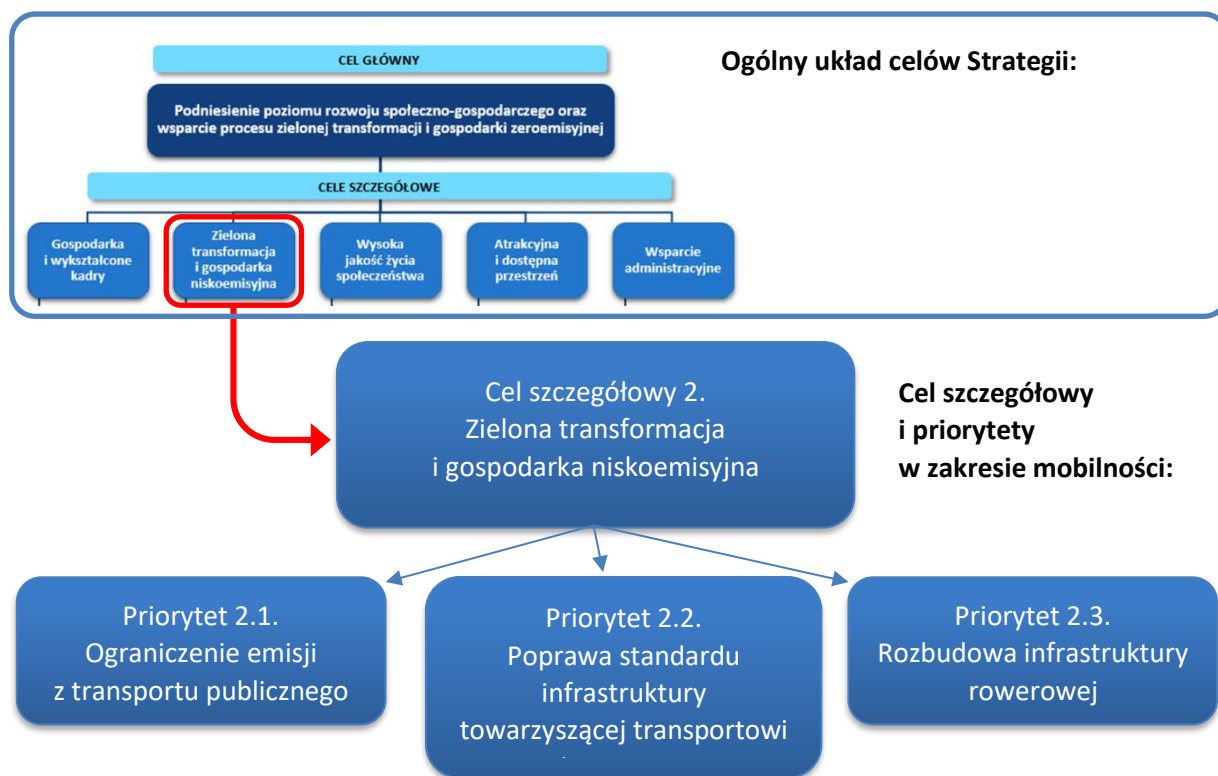
<sup>40</sup> Podstawą szacowania parametryczno-porównawczego był przede wszystkim model dla MOF Bydgoszczy.

<sup>41</sup> Por. np. Kruszyna M. *Modelowanie podróży do centralnego miasta aglomeracji z otaczających go miejscowości*, [w] „Modelowanie podróży i prognozowanie ruchu” – Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP oddział w Krakowie, seria: Materiały Konferencyjne Nr 1 (103) /2014, s.205, lub Romanowska A., Jamroz K., Budziszewski T., *Problemy modelowania liczby podróży generowanych i absorbowanych na przykładzie Gdańska*. Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP Oddział w Krakowie, nr 1(97) /2012, a także: Sarbiewska J., Mokrzański M., Konarski A., *Tworzenie modeli podróży na przykładzie miasta Szczecina*. Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP Oddział w Krakowie, nr 1(97) /2012.

wpłyne także na zwiększenie dostępności, gdyż umożliwi mieszkańcom obszaru bezpieczną i ekologiczną podróż rowerem w celu skorzystania z usług publicznych czy dotarcia do miejsc pracy. Z kolei standard podróży publicznym transportem autobusowym podwyższy się na tyle, że zachęci dodatkowe osoby do korzystania z transportu publicznego i rezygnacji z podróży samochodem indywidualnym. Zmieni się model realizowania mobilności przez mieszkańców. Dzięki zmianie kultury mobilności MOF Inowrocławia będzie cechował się wyższym poziomem mitygacji zmian klimatycznych poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z systemu transportu. Poprawi się też zdrowotność populacji mieszkańców dzięki upowszechnieniu podróży rowerowych i pieszych.

### 7.3.2. Określenie priorytetów i celów w zakresie mobilności

Priorytety niniejszej strategii w zakresie mobilności są w strukturze celów strategii podporządkowane drugiemu celowi szczegółowemu „zielona transformacja i gospodarka niskoemisyjna”.



*Opracowanie własne*

#### Priorytet 2.1. Ograniczenie emisji z transportu publicznego

Priorytet ograniczenia emisji z transportu publicznego dotyczy przede wszystkim ograniczenia emisji dwutlenku węgla CO<sub>2</sub> jako gazu cieplarnianego, ponieważ ma on kluczowe znaczenie dla mitygacji zmian klimatycznych. **Priorytet ten będzie realizowany poprzez projekty wymiany pozostałych pojazdów spalinowych taboru transportu publicznego na bezemisyjne.** Wymiana pojazdów transportu publicznego na bezemisyjne ograniczy także inne szkodliwe emisje pochodzące ze spalania paliw węglowodorowych: tlenki azotu, dwutlenek siarki, tlenek węgla, wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne, benzen czy ołów, co z kolei w mniejszym stopniu wpływa na spowolnienie zmian klimatu, ale za to będzie miało korzystny wpływ na środowisko i zdrowotność mieszkańców.

Odrębną kategorią jest pochodząca z transportu emisja pyłów zawieszonych PM<sub>2,5</sub>, która nie pochodzi ze spalania paliw, a z mechanicznego ścierania elementów pojazdów. **Tę emisję można ograniczyć jedynie racjonalizując zapotrzebowania na transport przez jego efektywniejszą organizację.**



### **Priorytet 2.2. Poprawa standardu infrastruktury towarzyszącej transportowi zbiorowemu**

Priorytet poprawy standardu infrastruktury towarzyszącej transportowi zbiorowemu ma kluczowe znaczenie dla zmiany kultury mobilności na bardziej proekologiczną i proklimatyczną. Potrzebna zmiana nawyku podróżowania samochodem osobowym na nawyk korzystania z transportu publicznego zależy między innymi od porównania standardu wygody obu typów podróży. W tym zakresie olbrzymie znaczenie ma wyposażenie przystanków i stworzenie dobrych warunków oczekiwania na pojazd. **Priorytet ten będzie realizowany poprzez przebudowę przystanków transportu publicznego w kierunku podwyższenia standardu obsługi pasażerów, w tym – wyposażenia ich w System Informacji Pasażerskiej.**

### **Priorytet 2.3. Rozbudowa infrastruktury rowerowej**

Priorytet rozbudowy infrastruktury rowerowej jest nastawiony na wkomponowanie w kulturę mobilności nawyków podróżowania rowerem, co zastępuje istotną część zapotrzebowania na podróżowanie samochodem. **Priorytet ten będzie realizowany poprzez projekty budowy i przebudowy dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych.** W zakresie tego priorytetu istotne jest projektowanie infrastruktury rowerowej tak, aby zwiększyć bezpieczeństwo rowerzystów. Są oni trzecią co do liczebności grupą użytkowników dróg narażoną na poszkodowanie w zdarzeniach drogowych.

## **7.4. Realizacja celów w zakresie mobilności**

### **7.4.1. Określenie zestawów działań**

#### **Priorytet 2.1. Ograniczenie emisji z transportu publicznego**

Priorytet ograniczenia emisji z transportu publicznego będzie realizowany poprzez **projekt ZIT-IN-3 Niskoemisyjny transport publiczny w MOF Inowrocławia.** Projekt dotyczy zakupu taboru zeroemisyjnego (autobusy elektryczne) wraz z infrastrukturą ładowania.

#### **Priorytet 2.2. Poprawa standardu infrastruktury towarzyszącej transportowi zbiorowemu**

Priorytet poprawy standardu infrastruktury towarzyszącej transportowi zbiorowemu transportu publicznego będzie realizowany poprzez **projekt ZIT-IN-2 Infrastruktura systemu transportu publicznego w MOF Inowrocławia.** Projekt dotyczy modernizacji infrastruktury towarzyszącej transportowi, m.in. przystanków, wiat, biletomatów, Systemu Informacji Pasażerskiej, przebudowy pętli w Mątwach wraz z parkingiem park&ride oraz pantografem, inteligentnego Systemu Płatnego Parkowania tj. montażu systemu opomiarowania liczby miejsc parkingowych oraz tablic informacyjnych i powstania aplikacji mobilnej.

#### **Priorytet 2.3. Rozbudowa infrastruktury rowerowej**

Priorytet rozbudowy infrastruktury rowerowej w MOF Inowrocławia będzie realizowany poprzez następujące cztery projekty:

- **ZIT-IN-4 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia – przebudowa ciągu pieszo-rowerowego w ul. Miechowickiej.** Projekt dotyczy przebudowy ciągu pieszo-rowerowego w drodze gminnej – ul. Miechowickiej na odcinku od ul. Szymborskiej do ul. Poznańskiej (ok. 700m). Umożliwi połączenie poprzez ulicę Unii Europejskiej, Długą i Św. Ducha z Gminą Inowrocław (Jacewo).

- **ZIT-IN-5 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia – budowa drogi dla rowerów w ul. Toruńskiej.** Projekt dotyczy budowy drogi dla rowerów w drodze powiatowej - ul. Toruńskiej (od granicy miasta do ul. Pileckiego) - ok. 700m. Umożliwi połączenie z Gminą Inowrocław i obwodnicą miasta w kierunku Gniewkowa.
- **ZIT-IN-6 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi dla rowerów w ul. Szymborskiej i Wielkopolskiej.** Projekt dotyczy budowy drogi dla rowerów w drodze gminnej - ul. Szymborskiej (odcinek od Miechowickiej do ul. Wielkopolskiej) i ul. Wielkopolskiej do granicy miasta - ok. 3km. Umożliwi połączenie z Gminą Inowrocław (Sikorowo) w kierunku Kruszwicy.
- **ZIT-IN-7 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia – budowa drogi rowerowej w ul. Pakoskiej.** Projekt dotyczy budowy drogi rowerowej w drodze wojewódzkiej 251 - ul. Pakoskiej (od kładki pakoskiej do granicy miasta) - ok. 600 m. Umożliwi połączenie z Gminą Inowrocław (Cieślin) w kierunku Pakości.

#### 7.4.2. Zakres odpowiedzialności zainteresowanych podmiotów i alokacja będąca do dyspozycji na realizację poszczególnych działań

Wszystkie projekty będą realizowane w ramach związku ZIT. Wnioskodawcą o dofinansowanie z programu regionalnego FEDiP będzie lider porozumienia międzygminnego – miasto Inowrocław. Za realizację wszystkich projektów z zakresu mobilności odpowiada miasto Inowrocław.

Alokacje będące do dyspozycji na realizację poszczególnych projektów pokazuje poniższa tabela.

**Tabela 25. Alokacja zaplanowana na poszczególne projekty z zakresu zrównoważonej mobilności**

Nr	Nazwa projektu	Alokacja	
		(EUR)	(PLN)
IT-IN-2	Infrastruktura systemu transportu publicznego w MOF Inowrocławia	2 125 000,00	9 647 500,00
ZIT-IN-3	Niskoemisyjny transport publiczny w MOF Inowrocławia	3 145 000,00	14 278 300,00
ZIT-IN-4	Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - przebudowa ciągu pieszo-rowerowego w ul. Miechowickiej	187 000,00	848 980,00
ZIT-IN-5	Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi dla rowerów w ul. Toruńskiej	297 500,00	1 350 650,00
ZIT-IN-6	Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi dla rowerów w ul. Szymborskiej i Wielkopolskiej	1 275 000,00	5 788 500,00
ZIT-IN-7	Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi rowerowej w ul. Pakoskiej	255 000,00	1 157 700,00
<b>RAZEM:</b>		<b>7 284 500,00</b>	<b>33 071 630,00</b>

*Opracowanie własne*

#### 7.4.3. Określenie działań dodatkowych dla scenariusza optymistycznego

W ramach scenariusza optymistycznego planowane są przede wszystkim kolejne działania realizujące wszystkie trzy priorytety, a więc:

- Zakup dalszych pojazdów bezemisyjnych w miejsce wyeksploatowanych pojazdów hybrydowych i rozbudowa infrastruktury ładowania;

- Poprawa infrastruktury przystankowej kolejnych przystanków, w tym – zadaszenia całoperonowe nad wybranymi przystankami śródmiejskimi;
- Dalsza rozbudowa infrastruktury rowerowej, w tym – dróg rowerowych na terenie miasta i gminy wiejskiej Inowrocław.
- Przebadanie potrzeby uruchomienia transportu na życzenie (DRT) do miejscowości, w których popyt na transport nie uzasadnia uruchomienia połączeń regularnych.

## 8. Oczekiwane wskaźniki produktu i rezultatu realizacji strategii

Poniżej wskazano wskaźniki produktu i rezultatu w odniesieniu do celów ZIT Inowrocławia oraz programu Fundusze Europejskie dla Pomorza i Kujaw 2021-2027. Produkt to fizyczny wynik zrealizowania projektu, natomiast rezultat, do bezpośrednia korzyść beneficjentów końcowych danego projektu możliwa do zmierzenia bezpośrednio po zakończeniu projektu.

**Tabela 26. Wskaźniki produktu**

Wskaźniki produktu							
Cel szczegółowy	Działanie	Fundusz	Numer	Wskaźnik	Jednostka miary	Cel pośredni (2024)	Cel końcowy (2029)
1 (iii)	Działanie 01.06	EFRR	RCO001	Przedsiębiorstwa objęte wsparciem (w tym: mikro, małe, średnie, duże) (przedsiębiorstwa)	szt.	0	20
2 (i)	Działanie 02.03	EFRR	RCO074	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	0	8 352
2 (iv)	Działanie 02.07	EFRR	RCO121	Powierzchnia objęta środkami ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi i niekontrolowanych pożarów)	ha	0	1
2 (iv)	Działanie 02.07	EFRR	RCO026	Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu	ha	0	1
2 (iv)	Działanie 02.07	EFRR	RCO074	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	0	20 880
2 (viii)	Działanie 03.02	EFRR	PLRO084	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej	szt.	0	6
2 (viii)	Działanie 03.02	EFRR	PLRO058	Wspierana infrastruktura rowerowa	km	0	5
2 (viii)	Działanie 03.02	EFRR	RCO074	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	0	20 880

Wskaźniki produktu							
Cel szczegółowy	Działanie	Fundusz	Numer	Wskaźnik	Jednostka miary	Cel pośredni (2024)	Cel końcowy (2029)
5 (i)	Działanie 05.02	EFRR	RCO077	Liczba obiektów kulturalnych i turystycznych objętych wsparciem	sztuki	0	1
5 (i)	Działanie 05.02	EFRR	RCO074	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	1044	20 880
4 (ii)	Działanie 06.02	EFRR	RCO066	Pojemność klas w nowych lub zmodernizowanych placówkach opieki nad dziećmi	osoby	0	200
4 (ii)	Działanie 06.02	EFRR	RCO074	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	0	146
4 (f)	Działanie 08.10	EFS+	PLFCO01	Liczba dzieci objętych dodatkowymi zajęciami w edukacji przedszkolnej	osoby	15	225
4 (f)	Działanie 08.13	EFS+	PLFCO03	Liczba uczniów szkół i placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie ogólne objętych wsparciem	osoby	150	1800
4 (f)	Działanie 08.10 Działanie 08.13	EFS+	PLFCO07	Liczba szkół i placówek systemu oświaty objętych wsparciem	podmioty	21	26

Tabela 27. Wskaźniki rezultatu

Wskaźniki rezultatu							
Cel szczegółowy	Działanie	Fundusz	Numer	Wskaźnik	Jednostka miary	Źródło danych	Cel końcowy (2029)
2 (i)	Działanie 02.03	EFRR	RCR029	Szacowana emisja gazów cieplarnianych	tona równoważnika CO <sup>2</sup> /rok	CST2021	- *
2 (viii)	Działanie 03.02	EFRR	RCR029	Szacowana emisja gazów cieplarnianych	tona równoważnika CO <sup>2</sup> /rok	CST2021	- *
2 (viii)	Działanie 03.02	EFRR	RCR064	Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej	użytkownicy /rok	CST2021	83 598

Wskaźniki rezultatu							
Cel szczegółowy	Działanie	Fundusz	Numer	Wskaźnik	Jednostka miary	Źródło danych	Cel końcowy (2029)
5 (i)	Działanie 05.02	EFRR	RCR077	Liczba osób odwiedzających obiekty kulturalne i turystyczne objęte wsparciem	osoby odwiedzające / rok	CST2021	24 943
4 (ii)	Działanie 06.02	EFRR	RCR070	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki nad dziećmi	użytkownicy / rok	CST2021	200
4 (f)	Działanie 08.13	EFS+	PLFCR01	Liczba uczniów, którzy nabyli kwalifikacje po opuszczeniu programu	osoby	CST2021	900
4 (f)	Działanie 08.10 Działanie 08.13	EFS+	PLFCR05	Liczba szkół i placówek systemu oświaty, w których dzięki wsparciu EFS+ świadczone są usługi asystenckie 6 miesięcy po zakończeniu projektu	podmioty	badanie ewaluacyjne lub dane administracyjne	1

\* wartość docelowa określana będzie wyłącznie na poziomie poszczególnych projektów we wnioskach o dofinansowanie

## 9. Wskazanie zgodności planowanej interwencji z dokumentami programowymi, do których zamierza się aplikować o finansowanie wsparcia

Niniejsza strategia terytorialna realizowana będzie w zgodności z przyjętym Programem *Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza (FEdKP) 2021-2027*. Program ten umożliwi ubieganie się o wsparcie na realizację projektów w ramach instrumentów terytorialnych takich jak m.in. ZIT, czy IIT. W województwie kujawsko-pomorskim tymi instrumentami objęte są konkretne obszary (tzw. obszary prowadzenia polityki terytorialnej), które wyznaczone zostały w *Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2030 – Strategia Przyspieszenia 2030+*. We wspomnianym programie FEdKP zapisano, iż to strategię ZIT/IIT będą określały kierunki wsparcia i projekty dostosowane do specyfiki danego obszaru, zgodnie z przyjętymi założeniami rozwojowymi dla poszczególnych poziomów PT WK-P. Niniejsza Strategia określa zatem listę projektów odpowiadających na problemy oraz potrzeby obszaru MOF Inowrocławia, które wynikają z zakresu wsparcia w ramach Celów Polityki: CP1, CP2, CP4, CP5 scharakteryzowanego w programie FEdKP. Wszystkie projekty wskazane do realizacji w ramach niniejszej Strategii, dla których planowane jest finansowanie ze środków programu FEdKP 2021-2027, wykazują pełną zgodność z zapisami tego programu.

**Tabela 28. Wykazanie zgodności planowanej interwencji z celami i priorytetami określonymi w programie FEdKP 2021-2027**

Cel Polityki	Priorytet	Cel szczegółowy	Nazwy projektów
<b>Cel Polityki 1.</b> Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa dzięki wspieraniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej oraz regionalnej łączności cyfrowej	Priorytet 1 Fundusze Europejskie na rzecz wzrostu innowacyjności i konkurencyjności regionu	1(iii) Wzmacnianie trwałego wzrostu i konkurencyjności MŚP oraz tworzenie miejsc pracy w MŚP, w tym poprzez inwestycje produkcyjne	ZIT-IN-1 Centrum Wsparcia Biznesu InoLAB
<b>Cel Polityki 2.</b> Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji,	Priorytet 2 Fundusze Europejskie dla czystej energii i ochrony zasobów środowiska regionu	2(i) Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych	ZIT-IN-8 Modernizacja energetyczna komunalnych budynków mieszkalnych - I etap ZIT-IN-9 Modernizacja energetyczna komunalnych budynków mieszkalnych - II etap
		2(iv) Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z	ZIT-IN-10 Zielony Inowrocław - łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do ich skutków - I etap ZIT-IN-11 Zielony Inowrocław - łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do ich skutków - II etap

Cel Polityki	Priorytet	Cel szczegółowy	Nazwy projektów
<p>gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem oraz zrównoważonej mobilności miejskiej</p>	<p>Priorytet 3 Fundusze Europejskie na zrównoważony transport miejski</p>	<p>uwzględnieniem podejścia ekosystemowego</p> <p>2(viii) Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej</p>	<p>ZIT-IN-2 Infrastruktura systemu transportu publicznego w MOF Inowrocławia</p> <p>ZIT-IN-3 Niskoemisyjny transport publiczny w MOF Inowrocławia</p> <p>ZIT-IN-4 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - przebudowa ciągu pieszo-rowerowego w ul. Miechowickiej</p> <p>ZIT-IN-5 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi dla rowerów w ul. Toruńskiej</p> <p>ZIT-IN-6 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi dla rowerów w ul. Szymborskiej i Wielkopolskiej</p> <p>ZIT-IN-7 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi rowerowej w ul. Pakoskiej</p>
	<p>Priorytet 7 Fundusze Europejskie na rozwój lokalny</p>	<p>4(f) Wspieranie równego dostępu do dobrej jakości, włączającego kształcenia i szkolenia oraz możliwości ich ukończenia, w szczególności w odniesieniu do grup w niekorzystnej sytuacji, od wczesnej edukacji i opieki nad dzieckiem przez ogólne i zawodowe kształcenie i szkolenie, po szkolnictwo wyższe, a także kształcenie i uczenie się dorosłych, w tym ułatwienie mobilności edukacyjnej dla wszystkich i dostępności dla osób z niepełnosprawnościami</p>	<p>ZIT-IN-12 Zajęcia dodatkowe i poprawa dostępności w przedszkolach samorządowych i oddziałach przedszkolnych szkół podstawowych w Inowrocławiu</p> <p>ZIT-IN-13 Zajęcia pozalekcyjne dla uczniów oraz poprawa dostępności i jakości warunków kształcenia w szkołach podstawowych</p> <p>ZIT-IN-17 Zajęcia dla uczniów szkół podstawowych Gminy Inowrocław -Mam plan na siebie</p> <p>ZIT-IN-18 Zajęcia dla dzieci uczęszczających do placówek przedszkolnych Gminy Inowrocław - Przyjazne przedszkole</p>
<p>Cel Polityki 4. Europa o silniejszym wymiarze społecznym, bardziej sprzyjająca włączeniu społecznemu i wdrażająca Europejski filar praw socjalnych</p>	<p>Priorytet 6 Fundusze Europejskie na rzecz zwiększania dostępności regionalnej infrastruktury dla mieszkańców</p>	<p>4(ii) Poprawa równego dostępu do wysokiej jakości usług sprzyjających włączeniu społecznemu w zakresie kształcenia, szkoleń i uczenia się przez całe życie poprzez rozwój łatwo dostępnej infrastruktury, w tym poprzez wspieranie odporności w zakresie kształcenia i szkolenia na odległość oraz on-line</p>	<p>ZIT-IN-16 Budowa przedszkola w Jacewie, gm. Inowrocław</p>
<p>Cel Polityki 5. Europa bliższa obywatelom dzięki wspieraniu</p>	<p>Priorytet 5 Fundusze Europejskie na wzmacnianie</p>	<p>5(i) Wspieranie zintegrowanego i sprzyjającego włączeniu społecznemu rozwoju społecznego, gospodarczego i</p>	<p>ZIT-IN-14 Zwiększenie potencjału instytucji kultury poprzez modernizację Teatru Miejskiego i Teatru Letniego w Inowrocławiu</p>



Cel Polityki	Priorytet	Cel szczegółowy	Nazwy projektów
zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju wszystkich rodzajów terytoriów oraz inicjatyw lokalnych	potencjałów endogenicznych regionu	środowiskowego, kultury, dziedzictwa naturalnego, zrównoważonej turystyki i bezpieczeństwa na obszarach miejskich	ZIT-IN-15 Rewitalizacja Miasta Inowrocławia ZIT-IN-19 Wsparcie administracyjne ZIT Inowrocław – I etap ZIT-IN-20 Wsparcie administracyjne ZIT Inowrocław – II etap

Opracowanie własne

**Tabela 29. Wykazanie zgodności planowanej interwencji z celami i priorytetami określonymi w programie Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027**

Cel Polityki	Priorytet	Cel szczegółowy	Nazwy projektów
<b>Cel Polityki 2.</b> Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem oraz zrównoważonej mobilności miejskiej	Priorytet II Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR	2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych	ZIT-IN-8 Modernizacja energetyczna komunalnych budynków mieszkalnych - I etap ZIT-IN-9 Modernizacja energetyczna komunalnych budynków mieszkalnych - II etap
		2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego	ZIT-IN-10 Zielony Inowrocław - łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do ich skutków - I etap ZIT-IN-11 Zielony Inowrocław - łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do ich skutków - II etap
		2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej	ZIT-IN-2 Infrastruktura systemu transportu publicznego w MOF Inowrocławia ZIT-IN-3 Niskoemisyjny transport publiczny w MOF Inowrocławia ZIT-IN-4 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - przebudowa ciągu pieszo-rowerowego w ul. Miechowickiej ZIT-IN-5 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi dla rowerów w ul. Toruńskiej ZIT-IN-6 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi dla rowerów w ul. Szymborskiej i Wielkopolskiej ZIT-IN-7 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi rowerowej w ul. Pakoskiej

Opracowanie własne

# 10. Lista projektów podstawowych (wraz z informacją na temat sposobu ich wyboru oraz powiązania z innymi projektami)

## 10.1. Tryb i zasady naboru projektów

Nabór projektów do niniejszej strategii był prowadzony w sposób otwarty, przy zachowaniu partnerskiego modelu współpracy. Przy wyborze projektów, poza preferencjami specyficznymi dla danych obszarów wsparcia określonymi w rozdziale 7 dokumentu *Polityka terytorialna województwa kujawsko-pomorskiego*, brano również pod uwagę preferencje ogólne:

- realizacja celów Strategii Przyspieszenia 2030+ oraz strategii rozwoju obu gmin,
- znaczenie projektu dla rozwoju obszaru partnerstwa,
- projekt wynika z diagnozy strategii ZIT Inowrocławia i realizuje w największym stopniu (wartość wskaźników) cele i potrzeby rozwojowe tego obszaru,
- gotowość techniczna,
- zintegrowany charakter projektu,
- powiązanie danego projektu z innymi projektami z obszaru ZIT,
- spełnienie zasady DNSH.

Zarówno alokacja dedykowana na dane terytorium dla realizacji instrumentu ZIT – wg liczby mieszkańców obszaru objętego instrumentem, jak i możliwe obszary wsparcia w polityce terytorialnej określone zostały w dokumencie *Polityka terytorialna województwa kujawsko-pomorskiego*, przyjętym przez Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Za nabór oraz wybór projektów i przedstawianie ich do opiniowania IZ FEEdKP odpowiedzialny był Lider porozumienia międzygminnego, we współpracy z Partnerem. Proces wyboru projektów przebiegał następująco:

- 1) Spotkania przedstawicieli Lidera oraz Partnera Porozumienia, analiza potrzeb;
- 2) Zebranie propozycji projektów przez Lidera Porozumienia;
- 3) Weryfikacja zgłoszonych propozycji zintegrowanych projektów, pod kątem ich zgodności z wymienionymi na wstępie rozdziału preferencjami ogólnymi oraz specyficznymi dla danych obszarów wsparcia określonymi w rozdziale 7 dokumentu *Polityka terytorialna województwa kujawsko-pomorskiego*, a także dostępną alokacją na poszczególne obszary wsparcia;
- 4) Końcowym efektem prac nad wyborem projektów było wypracowanie listy projektów zintegrowanych, spełniających wymienione wyżej preferencje i warunki oraz przekazanie jej do IZ do zatwierdzenia.

W ramach prac nad niniejszą Strategią i nad wyborem projektów, zarówno Lider porozumienia, jak i Partner, uczestniczyli w licznych spotkaniach z mieszkańcami, nieformalnych grupach roboczych, bieżących konsultacjach, posiedzeniach komisji i rad gmin, podczas których zarówno prezentowano propozycje projektów samorządów, jak i zbierano pomysły mieszkańców i partnerów społeczno-gospodarczych na realizację projektów zintegrowanych.

27 czerwca 2022 r. Rada Miejska Inowrocławia przyjęła Strategię Rozwoju Miasta Inowrocławia na lata 2021-2030, która stanowi istotny dokument planowania rozwoju lokalnego i określa kluczowe kierunki rozwoju Miasta Inowrocławia. Jednym z jej elementów jest wykaz projektów kluczowych dla rozwoju Miasta Inowrocławia, który zawiera większość projektów ujętych ostatecznie na liście podstawowej przedstawionej w rozdziale 10.4. Opracowanie i przyjęcie tego dokumentu wymagało szerokich konsultacji społecznych, w ramach, których mieszkańcy oraz partnerzy społeczno-gospodarczy zgłaszali swoje uwagi i propozycje działań.

Podobnie w przypadku Gminy Inowrocław, która opiera swoje działania na Strategii Rozwoju Gminy Inowrocław na lata 2021 – 2030 przyjętej uchwałą nr XXXVIII/362/2021 Rady Gminy Inowrocław z dnia 29 grudnia 2021 r w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Gminy Inowrocław na lata 2021 – 2030. Określa ona kluczowe kierunki rozwoju Gminy Inowrocław. Opracowanie i przyjęcie tego dokumentu wymagało szerokich konsultacji społecznych, w ramach, których mieszkańcy oraz partnerzy społeczno-gospodarczy zgłaszali swoje uwagi i propozycje działań. Strategia Rozwoju Gminy Inowrocław na lata 2021 - 2030 jest fundamentem wszystkich kolejnych dokumentów strategicznych tworzonych dla obszaru gminy wiejskiej Inowrocław.

Natomiast 30 września 2022 r. podpisane zostało porozumienie międzygminne w sprawie powołania ZIT Inowrocław dla realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miasta Inowrocław i Gminy Inowrocław, o czym szeroko informowano, jednocześnie zapraszając mieszkańców Miasta i Gminy oraz partnerów społeczno-gospodarczy do składania propozycji projektów. Mieszkańcy Miasta i Gminy oraz partnerzy społeczno-gospodarczych zostali zaproszeni do ciągłego śledzenia prac nad dokumentem Strategii ZIT na stronie internetowej Lidera Porozumienia. Natomiast za pomocą poczty elektronicznej, na adres [rozwoj@inowroclaw.pl](mailto:rozwoj@inowroclaw.pl) mogli przysyłać istotne, z punktu widzenia nowo powstającej Strategii pomysły związane z kwestiami ważnymi dla rozwoju naszego partnerstwa.

W październiku 2021 r. po ukazaniu się pierwszej wersji projektu dokumentu FEdKP 2021-2027 i piśmie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego w sprawie przeprowadzenia analizy potrzeb możliwych do dofinansowania, oba samorządy MOF Inowrocławia przeprowadziły wstępną analizę swoich potrzeb w oparciu o zdiagnozowane potrzeby i problemy. Na tej podstawie powstał pierwszy wykaz zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji w ramach programu regionalnego. Zawierał on łącznie 87 projektów - 44 propozycje inwestycji Gminy Inowrocław oraz 43 propozycje Miasta Inowrocławia.

Kolejne listy, zaktualizowane i zweryfikowane w związku z kolejnymi wersjami programu FEdKP 2021-2027 i ustaleniami w ramach prowadzonych negocjacji programu z Komisją Europejską, powstały w marcu, wrześniu, październiku i grudniu 2022 r. Natomiast w maju 2022 r. pojawił się projekt dokumentu Polityka Terytorialna Województwa Kujawsko – Pomorskiego, w którym zostały wskazane główne założenia PT, poziomy jej realizacji, obszary wsparcia dla ZIT oraz założenia finansowe – podział alokacji na poszczególne instrumenty terytorialne.

Między innymi znacznemu zmniejszeniu uległa alokacja przeznaczona na drogi wojewódzkie w miastach prezydenckich, co uniemożliwiało realizację przebudowy ulicy Magazynowej. Dodatkowo, warunki Komisji Europejskiej dotyczące inwestycji drogowych, które nie mogą wiązać się ze zwiększeniem przepustowości istniejących dróg, ani przyczyniać się do zwiększenia ruchu samochodowego na terenach zurbanizowanych, całkowicie uniemożliwiły realizację projektów drogowych.

Ponadto, pomimo wciąż istniejących potrzeb w zakresie modernizacji oświetlenia ulicznego oraz modernizacji energetycznej obiektów użyteczności publicznej, z uwagi na brak bezwrotnych dotacji a jedynie możliwe

wsparcie w formie instrumentu finansowego, czyli częściowo umarzalnej pożyczki, Miasto Inowrocław zmuszone było zrezygnować z realizacji takich projektów z powodu trudnej sytuacji finansowej Miasta, która nie pozwala na zaciągnięcie tak znacznych zobowiązań.

Pojawiło się także zalecenie o zachowaniu proporcji pomiędzy projektami finansowymi z EFRR i EFS+ i przeznaczenie ponad 15% całkowitej alokacji dla MOF Inowrocławia na projekty finansowane z EFS+.

Oba samorządy, w oparciu o pojawiające się dokumenty i informacje, dokonywały aktualizacji swoich propozycji projektowych pod kątem merytorycznym i finansowym, a ich wybór odbywał się na zasadach partnerstwa i zgodnie z określonymi zasadami i preferencjami określonymi w dokumencie Polityka Terytorialna.

Po długim procesie negocjacji i wewnętrznych ustaleń między partnerami MOF Inowrocławia, powstała lista projektów zawierająca spójny zestaw działań służących zrównoważonemu rozwojowi oraz długotrwałej poprawie warunków społecznych, gospodarczych i środowiskowych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Inowrocławia. Zawiera ona 20 projektów podstawowych (w tym dwa projekty dotyczące wsparcia administracyjnego i jeden dotyczący innego instrumentu terytorialnego – rewitalizacji). Lista projektów podstawowych zawiera takie działania, które w 100% spełniają wszystkie kryteria i preferencje projektu zintegrowanego. To zintegrowane podejście przedstawiono przy pomocy wiązek projektów stanowiących grupy projektów podobnego typu realizujących wspólny cel. Projekty w ramach wiązki wzajemnie się uzupełniają i pozwolą na osiągnięcie efektu synergii zaplanowanej interwencji. Wiazki projektów przyczynią się do realizacji poszczególnych celów szczegółowych Strategii, a poprzez nie realizacji celu głównego – podniesienia poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego oraz wsparcie procesu zielonej transformacji i gospodarki zeroemisyjnej.

Ostatecznie finansowaniem objęty będzie projekt, który spełni kryteria wyboru projektów przyjęte przez Komitet Monitorujący.

## **10.2. Uzasadnienie wyboru projektów poprzez wykazanie zgodności projektów z potrzebami rozwojowymi danego obszaru**

Bardzo duże znaczenie w kontekście możliwych do uzyskania efektów w wyniku realizacji zaplanowanych projektów, posiada stopień wpisania się ich w potrzeby rozwojowe obszaru. Aby stworzyć dobre warunki dla rozwoju całego obszaru, należy ukierunkować interwencję na najbardziej istotne sfery, w których występuje potencjał do jego osiągnięcia. Poza tym bardzo ważna jest również odpowiedź na diagnozowane na danym obszarze problemy, które mogą z kolei ograniczać możliwość prowadzenia działań w kluczowych sferach (przykładem może być np. mała liczba miejsc w placówkach przedszkoli co ogranicza możliwość podniesienia dostępności do usług w sferze wychowania przedszkolnego). Zaplanowane do realizacji projekty na obszarze MOF Inowrocławia wpisują się w potrzeby rozwojowe w kilku sferach, które przedstawiono w tabeli.

**Tabela 30. Uzasadnienie wyboru projektów do wsparcia**

<b>NAZWA SFERY</b>	<b>PROJEKTY</b>	<b>UZASADNIENIE POTRZEBY REALIZACJI PROJEKTU</b>
Gospodarka	ZIT-IN-1	Uzasadnieniem realizacji projektów ze sfery gospodarki są opisy potrzeb rozwojowych w części diagnostycznej, w rozdziale „Przedsiębiorczość”

NAZWA SFERY	PROJEKTY	UZASADNIENIE POTRZEBY REALIZACJI PROJEKTU
Termomodernizacja i poprawa efektywności energetycznej	ZIT-IN-8 ZIT-IN-9	Uzasadnieniem projektów ze sfery termomodernizacji są opisy potrzeb rozwojowych w części diagnostycznej, w rozdziale „Poprawa efektywności energetycznej, redukcja emisji zanieczyszczeń i adaptacja do zmian klimatu”
Adaptacja do zmian klimatu	ZIT-IN-10 ZIT-IN-11	Uzasadnieniem realizacji projektów ze sfery adaptacji do zmian klimatu są opisy potrzeb rozwojowych w części diagnostycznej, w rozdziale „Poprawa efektywności energetycznej, redukcja emisji zanieczyszczeń i adaptacja do zmian klimatu”
Transport	ZIT-IN-2 ZIT-IN-3 ZIT-IN-4 ZIT-IN-5 ZIT-IN-6 ZIT-IN-7	Uzasadnieniem realizacji projektów ze sfery transportu są opisy potrzeb rozwojowych w części diagnostycznej, w rozdziale „Transport”
Wychowanie przedszkolne	ZIT-IN-12 ZIT-IN-16 ZIT-IN-18	Uzasadnienie dla tych projektów zawiera rozdział diagnozy „Wychowanie przedszkolne (w tym identyfikacja gmin spełniających warunek dostępowy wsparcia w zakresie infrastruktury wychowania przedszkolnego)”
Edukacja	ZIT-IN-13 ZIT-IN-17	Uzasadnieniem realizacji projektów ze sfery edukacji są opisy potrzeb rozwojowych w części diagnostycznej, w rozdziałach „Kształcenie ogólne (w tym identyfikacja gmin spełniających warunek dostępowy wsparcia w zakresie infrastruktury edukacyjnej bazy sportowej)” oraz „Szkoły podstawowe i jakość kształcenia na poziomie szkoły podstawowej”
Kultura	ZIT-IN-14	Uzasadnieniem realizacji projektów ze sfery kultury są opisy potrzeb rozwojowych w części diagnostycznej, w rozdziale „Instytucje kultury”
Rewitalizacja i odnowa przestrzeni publicznej	ZIT-IN-15	Uzasadnieniem realizacji projektów ze sfery rewitalizacji i odnowy przestrzeni publicznej są opisy potrzeb rozwojowych w części diagnostycznej, w rozdziale „Rewitalizacja i odnowa przestrzeni publicznych”
Wsparcie potencjału administracyjnego	ZIT-IN-19 ZIT-IN-20	Uzasadnienie realizacji tych projektów zawarto w rozdziale 2.24 diagnozy: „Analiza potrzeb w zakresie wsparcia administracyjnego”

### 10.3. Uzasadnienie wyboru projektów w oparciu o preferencje określone dla poszczególnych obszarów wsparcia w PT WK-P

Przy wyborze projektów kluczowym założeniem było uwzględnienie preferencji określonych w rozdziale 7. dokumentu *Polityka Terytorialna Województwa Kujawsko-Pomorskiego*. Wybrano te projekty, które najlepiej realizują katalog preferencji i spełniają założenia wynikające z katalogu preferencji.

Ostatecznie, po weryfikacji merytorycznej oraz finansowej przez Instytucję Zarządzającą zgłoszonych propozycji projektowych, wypracowana została ostateczna lista projektów podstawowych, która zawiera 20 projektów

**Tabela 31. Uzasadnienie wyboru projektów w oparciu o preferencje określone dla poszczególnych obszarów wsparcia w PT WK-P**

Obszar wsparcia w polityce terytorialnej	PROJEKTY	UZASADNIENIE WYBORU PROJEKTÓW
Wsparcie infrastruktury biznesowej	ZIT-IN-1	W projekcie zaplanowano świadczenie usług doradczych z zakresu regionalnych inteligentnych specjalizacji z wykorzystaniem infrastruktury powstałej w ramach projektu.
Wsparcie systemów transportu miejskiego	ZIT-IN-2 ZIT-IN-3	Projekt obejmuje wykorzystanie pojazdów napędzanych przy zastosowaniu bezemisyjnych form napędu.
Wsparcie infrastruktury rowerowej	ZIT-IN-4 ZIT-IN-5 ZIT-IN-6 ZIT-IN-7	Inwestycje będą realizowane w oparciu o inny dokument z zakresu rozwoju mobilności. Preferencje w zakresie likwidacji luk w istniejącej sieci infrastruktury rowerowej.
Wsparcie ciepłowni lokalnych i sieci ciepłowniczych	ZIT-IN-8 ZIT-IN-9	Realizacja samodzielnych projektów polegających na wymianie i modernizacji nieefektywnych źródeł ciepła w budynkach wielorodzinnych mająca na celu zmniejszenie zanieczyszczeń i poprawę stanu powietrza.
Wsparcie działań adaptacyjnych do zmian klimatu w miastach	ZIT-IN-10 ZIT-IN-11	W ramach projektów planuje się działania z zakresu zielono-niebieskiej infrastruktury, w urządzeniu terenów zieleni preferowane są rodzime gatunki roślin, zastosowanie mają rozwiązania wspierające zgodność z zasadą DNSH.
Wsparcie inwestycji w zakresie infrastruktury wychowania przedszkolnego	ZIT-IN-16	W projekcie zastosowano rozwiązania wspierające zgodność z zasadą DNSH: zastosowanie rozwiązań z zakresu zielono-niebieskiej infrastruktury oraz gatunków rodzimych w zagospodarowywaniu otoczenia. Ponadto stosowanie dobrych praktyk z zakresu ochrony zieleni i drzew w celu zminimalizowania wpływu prowadzonych prac na występujące siedliska i gatunki.
Wychowanie przedszkolne (EFS+)	ZIT-IN-12 ZIT-IN-18	W ramach projektów nastąpi realizacja działań edukacyjnych uwzględniających rozwiązania i narzędzia wypracowane w PO WER i FERS.
Kształcenie ogólne (EFS+)	ZIT-IN-13 ZIT-IN-17	Realizacja działań edukacyjnych będzie uwzględniać wsparcie integracji dzieci lub uczniów (w tym ich umiejętności językowych i adaptacji kulturowej), których opiekunowie są migrantami. Wsparcie dotyczy szkół z obszarów zmarginalizowanych.
Wsparcie Instytucji kultury	ZIT-IN-14	W projekcie zastosowane są rozwiązania wspierające zgodność z zasadą DNSH: zastosowanie rozwiązań z zakresu zielono-niebieskiej infrastruktury, zastosowanie gatunków rodzimych w zagospodarowywaniu otoczenia, stosowanie dobrych praktyk z zakresu ochrony zieleni i drzew w celu zminimalizowania wpływu prowadzonych prac na występujące siedliska i gatunki.
Rewitalizacja i wsparcie odnowy przestrzeni publicznej	ZIT-IN-15	Projekty rewitalizacyjne będą wynikać z Gminnego Programu Rewitalizacji. Będą stosowały rozwiązania wspierające zgodność z zasadą DNSH: rozwiązania z zakresu zielono-niebieskiej infrastruktury oraz zastosowanie gatunków rodzimych w zagospodarowywaniu otoczenia.
Wsparcie administracyjne	ZIT-IN-19 ZIT-IN-20	Wsparcie administracyjne ma charakter narzędziowy, horyzontalny i służy skutecznemu zrealizowaniu pozostałych projektów Strategii.

*Opracowanie własne*

Ponadto wymienione powyżej projekty:

- realizują cele główne i operacyjne Strategii Przyspieszenia 2030+,
- wynikają z diagnozy i realizują w największym stopniu (wartość wskaźników) cele i potrzeby rozwojowe obszaru MOF Inowrocławia,
- charakteryzują się istotnym znaczeniem dla rozwoju ZIT Inowrocławia w aspekcie społecznym, gospodarczym i środowiskowym,
- posiadają gotowość techniczną do realizacji i gotowość aplikowania o środki,
- są projektami zintegrowanymi.

Projekty te będą komplementarne z projektami realizowanymi w ramach RLKS (Rozwój Lokalny Kierowany przez Społeczność). Obydwa instrumenty terytorialne łączy oddolność, terytorialność, partnerstwo, decentralizacja zarządzania oraz współpraca. Na poziomie projektów, komplementarność w ZIT i RLKS może dotyczyć m.in. przedsięwzięć wpisujących się w zakres wsparcia i cele dedykowane EFS+, czy działań społecznych zaplanowanych do realizacji w ramach RLKS na infrastrukturze wspieranej w ramach ZIT.

## 10.4. Wykaz wybranych projektów do wsparcia wraz z ich krótką charakterystyką

Tabela 32. Lista projektów podstawowych

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		19
																	Nr projektu	Cel polityki	
																		pośrednia (2024 r.)	docelowa (2029 r.)
ZIT-IN-1	CP1	1(iii)	Wsparcie infrastruktury biznesowej, w tym m.in. powstawania i rozwoju inkubatorów przedsiębiorczości i, ośrodków wspierających przedsiębiorczość	Wiązka 1. Dostęp do wysokiej jakości usług na obszarze MOF	EFRR	Miasto Inowrocław/ IOB	Centrum Wsparcia Biznesu InoLAB	TAK	220 000,00	220 000,00	187 000,00	85	produktu	Powierzchnia dostępna we wspartych inkubatorach przedsiębiorczości	szt.	b.d.*	0	b.d.*	
														Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	0	1	
														MŚP korzystające z usług inkubatora przedsiębiorczości po jego utworzeniu	szt/rok	20	0	20	
									<b>220 000,00</b>	<b>220 000,00</b>	<b>187 000,00</b>								
ZIT-IN-2	CP2	2(viii)	Projekty z zakresu rozwoju i usprawnienia systemu transportu miejskiego, w tym węzły zintegrowane i infrastruktura przystankowa *	Wiązka 2. Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej	EFRR	Miasto Inowrocław	Infrastruktura systemu transportu publicznego w MOF Inowrocławia	TAK	2 500 000,00	2 500 000,00	2 125 000,00	85	produktu	liczba zmodernizowanej infrastruktury transportu publicznego	szt.	70	0	70	
														Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”	szt.	1	0	1	
														Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	0	1	
														Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	72820	0	72820	
														Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych w obiektach „parkuj i jedź”	szt/rok	1000	0	1000	
ZIT-IN-3	CP2	2(viii)	Tabor na potrzeby czystej komunikacji miejskiej *	Wiązka 2. Wspieranie zrównoważonej mobilności	EFRR	Miasto Inowrocław	Niskoemisyjny transport publiczny w MOF Inowrocławia	TAK	4 500 000,00	3 700 000,00	3 145 000,00	85	produktu	Liczba zakupionych jednostek taboru autobusowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej	szt.	6	0	6	



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
														Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	0	1
														Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	72820	0	72820
														Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego	osoby	240	0	240
													rezultatu	Szacowana emisja gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO2/rok	b.d.	0	b.d.*
ZIT-IN-4	CP2	2(viii)	Infrastruktura przeznaczona dla rowerów ZIT/OPPT	Wiązka 2. Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej	EFRR	Miasto Inowrocław	Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - przebudowa ciągu pieszo-rowerowego w ul. Miechowskiej	TAK	220 000,00	220 000,00	187 000,00	85	produktu	Wspierana infrastruktura rowerowa	km	0,7	0	0,7
														Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	0	1
													rezultatu	Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej	użytkownicy/rok	20000	0	20000
ZIT-IN-5	CP2	2(viii)	Infrastruktura przeznaczona dla rowerów ZIT/OPPT	Wiązka 2. Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej	EFRR	Miasto Inowrocław / Powiat Inowrocławski	Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi dla rowerów w ul. Toruńskiej	TAK	350 000,00	350 000,00	297 500,00	85	produktu	Wspierana infrastruktura rowerowa	km	0,7	0	0,7
														Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	0	1
													rezultatu	Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej	użytkownicy/rok	10000	0	10000
ZIT-IN-6	CP2	2(viii)	Infrastruktura przeznaczona dla rowerów ZIT/OPPT	Wiązka 2. Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej	EFRR	Miasto Inowrocław	Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi dla rowerów w ul. Szymborskiej i Wielkopolskiej	TAK	1 500 000,00	1 500 000,00	1 275 000,00	85	produktu	Wspierana infrastruktura rowerowa	km	3,0	0	3,0
														Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	0	1
													rezultatu	Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej	użytkownicy/rok	20000	0	20000
ZIT-IN-7	CP2	2(viii)	Infrastruktura przeznaczona dla rowerów ZIT/OPPT	Wiązka 2. Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej	EFRR	Miasto Inowrocław	Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi rowerowej w ul. Pakoskiej	TAK	300 000,00	300 000,00	255 000,00	85	produktu	Wspierana infrastruktura rowerowa	km	0,6	0	0,6

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
														Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	0	1
													rezultatu	Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej	użytkownicy /rok	5000	0	5000
ZIT-IN-8	CP2	2(i)	Wymiana i modernizacja źródeł ciepła	Wiązka 3. Poprawa efektywności energetycznej, redukcja emisji gazów cieplarnianych oraz działania adaptacyjne mające na celu budowanie odporności i przystosowanie do zmian klimatu	EFRR	Miasto Inowrocław	Modernizacja energetyczna komunalnych budynków mieszkalnych - I etap	TAK	1 000 000,00	1 000 000,00	850 000,00	85	produktu	Lokale mieszkalne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej	szt.	7	0	7
														Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej	m <sup>2</sup>	1900	0	1900
														liczba zlikwidowanych indywidualnych źródeł ciepła (piece kaflowe) w budynkach	szt.	93	0	93
														Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	0	1
													rezultatu	Liczba dodatkowych użytkowników podłączonych do sieci ciepłowniczej	osoby	7	0	7
ZIT-IN-9	CP2	2(i)	Wymiana i modernizacja źródeł ciepła	Wiązka 3. Poprawa efektywności energetycznej, redukcja emisji gazów cieplarnianych oraz działania adaptacyjne mające na celu budowanie odporności i przystosowanie do zmian klimatu	EFRR	Miasto Inowrocław	Modernizacja energetyczna komunalnych budynków mieszkalnych - II etap	TAK	1 000 000,00	1 000 000,00	850 000,00	85	produktu	Lokale mieszkalne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej	szt.	7	0	7
														Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej	m <sup>2</sup>	1800	0	1800
														liczba zlikwidowanych indywidualnych źródeł ciepła (piece kaflowe) w budynkach	szt.	80	0	80
														Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	0	1
													rezultatu	Liczba dodatkowych użytkowników podłączonych do sieci ciepłowniczej	osoby	7	0	7
ZIT-IN-10	CP2	2(iv)	Działania adaptacyjne w miastach (nasadzenia, zazielenianie miast, gospodarowanie wodami opadowymi)	Wiązka 3. Poprawa efektywności energetycznej, redukcja emisji gazów cieplarnianych oraz działania adaptacyjne mające na	EFRR	Miasto Inowrocław	Zielony Inowrocław - łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do ich skutków - I etap	TAK	805 000,00	805 000,00	684 000,00	85	produktu	Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu	ha	1	0	1
														Pojemność obiektów małej retencji	m <sup>3</sup>	8500	0	8500
														Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	0	1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
													rezultatu	Objętość retencjonowania wody	m <sup>3</sup>	8500	0	8500
													rezultatu	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem	osoby	18000	0	18000
ZIT-IN-11	CP2	2(iv)	Działania adaptacyjne w miastach (nasadzenia, zazielenianie miast, gospodarowanie wodami opadowymi)	Wiązka 3. Poprawa efektywności energetycznej, redukcja emisji gazów cieplarnianych oraz działania adaptacyjne mające na celu budowanie odporności i przystosowanie do zmian klimatu	EFRR	Miasto Inowrocław	Zielony Inowrocław - łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do ich skutków - II etap	TAK	1 800 000,00	1 800 000,00	1 530 000,00	85	produktu	Długość zmodernizowanej sieci kanalizacji deszczowej	km	3,3	0	3,3
													produktu	Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	0	1
													rezultatu	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem	osoby	26900	0	26900
									14 228 303,00	13 175 000,00	11 198 500,00							
ZIT-IN-12	CP4	4(f)	Wychowanie przedszkolne	Wiązka 1. Dostęp do wysokiej jakości usług na obszarze MOF	EFS	Miasto Inowrocław	Zajęcia dodatkowe i poprawa dostępności w przedszkolach samorządowych i oddziałach przedszkolnych szkół podstawowych w Inowrocławiu	TAK	1 212 838,82	1 212 838,82	1 030 913,00	85	produktu	Liczba dzieci objętych dodatkowymi zajęciami w edukacji przedszkolnej	osoby	125	15	125
													produktu	Liczba szkół i placówek systemu oświaty objętych wsparciem	szt.	7	7	7
													produktu	liczba obiektów edukacyjnych dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	szt.	7	0	7
													produktu	liczba przedstawicieli kadry szkół i placówek systemu oświaty objętych wsparciem	osoby	100	0	100
													rezultatu	liczba przedstawicieli kadry szkół i placówek systemu oświaty, którzy uzyskali kwalifikacje po opuszczeniu programu	osoby	100	0	100
ZIT-IN-13	CP4	4(f)	Kształcenie ogólne	Wiązka 1. Dostęp do wysokiej jakości usług na obszarze MOF	EFS	Miasto Inowrocław	Zajęcia pozalekcyjne dla uczniów oraz poprawa dostępności i jakości warunków kształcenia w szkołach podstawowych	TAK	612 838,82	612 838,82	520 913,00	85	produktu	Liczba uczniów szkół i placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie ogólne objętych wsparciem	os.	1500	50	1500
													produktu	Liczba szkół i placówek systemu oświaty objętych wsparciem	szt.	12	12	12

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
													rezultatu	liczba przedstawicieli kadry szkół i placówek systemu oświaty objętych wsparciem	osob y	220	12	220	
															liczba uczniów, którzy nabyli kwalifikacje po opuszczeniu programu	osob y	700	10	700
															liczba przedstawicieli kadry szkół i placówek systemu oświaty, którzy uzyskali kwalifikacje po opuszczeniu programu	osob y	100	10	100
ZIT-IN-16	CP4	4(ii)	Inwestycje w infrastrukturę przedszkolną ***	Wiązka 1. Dostęp do wysokiej jakości usług na obszarze MOF	EFRR	Gmina Inowrocław	Budowa przedszkola w Jacewie, gm. Inowrocław	NIE	2 500 000,00	2 500 000 €	1 797 916,00	85	produktu	liczba wybudowanych przedszkoli	szt.	1	0	1	
														liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	szt.	1	0	1	
														Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki nad dziećmi	osob y	200	0	200	
ZIT-IN-17	CP4	4(f)	Kształcenie ogólne	Wiązka 1. Dostęp do wysokiej jakości usług na obszarze MOF	EFS	Gmina Inowrocław	Zajęcia dla uczniów szkół podstawowych Gminy Inowrocław - Mam plan na siebie	NIE	786 691,00	786 691 €	668 687,00	85	produktu	Liczba uczniów szkół i placówek systemu oświaty prowadzących kształcenie ogólne objętych wsparciem	osob y	300	100	300	
														Liczba szkół i placówek systemu oświaty objętych wsparciem	pod miot y	5	2	5	
														liczba przedstawicieli kadry szkół i placówek systemu oświaty objętych wsparciem	osob y	20	0	20	
														Liczba przedstawicieli kadry szkół i placówek systemu oświaty, którzy uzyskali kwalifikacje po opuszczeniu programu	osob y	15	0	15	
														liczba uczniów, którzy nabyli kwalifikacje po opuszczeniu programu	osob y	200	0	200	
ZIT-IN-18	CP4	4(f)	Wychowanie przedszkolne	Wiązka 1. Dostęp do wysokiej jakości usług na obszarze MOF	EFS	Gmina Inowrocław	Zajęcia dla dzieci uczęszczających do placówek przedszkolnych Gminy Inowrocław - Przyjazne przedszkole	NIE	786 691,00	786 691 €	668 687,00	85	produktu	Liczba dzieci objętych dodatkowymi zajęciami w edukacji przedszkolnej	os.	100	0	100	
														liczba szkół i placówek oświaty objętych wsparciem	pod miot y	1	0	1	
														liczba przedstawicieli kadry szkół i placówek systemu oświaty objętych wsparciem	osob y	6	0	6	
														liczba przedstawicieli kadry szkół i placówek oświaty, którzy uzyskali	osob y	5	0	5	

\*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
														kwalfikacje po opuszczeniu programu					
									<b>5 899 059,64</b>	<b>5 899 059,64</b>	<b>4 687 116,00</b>								
ZIT-IN-14	CP5	5(i)	Wsparcie instytucji kultury	Wiązka 1. Dostęp do wysokiej jakości usług na obszarze MOF	EFRR	Miasto Inowrocław	Zwiększenie potencjału instytucji kultury poprzez modernizację Teatru Miejskiego i Teatru Letniego w Inowrocławiu	TAK	1 050 000,00	1 050 000,00	892 500,00	85	produktu	Liczba obiektów kulturalnych i turystycznych objętych wsparciem	szt.	2	0	2	
														Liczba instytucji kultury objętych wsparciem	szt.	1	0	1	
														Wsperane strategie zintegrowanego rozwoju	szt.	1	0	1	
													rezultatu	Liczba osób odwiedzających obiekty kulturalne objęte wsparciem	osoby/rok	40000	0	40000	
ZIT-IN-15	CP5	5(i)	Rewitalizacja	Wiązka 4. Rewitalizacja	EFRR	Miasto Inowrocław	Rewitalizacja Miasta Inowrocławia	TAK	1 553 996,47	1 553 996,47	1 320 897,00	85	produktu	Powierzchnia obszarów objętych rewitalizacją	ha	166	0	166	
														Wsperane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	1	0	1	
													rezultatu	Liczba osób korzystających z obszarów publicznych objętych wsparciem	osoby	9000	0	9000	
ZIT-IN-19	CP5	5i	Wsparcie administracyjne	Wiązka 5. Wsparcie administracyjne	EFRR	Miasto Inowrocław	Wsparcie administracyjne ZIT Inowrocław - I etap	TAK	60 874,45	60 874,45	51 743,80	85	produktu	Podmioty zaangażowane w przygotowanie i realizację strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	2	0	2	
														rezultatu	Liczba osób objętych projektem w ramach wsparcia administracyjnego	os.	8	0	8
ZIT-IN-20	CP5	5i	Wsparcie administracyjne	Wiązka 5. Wsparcie administracyjne	EFRR	Miasto Inowrocław	Wsparcie administracyjne ZIT Inowrocław - II etap	TAK	60 874,45	60 874,45	51 743,80	85	produktu	Podmioty zaangażowane w przygotowanie i realizację strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	szt.	2	0	2	
														rezultatu	Liczba osób objętych projektem w ramach wsp. administracyjnego	osoby	8	0	8
									<b>2 725 745,37</b>	<b>2 725 745,37</b>	<b>2 316 884,60</b>								
							<b>RAZEM, w tym:</b>		<b>22 819 804,19</b>	<b>22 019 805,01</b>	<b>18 389 500,60</b>								
							<b>EFRR</b>		<b>19 420 745,37</b>	<b>18 498 996,47</b>	<b>15 500 300,60</b>								
							<b>EFS</b>		<b>3 399 058,82</b>	<b>3 399 058,82</b>	<b>2 889 200,00</b>								
		* wartość docelowa określana będzie wyłącznie na poziomie poszczególnych projektów we wnioskach o dofinansowanie																	

## 10.5. Wskazanie podejścia zintegrowanego

Zgodnie z Polityką Terytorialną Województwa Kujawsko-Pomorskiego<sup>42</sup> istotą wdrażania instrumentu ZIT jest realizacja projektów zintegrowanych. Projekt zintegrowany to projekt, który wpisuje się w cele rozwoju obszaru funkcjonalnego objętego instrumentem i jest ukierunkowany na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych - oznacza to, że projekt ma wpływ na więcej niż jedną gminę w MOF oraz jego realizacja jest uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i w części kierunkowej strategii.

Projekt zintegrowany powinien spełniać przynajmniej jeden z dwóch warunków:

- jest projektem partnerskim w rozumieniu art. 39 ustawy wdrożeniowej, tj. partnerstwem podmiotów utworzonym w celu wspólnej realizacji projektu wnoszących do projektu zasoby ludzkie, organizacyjne, techniczne lub finansowe, w zakresie określonym przez instytucję zarządzającą krajowym programem albo instytucję zarządzającą regionalnym programem;
- deklarowany jest wspólny efekt, rezultat lub produkt końcowy projektu, tj. wspólne wykorzystanie stworzonej w jego ramach infrastruktury w przypadku projektów „twardych”, lub objęcie wsparciem w przypadku projektów „miękkich”, mieszkańców co najmniej 2 gmin obszaru funkcjonalnego, co powinno znaleźć swoje uzasadnienie zarówno w części diagnostycznej, jak i kierunkowej strategii.

Zintegrowane inwestycje rozumiane są również jako wiązka projektów, w wyniku realizacji których zostaną osiągnięte cele wyznaczone w strategii terytorialnej.

W tej strategii podejście zintegrowane zrealizowano poprzez **wiązki projektów** stanowiące grupy projektów podobnego typu realizujących wspólny cel. Projekty w ramach wiązki wzajemnie się uzupełniają i pozwolą na osiągnięcie efektu synergii zaplanowanej interwencji. Wszystkie wiązki wpisują się w cele rozwojowe obszaru wyznaczone w dokumencie i ukierunkowane są na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych zidentyfikowanych w syntezie diagnozy. Pogrupowanie projektów w wiązki pozwala uwidocznic wspólny efekt realizowanych działań, który będzie miał wpływ na rozwój całego obszaru MOF Inowrocławia. Poprzez skumulowanie działań w wiązkach projektów, ich wspólna realizacja umożliwi kompleksową realizację celów Strategii. Wiazki projektów przyczynią się do realizacji poszczególnych celów szczegółowych Strategii, a poprzez nie realizacji celu głównego – podniesienia poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego oraz wsparcie procesu zielonej transformacji i gospodarki zeroemisyjnej.

Wyznaczony obszar MOF charakteryzuje się silnym powiązaniem otoczenia z miastem rdzeniowym Inowrocławiem, widoczne w dojazdach do pracy lub szkół, co przyczynia się do pełnienia przez niego ważnej funkcji ośrodka obsługującego również obszar wiejski. Duża część zaplanowanej interwencji realizowana będzie na obszarze miasta Inowrocław, jednak przez wzgląd na specyfikę wyznaczonego obszaru MOF – miasto rdzeniowe i gmina wiejska – projekty realizowane na obszarze miasta, w tym infrastruktura, będą miały wpływ na rozwój całego obszaru i będą z niej korzystali również mieszkańcy wiejskiej części wyznaczonego MOF.

W Strategii wyszczególniono następujące wiązki projektów:

Wiązka 1. **Dostęp do wysokiej jakości usług na obszarze MOF** – wiązka składa się z pakietu projektów skupiających się na rozwoju i podniesieniu poziomu dostępności do usług na obszarze MOF: 5 projektów z zakresu rozwoju usług wychowania i edukacji dzieci i młodzieży, mających na celu zarówno inwestycje w infrastrukturę jak i podniesienie jakości już istniejących miejsc wychowania przedszkolnego oraz podniesienie jakości kształcenia i rozwój kompetencji kluczowych uczniów szkół podstawowych, 1 projekt dotyczący wsparcia instytucji kultury, w wyniku którego podniesie się poziom dostępności do tego typu instytucji na obszarze MOF oraz 1 projekt z zakresu wsparcia

---

<sup>42</sup> Załącznik do Uchwały nr 9/312/23 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 1 marca 2023 r.

infrastruktury biznesowej, który przyczyni się do zwiększenia dostępności m.in. do usług dla biznesu. Wiązka projektów będzie realizowała zadania w ramach celów szczegółowych „Wysoka jakość życia społeczeństwa” i „Gospodarka i wykształcone kadry”.

- Wiązka 2. **Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej** – 6 projektów obejmujących rozwój infrastruktury rowerowej, rozwój i usprawnienie systemu transportu miejskiego oraz zakup niskoemisyjnego taboru. Miasto Inowrocław stanowi ważny punkt przesiadkowy dla mieszkańców obszaru ZIT i w związku z tym projekty realizowane na jego obszarze będą miały istotny wpływ na funkcjonowanie systemu transportowego całego obszaru ZIT. Wiązka projektów będzie realizowała zadania w ramach celu szczegółowego „Zielona transformacja i gospodarka niskoemisyjna”.
- Wiązka 3. **Poprawa efektywności energetycznej, redukcja emisji gazów cieplarnianych oraz działania adaptacyjne mające na celu budowanie odporności i przystosowanie do zmian klimatu** – 4 projekty polegające na modernizacji energetycznej budynków oraz tworzeniu niebieskiej i zielonej infrastruktury. Wiązka projektów będzie realizowała zadania w ramach celu szczegółowego „Zielona transformacja i gospodarka niskoemisyjna”.
- Wiązka 4. **Rewitalizacja** – działania wynikające z Gminnego Programu Rewitalizacji. Wiązka projektów obejmie zadania w ramach celu szczegółowego „Atrakcyjna i dostępna przestrzeń”.
- Wiązka 5. **Wsparcie administracyjne** – 2 projekty mające na celu wsparcie pracowników wykonujących obowiązki związane z realizacją działań w ramach Polityki Terytorialnej. Wiązka projektów będzie realizowała zadania w ramach celu szczegółowego „Wsparcie administracyjne”.

**Tabela 33. Podejście zintegrowane: wiązki projektów**

Nazwa wiązki projektów	Projekty	cele szczegółowe
WIĄZKA 1. Dostęp do wysokiej jakości usług na obszarze MOF	ZIT-IN-1 Centrum Wsparcia Biznesu InoLAB	Gospodarka i wykształcone kadry
	ZIT-IN-12 Zajęcia dodatkowe i poprawa dostępności w przedszkolach samorządowych i oddziałach przedszkolnych szkół podstawowych w Inowrocławiu	Wysoka jakość życia społeczeństwa
	ZIT-IN-13 Zajęcia pozalekcyjne dla uczniów oraz poprawa dostępności i jakości warunków kształcenia w szkołach podstawowych	
	ZIT-IN-16 Budowa przedszkola w Jacewie, gm. Inowrocław	
	ZIT-IN-17 Zajęcia dla uczniów szkół podstawowych Gminy Inowrocław - Mam plan na siebie	
	ZIT-IN-18 Zajęcia dla dzieci uczęszczających do placówek przedszkolnych Gminy Inowrocław - Przyjazne przedszkole	
	ZIT-IN-14 Zwiększenie potencjału instytucji kultury poprzez modernizację Teatru Miejskiego i Teatru Letniego w Inowrocławiu	
WIĄZKA 2. Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej	ZIT-IN-2 Infrastruktura systemu transportu publicznego w MOF Inowrocławia	Zielona transformacja i gospodarka niskoemisyjna
	ZIT-IN-3 Niskoemisyjny transport publiczny w MOF Inowrocławia	
	ZIT-IN-4 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - przebudowa ciągu pieszo-rowerowego w ul. Miechowickiej	
	ZIT-IN-5 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi dla rowerów w ul. Toruńskiej	
	ZIT-IN-6 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi dla rowerów w ul. Szymborskiej i Wielkopolskiej	

Nazwa wiązki projektów	Projekty	cele szczegółowe
	ZIT-IN-7 Rozbudowa sieci dróg rowerowych oraz infrastruktury w MOF Inowrocławia - budowa drogi rowerowej w ul. Pakoskiej	
WIĄZKA 3. Poprawa efektywności energetycznej oraz adaptacja do zmian klimatu	ZIT-IN-8 Modernizacja energetyczna komunalnych budynków mieszkalnych - I etap	Zielona transformacja i gospodarka niskoemisyjna
	ZIT-IN-9 Modernizacja energetyczna komunalnych budynków mieszkalnych - II etap	
	ZIT-IN-10 Zielony Inowrocław - łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do ich skutków - I etap	
	ZIT-IN-11 Zielony Inowrocław - łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do ich skutków - II etap	
WIĄZKA 4. Rewitalizacja	ZIT-IN-15 Rewitalizacja Miasta Inowrocławia	Atrakcyjna i dostępna przestrzeń
WIĄZKA 5. Wsparcie administracyjne	ZIT-IN-19 Wsparcie administracyjne – etap I	Wsparcie administracyjne
	ZIT-IN-20 Wsparcie administracyjne – etap II.	

*Opracowanie własne*



## 10.6. Lista projektów rezerwowych

Tabela 34. Lista projektów rezerwowych

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		20
																		Wartość wskaźnika		jednostka
Nr projektu	Cel polityki	Cel szczegółowy (kod)	Wiązki projektów	Typ wsparcia	Fundusz	Beneficjent	Nazwa projektu	Czy projekt znajduje się na obszarze problemowym?	Krótki opis projektu	Całkowita wartość projektu (EUR)	Koszty kwalifikowane (EUR)	Dofinansowanie UE (EUR)	Wartość dofinansowania (PLN)	% dofinansowania	Typ wskaźnika	Nazwa wskaźnika	jednostka	pośrednia (2024 r.)	docelowa (2029 r.)	
ZIT-IN-1	CP2	2(viii)	WIĄZKA 2. Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej	Infrastruktura przeznaczona dla rowerów ZIT/OPPT	EFRR	Gmina Inowrocław	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 251 w zakresie wykonania ciągu pieszo-rowerowego na odcinku Inowrocław-Sławęcinek	NIE	Projekt polega na wykonaniu ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej na odcinku -od granicy Gminy Inowrocław z Miastem Inowrocław do istniejącego ciągu pieszo-rowerowego przy węźle obwodnicy Inowrocławia w m. Sławęcinek, wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 251. łączna długość odcinka – 1,5 km.	258 620,00	258 620,00	219 827,00	998 014,00	85	produktu	Długość wybudowanych ścieżek rowerowych	km	0	1,5	
															rezultatu	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	Tony równoważnika CO <sub>2</sub> /rok	0		
ZIT-IN-2	CP2	2(viii)	WIĄZKA 2. Wspieranie zrównoważonej mobilności miejskiej	Infrastruktura przeznaczona dla rowerów ZIT/OPPT	EFRR	Gmina Inowrocław	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 251 w zakresie wykonania ciągu pieszo-rowerowego na odcinku Inowrocław-Cieślin – granica gminy	NIE	Projekt polega na wykonaniu ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej na odcinku -od granicy Gminy Inowrocław z Miastem Inowrocław, wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 251 aż do granicy Gminy Inowrocław z Gminą Pakość. łączna długość odcinka – 2,8 km.	660 344,00	660 344,00	561 292,00	2 548 265,00	85	produktu	Długość wybudowanych ścieżek rowerowych	km	0	2,8	
															rezultatu	Szacowana emisja gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO <sub>2</sub> /rok	0		
ZIT-IN-3	CP2	2(i)	WIĄZKA 3. Poprawa efektywności energetycznej oraz adaptacja do zmian klimatu	Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych. Kompleksowa modernizacja energetyczna obiektów użyteczności publicznej wraz z audytem	EFRR	Gmina Inowrocław	Termomodernizacja budynku Szkoły Podstawowej w Tupadłach	NIE	Projekt zakłada kompleksową termomodernizację budynku Szkoły Podstawowej, obejmującą: ocieplenie ścian i więźby dachowej, zastosowanie systemów fotowoltaicznych oraz pompy ciepła, wymianę stolarki okiennej i drzwiowej oraz wymianę źródła ciepła.	215 517,00	215 517,00	105 603,00	479 437,00	49	produktu	Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków	Szt.		1,0	
															produktu	Liczba wybudowanych jednostek wytwarzania energii elektrycznej z OZE	Szt.		1,0	
															produktu	Liczba wybudowanych jednostek wytwarzania energii cieplnej z OZE	Szt.		1,0	
															produktu	Powierzchnia użytkowa budynków poddanych termomodernizacji	m <sup>2</sup>			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
ZIT-IN-4	CP2	2(i)	WIAZKA 3. Poprawa efektywności energetycznej oraz adaptacja do zmian klimatu	Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych. Kompleksowa modernizacja energetyczna obiektów użyteczności publicznej wraz z audytem	EFRR	Gmina Inowrocław	Termomodernizacja świetlicy wiejskiej w m. Pławin	NIE	Projekt zakłada kompleksową termomodernizację budynku Szkoły Podstawowej, obejmującą: ocieplenie ścian i więźby dachowej, zastosowanie systemów fotowoltaicznych oraz pompy ciepła, wymianę stolarki okiennej i drzwiowej oraz wymianę źródła ciepła.	215 517,00	215 517,00	105 603,00	479 437,00	49	produktu	Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków	Szt.		1,0
																Liczba wybudowanych jednostek wytwarzania energii elektrycznej z OZE	Szt.		1,0
																Liczba wybudowanych jednostek wytwarzania energii cieplnej z OZE	Szt.		1,0
																Powierzchnia użytkowa budynków poddanych termomodernizacji	m <sup>2</sup>		
ZIT-IN-6	CP5	5(i)	WIAZKA 1. Dostęp do wysokiej jakości usług na obszarze MOF	Wspieranie zintegrowanego i sprzyjającego włączeniu społecznemu rozwoju społecznego, gospodarczego i środowiskowego, kultury, dziedzictwa naturalnego, zrównoważonej turystyki i bezpieczeństwa na obszarach miejskich, w zakresie rozbudowy, przebudowy, remontu istniejącej instytucji kultury	EFRR	Gmina Inowrocław	Rozbudowa budynku Gminnej Biblioteki Publicznej w Jaksicach	NIE	Projekt polegał będzie na rozbudowie istniejącego budynku Gminnej Biblioteki Publicznej w Jaksicach poprzez dobudowanie nowej części budynku, w którym zlokalizowane będą pomieszczenia umożliwiające rozszerzenie działalności kulturalnej placówki. Stworzona infrastruktura oraz zakupione wyposażenie dostosowane będzie do osób o szczególnych potrzebach, w tym z niepełnosprawnościami. W nowopowstałej części budynku planuje się stworzenie medioteki, pełniącej funkcję centrum życia społecznego.	120 000,00	120 000,00	102 000,00	463 080,00	85	produktu	Liczba instytucji kultury objętych wsparciem	szt.	0	1
ZIT-IN-7	CP5	5(i)	WIAZKA 1. Dostęp do wysokiej jakości usług na	Wspieranie zintegrowanego i sprzyjającego włączeniu	EFRR	Gmina Inowrocław	Budowa wodnego placu zabaw w m. Łojewo	NIE	Projekt polega na podjęciu działań związanych z zagospodarowaniem turystycznym otoczenia zbiornika wodnego – jeziora w m. Łojewo poprzez budowę wodnego placu zabaw. Projekt	300 000,00	300 000,00	255 000,00	1 157 700,00	85	produktu	Liczba wybudowanych obiektów turystycznych i rekreacyjnych	szt	0	1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
				społecznemu rozwoju społecznego, gospodarczego i środowiskowe go, kultury, dziedzictwa naturalnego, zrównoważon ej turystyki i bezpieczeńst wa na obszarach miejskich, wsparcie turystyki					wpisuje się w szersze działanie promocyjne walorów turystycznych Gminy Inowrocław, realizowane od 2020 r., polegające na utworzeniu Ośrodka Sportu i Rekreacji w m. Łojewo. W ramach przedsięwzięcia planuje się wybudować obiekt rekreacyjny, na terenie, którego powstanie basen dla dzieci oraz szereg urządzeń wodnych, typu tryskacze, gejzery, deszczownie oraz fontanny						rezultatu	Wzrost oczekiwanej liczby odwiedzin w miejscu objętym wsparciem	Os.	0	2000
ZIT-IN-8	CP5	5(i)	Rewitalizacja	Wspieranie zintegrowane go i sprzyjającego włączeniu społecznemu rozwoju społecznego, gospodarczego i środowiskowe go, kultury, dziedzictwa naturalnego, zrównoważon ej turystyki i bezpieczeństwa na obszarach miejskich, odnowa przestrzeni publicznych	EFRR	Gmina Inowrocław	Zagospodarowanie przestrzeni publicznej polegające na odnowie terenów rekreacyjnych w miejscowościach Cieśli, Pławin oraz Tupadły	NIE	W ramach projektu planuje się podjąć działania związane z zagospodarowaniem stawów oraz terenów przyległych na cele sportowo – rekreacyjne w m. Cieślin, Pławin oraz Tupadły. Planuje się wykonać prace związane z zagospodarowaniem na cele sportowo - rekreacyjne terenów otaczających staw. Planuje się wykonać prace związane z bagrowaniem stawu, oczyszczeniem linii brzegowej, usunięciem namułu, napowietrzeniem stawu, wykonaniem alejek spacerowych, ławek parkowych oraz oświetlenia parkowego. Planuje się również wykonać plac zabaw i siłownię zewnętrzną oraz boiska do gry w piłkę plażową	288 735,00	288 735,00	245 424,00	1 114 224,00	85	produktu	Liczba wybudowanej infrastruktury turystycznej	szt	0	3
																Liczba wybudowanych obiektów turystycznych i rekreacyjnych	Szt.	0	12
										<b>RAZEM</b>		<b>708 027,00</b>	<b>463 984,00</b>						
										<b>w tym EFRR</b>		<b>708 027,00</b>	<b>463 984,00</b>						
										<b>w tym EFS</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>						

# 11. Plan wdrożeniowy dla realizacji strategii

Za realizację ogółu ustaleń strategii terytorialnej odpowiedzialny jest Lider porozumienia międzygminnego – miasto Inowrocław - działający w porozumieniu z Partnerem – gminą wiejską Inowrocław. Lider i Partner realizują to zadanie poprzez **Zespół Zadaniowy ds. Realizacji Strategii ZIT** (zwany dalej *Zespołem zadaniowym*).

Zespół zadaniowy zostanie powołany spośród pracowników jst, na wniosek Lidera porozumienia w uzgodnieniu z Partnerem. W tym samym trybie zostaną określone szczegółowe zadania Zespołu zadaniowego. Powołanie zespołu zadaniowego jest merytorycznie związane z dwuetapowym projektem polegającym na wsparciu administracyjnym dla prowadzenia polityki terytorialnej w partnerstwie (ZIT-IN-19 i ZIT-IN-20).

Rolą Zespołu zadaniowego będzie w szczególności:

1. Bieżąca współpraca z Instytucją Zarządzającą programem regionalnym Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza 2021-2027 w zakresie ogółu spraw związanych z realizacją ustaleń strategii dla partnerstwa.
2. Bieżąca współpraca z beneficjentami projektów ujętych w strategii w celu optymalizacji procesu ich realizacji.
3. Bieżąca współpraca z interesariuszami procesu kształtowania rozwoju danego partnerstwa – w celu przekazywania informacji na temat postępów realizacji ustaleń strategii oraz zbierania opinii i sugestii na rzecz jego usprawnienia.
4. Monitorowanie realizacji ustaleń strategii – w tym przygotowywanie corocznego „Raportu z realizacji strategii terytorialnej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Inowrocławia”.
5. Inicjowanie działań w kierunku aktualizacji strategii, jeśli zajdzie taka konieczność.

Harmonogram realizacji strategii przedstawia tabela poniżej (wykres Gantt’a).

**Tabela 35. Harmonogram realizacji projektu – wykres Gantt’a**

	2022				2023				2024				2025				2026				2027				2028				2029			
	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III
Formalne zawiązanie się partnerstwa	■																															
Opracowanie strategii		■	■	■	■																											
Zatwierdzenie strategii przez partnerstwo						■	■																									
Zaopiniowanie dokumentu przez IZ FEdKP						■	■																									
Podpisanie porozumienia terytorialnego					■	■	■	■	■	■																						
Określenie terminów aplikowania o środki przy uwzględnieniu harmonogramu naboru wniosków dla FEdKP					■	■	■	■	■	■	■	■	■																			

	2022	2023				2024				2025				2026				2027				2028				2029					
	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV		
WDRAŻANIE strategii																															
Zakończenie procesu wdrażania strategii –																															

Opracowanie własne

Poniższa tabela zawiera planowany harmonogram kontraktowania kwot wsparcia z EFRR i EFS+ w ramach programu regionalnego FEEdKIP na realizację wszystkich projektów strategii. Harmonogram ma charakter orientacyjny i został sporządzony przy założeniu, że pełna wartość wsparcia na rzecz każdego z projektów jest kontraktowana w całości w roku jego rozpoczęcia. Za rok rozpoczęcia projektu przyjęto rok zaplanowany w fiszce projektowej. Kwoty w tabeli zostały ujęte narastająco, a więc – jako zsumowane kwoty wsparcia od początku realizacji strategii. Tak więc w roku, w którym nie planuje się żadnej kontraktacji, przepisywana jest bez zmian kwota z roku poprzedniego. Kontraktacja została przedstawiona w podziale na fundusze: odrębnie dla środków z EFRR, a odrębnie z EFS+.

% alokacji złożonych wniosków o płatność na poszczególne lata może ulec zmianie. Brak realizacji założonych celów będzie skutkowało nałożeniem przez IZ FEEdKP sankcji w postaci uniemożliwienia aplikowania o środki w ramach drugiego naboru na wsparcie potencjału administracyjnego.

**Tabela 36. Wstępnie zaplanowana kontraktacja projektów**

<b>Kontraktacja (narastająco)</b>				
<b>Rok</b>	<b>EFRR</b>		<b>EFS+</b>	
	<b>Liczba projektów planowanych do złożenia</b>	<b>Wartość dofinansowania z projektów planowanych do złożenia (euro)</b>	<b>Liczba projektów planowanych do złożenia</b>	<b>Wartość dofinansowania z projektów planowanych do złożenia (euro)</b>
<b>2023</b>	0	0,00	0	0,00
<b>2024</b>	9	10 384 556,80	4	2 889 200,00
<b>2025</b>	15	15 448 556,80	4	2 889 200,00
<b>2026</b>	16	15 500 300,60	4	2 889 200,00

Opracowanie własne

**Tabela 37. Planowane do złożenia wnioski o płatność (narastająco)**

Rok	EFRR		EFS+	
	Procent liczony od wartości środków dedykowanych	Wartość złożonych wniosków o płatność (euro)	Procent liczony od wartości środków dedykowanych	Wartość złożonych wniosków o płatność (euro)
2023	0	0,00	0	0,00
2024	12,72%	1 971 333,35	12,71%	367 200,00
2025	42,75%	6 626 218,70	33,80%	976 650,00
2026	75,36%	11 681 459,80	54,90%	1 586 100,00
2027	97,84%	15 164 907,15	75,99%	2 195 550,00
2028	99,89%	15 483 051,50	91,84%	2 653 426,00
2029	100,00%	15 500 300,60	100,00%	2 889 200,00
Cel końcowy	15 500 300,60		2 889 200,00	

## 12. Plan finansowy wraz z określeniem źródeł finansowania projektów

Plan finansowy został sporządzony w przybliżeniu znanym w chwili zamykania niniejszej strategii. Ponieważ nie jest znana jeszcze wewnętrzna struktura i harmonogramy wydatków poszczególnych projektów, w tabeli ich koszty wpisano w całości w pierwszym roku realizacji danego projektu. Jedynie oba projekty wsparcia administracyjnego wpisano w kwotach proporcjonalnych na poszczególne lata.

Katalog dostępnych źródeł finansowania projektów ujętych w Strategii ZIT Inowrocławia jest zdywersyfikowany. Projekty znajdujące się na listach w Strategii ZIT finansowane będą z Programu Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza 2021-2027, Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, środków własnych poszczególnych beneficjentów oraz innych źródeł.

**Tabela 38. Plan finansowy**

L.p.	kod projektu	Koszt całkowity (EUR)	Źródła finansowania	Wydatki (w EUR) planowane w latach						
				2023 r.	2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2029 r.
<b>CP1</b>										
1	ZIT-IN-1	220 000,00	FEdKiP + budżet jst	-	110 000,00	110 000,00	-	-	-	-
<b>CP2</b>										
1	ZIT-IN-2	2 500 000,00	FEdKiP + budżet jst	-	500 000,00	1 500 000,00	500 000,00	-	-	-
2	ZIT-IN-3	4 500 000,00	FEdKiP + budżet jst	-	-	-	1 000 000,00	3 300 000,00	-	-
3	ZIT-IN-4	220 000,00	FEdKiP + budżet jst	-	220 000,00	-	-	-	-	-
4	ZIT-IN-5	350 000,00	FEdKiP + budżet jst	-	-	300 000,00	50 000,00	-	-	-

L.p.	kod projektu	Koszt całkowity (EUR)	Źródła finansowania	Wydatki (w EUR) planowane w latach						
				2023 r.	2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2029 r.
5	ZIT-IN-6	1 500 000,00	FEdKiP + budżet jst	-	-	500 000,00	1 000 000,00	-	-	-
6	ZIT-IN-7	300 000,00	FEdKiP + budżet jst	-	-	200 000,00	100 000,00	-	-	-
7	ZIT-IN-8	1 000 000,00	FEdKiP + budżet jst	-	-	500 000,00	500 000,00	-	-	-
8	ZIT-IN-9	1 000 000,00	FEdKiP + budżet jst	-	-	250 000,00	750 000,00	-	-	-
9	ZIT-IN-10	805 000,00	FEdKiP + budżet jst	-	200 000,00	400 000,00	205 000,00	-	-	-
10	ZIT-IN-11	1 800 000,00	FEdKiP + budżet jst	-	-	200 000,00	800 000,00	800 000,00	-	-
<b>CP4</b>										
1	ZIT-IN-12	1 212 838,82	FEdKiP + budżet jst	-	180 000,00	285 000,00	285 000,00	285 000,00	177838,82	-
2	ZIT-IN-13	612 838,82	FEdKiP + budżet jst	-	108 000,00	144 000,00	144 000,00	144 000,00	72 838,82	-
3	ZIT-IN-16	2 500 000,00	FEdKiP + budżet jst	-	1 500 000,00	1 000 000,00	-	-	-	-
4	ZIT-IN-17	786 691,00	FEdKiP + budżet jst	-	72 000,00	144 000,00	144 000,00	144 000,00	144 000,00	138 690,59
5	ZIT-IN-18	786 691,00	FEdKiP + budżet jst	-	72 000,00	144 000,00	144 000,00	144 000,00	144 000,00	138 690,59
<b>CP5</b>										
1	ZIT-IN-14	1 050 000,00	FEdKiP + budżet jst	-	-	250 000,00	800 000,00	-	-	-
2	ZIT-IN-15	1 553 996,47	FEdKiP + budżet jst	-	-	400 000,00	400 000,00	400 000,00	353 996,47	-
3	ZIT-IN-19	60 874,45	FEdKiP + budżet jst	-	20 291,00	20 291,00	20 292,45	-	-	-
4	ZIT-IN-20	60 874,45	FEdKiP + budżet jst	-	-	-	-	20 291,00	20 291,00	20 292,45



# 13. Warunki i procedury obowiązujące w realizacji Strategii ZIT

## 13.1. Warunki i procedury ogólne

Instrument ZIT może być realizowany zarówno w oparciu o strategię ZIT, jak i strategię rozwoju ponadlokalnego. Przedmiotowy dokument jest Strategią ZIT i zgodnie z zapisami rozporządzenia ogólnego pełni rolę strategii terytorialnej, której działania realizowane będą jako zintegrowana inwestycja terytorialna z uwagi na wsparcie z różnych źródeł – co najmniej jednego funduszu, więcej niż jednego programu i więcej niż jednego priorytetu w ramach tego samego programu (art. 29 i art. 30 rozporządzenia ogólnego).

Warunki realizacji ZIT wynikają z zapisów ustawy wdrożeniowej, w szczególności z art. 34 ust. 6. w którym wskazuje się, że warunkami realizacji ZIT jest:

1. powołanie związku ZIT;
2. opracowanie i uchwalenie przez podmioty, o których mowa w ust. 5, strategii terytorialnej, o której mowa w art. 29 rozporządzenia ogólnego, zwanej dalej „strategią ZIT”, z zastrzeżeniem ust. 9 oraz jej pozytywne zaopiniowanie przez właściwą instytucję zarządzającą programem w terminie 60 dni od dnia otrzymania – w zakresie możliwości finansowania strategii ZIT w ramach tego programu.

Zgodnie z zapisami ustawy wdrożeniowej oraz Umowy Partnerstwa, zawiązanie zinstytucjonalizowanej formy partnerstwa (powołanie Związku ZIT) możliwe jest w czterech formach:

- stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego,
- porozumienia międzygminnego,
- związku międzygminnego, powiatowego lub powiatowo-gminnego lub
- związku metropolitalnego województwa śląskiego.

Prawną formą współpracy samorządów ZIT Inowrocław jest porozumienie międzygminne w sprawie powołania ZIT Inowrocław dla realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miasta Inowrocławia i Gminy Inowrocław, które zostało zawarte dnia 30 września 2022 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 7 października 2022 r., poz. 5118), a poprzedzone zostało stosownymi uchwałami rad gmin obu JST. Liderem porozumienia jest miasto Inowrocław. Partnerem porozumienia jest Gmina wiejska Inowrocław.

Celem Związku ZIT Inowrocław jest pełnienie funkcji wspólnej reprezentacji władz miasta Inowrocławia oraz obszaru powiązanego z nimi funkcjonalnie wobec władz krajowych i regionalnych. Porozumienie zawarto na czas realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, w tym na czas perspektywy finansowej Unii Europejskiej 2021-2027. Wśród zadań ZIT Inowrocław można wymienić:

- przygotowanie strategii ZIT Inowrocław w oparciu o istniejące dokumenty strategiczne i planistyczne, spójnych z krajowymi i unijnymi dokumentami strategicznymi oraz planistycznymi,
- Identyfikowanie i wybór przedsięwzięć możliwych do realizacji w formule ZIT,

- konsultowanie projektu Strategii ZIT,
- przedłożenie strategii ZIT Inowrocław do zaopiniowania odpowiednim instytucjom,
- przyjęcie dokumentu Strategii udokumentowaną decyzją Lidera, po uzyskaniu wiążącej opinii Partnera,
- programowanie, uzgadnianie, aplikowanie, wdrażanie, bieżąca obsługa, finansowanie, rozliczanie i ewaluacja wspólnych przedsięwzięć w formule ZIT Inowrocław w perspektywie finansowej 2021-2027,
- współpraca z IZ w zakresie realizacji polityki terytorialnej,
- przygotowywanie raportów oraz sprawozdań monitorujących wdrażanie strategii ZIT Inowrocław,
- aktualizacja Strategii ZIT, jeśli zajdzie taka potrzeba.

Do realizacji ogółu ustaleń strategii terytorialnej powołany został nieformalny Zespół Zadaniowy ds. Realizacji Strategii ZIT, spośród pracowników JST wchodzących w skład ZIT.

Zgodnie z umową partnerstwa, decyzje Lidera, związane z przygotowaniem i wdrożeniem strategii ZIT Inowrocław, podlegają opiniowaniu przez partnerów społeczno-gospodarczych działających na obszarze realizacji ZIT Inowrocław. W tym celu zarządzeniem nr 178/2023 z dnia 14 sierpnia 2023 r., zmienionym zarządzeniem nr 197/2023 z 7 września 2023 r., Prezydent Miasta Inowrocławia powołał Zespół Doradczy ds. Strategii ZIT oraz ustalił jego regulamin. Lider i Partner wspólnie uzgodnili, że Zespół tworzyć będzie 5 osób reprezentujących partnerów społeczno-gospodarczych oraz podmioty wskazane w art. 34 ust. 15 pkt 6 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027, zaproszonych do jego składu przez Prezydenta Miasta Inowrocławia. Są to:

- 1) Wiesława Paszkiewicz – Prezes Zarządu Towarzystwa Pomocy im. Św. Brata Alberta Koło Inowrocław;
- 2) Ewelina Wudzka-Nowak – Zastępca Dyrektora MOPS w Inowrocławiu;
- 3) Radosław Balmowski – Prezes Zarządu Oddziału PTTK Inowrocław;
- 4) Zenon Lewandowski – Prezes Towarzystwa Rozwoju Łojewa im. Stanisława Przybyszewskiego;
- 5) Janusz Niewiadomski – właściciel Eurotherm Niewiadomscy, Prezydent Honorowy Rotary Club Inowrocław.

Do zadań Zespołu, jako ciała konsultacyjno-opiniodawczego dla ZIT Inowrocław w procesach związanych z przygotowaniem i wdrażaniem Strategii ZIT Inowrocław, należy w szczególności: wyrażanie opinii, podejmowanie inicjatyw, proponowanie rozwiązań związanych z przygotowaniem i wdrażaniem Strategii ZIT Inowrocław, w imieniu partnerów społecznych i gospodarczych oraz podmiotów reprezentujących społeczeństwo obywatelskie, podmiotów działających na rzecz ochrony środowiska oraz podmiotów odpowiedzialnych za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób niepełnosprawnych, równości płci i niedyskryminacji z terenu Miasta Inowrocławia i Gminy Inowrocław. Zespół wydaje opinie w formie uchwał, podejmowanych w drodze konsensusu całego Zespołu, a w przypadku braku konsensusu - w głosowaniu jawnym, zwykłą większością głosów w obecności co najmniej połowy składu Zespołu. Opinie związane z przygotowaniem i wdrażaniem Strategii ZIT mają charakter obligatoryjny, ale nie są wiążące. Praca w Zespole ma charakter społeczny.

Podczas pierwszego posiedzenia Zespołu wręczono m.in. uroczyste akty powołania na Członka Zespołu Doradczy ds. ZIT Inowrocław, wybrano Przewodniczącą i Zastępcę Przewodniczącą Zespołu, przedstawiono projekt Strategii ZIT, a także przeprowadzono szkolenie wprowadzające dotyczące w

szczegółności realizacji zintegrowanych inwestycji terytorialnych, strategii terytorialnej oraz roli powołanego ciała doradczego.

Projekt Strategii ZIT przygotowuje Lider porozumienia, we współpracy z Partnerem. Projekt Strategii musi zostać zaopiniowany przez Partnera (§ 4 ust. 4 porozumienia międzygminnego) oraz Zespół Doradczy ds. Strategii ZIT.

Na podstawie art. 47 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy dokument Strategii ZIT nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz nie wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Dokument podlega konsultacjom społecznym, które mają na celu uzyskanie opinii na temat opracowanego projektu Strategii ZIT Inowrocławia. W konsultacje i opiniowanie dokumentu zaangażowany będzie szeroki katalog interesariuszy. Proces konsultacji powinien być zgodny z zasadą partnerstwa opisaną w art. 8 Rozporządzenia Ogólnego.

Następnie dokument jest przyjmowany udokumentowaną decyzją Lidera (§ 4 ust. 5 porozumienia międzygminnego), po wydaniu wiążącej opinii Partnera.

Ponadto, zgodnie z art. 34 ust. 6 oraz 7 ustawy wdrożeniowej, Strategia podlega opiniowaniu przez właściwą instytucję zarządzającą programem oraz ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego w terminie 60 dni od dnia jej otrzymania. Pozytywne opinie ww. podmiotów są warunkiem realizacji ZIT Inowrocławia.

Aktualizacja dokumentu odbywa się w tym samym trybie, co pierwsze opracowanie strategii i przyjęcie jej przez Związek ZIT. Za aktualizację i wprowadzenie zmian w dokumencie odpowiada Lider porozumienia. Strategia może być aktualizowana w celu dostosowania jej zapisów do zmieniającej się sytuacji społeczno-gospodarczej obszaru lub w przypadku problemów z osiągnięciem celów Strategii ZIT Inowrocławia. Koszty całkowite zaplanowanych do realizacji projektów są szacunkowe i mogą ulec zmianie po sporządzeniu pełnej dokumentacji technicznej i aplikacyjnej.

Podstawą realizacji projektów finansowanych ze środków programu FEKP 2021-2027 jest Porozumienie Terytorialne podpisywane pomiędzy przedstawicielami poszczególnych obszarów a Instytucją Zarządzającą FEKP. Stosowne Porozumienie zawarte zostało 6 października 2023 r. i zostało zawarte w następujących celach:

- 1) uzgodnienie zasad i zakresu wsparcia realizacji Strategii ZIT w ramach FEKP;
- 2) określenie przedsięwzięć priorytetowych, ważnych dla rozwoju obszaru objętego Porozumieniem, wyrażających wspólne interesy Partnerstwa JST i realizujących cele wyznaczone w Strategii ZIT oraz zgodnych z celami wynikającymi ze Strategii Rozwoju Województwa;
- 3) przygotowanie przedsięwzięć priorytetowych, o których mowa w pkt 2, umożliwiające złożenie wniosków o dofinansowanie w terminach określonych w Porozumieniu;
- 4) realizacja przedsięwzięć priorytetowych, o których mowa w pkt 2, umożliwiająca złożenie wniosków o płatność w terminach określonych w Porozumieniu;
- 5) realizacja przedsięwzięć priorytetowych, o których mowa w pkt 2, umożliwiająca osiągnięcie określonych wartości wskaźników produktu i rezultatu wskazanych w Porozumieniu;
- 6) wzmocnienie powiązań i współpracy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego tworzącymi Partnerstwo JST oraz partnerami społecznymi, gospodarczymi i organizacjami społeczeństwa obywatelskiego w celu równomiernego rozwoju całego obszaru Partnerstwa JST.

ZIT Inowrocław prowadzi monitoring realizacji przedsięwzięć priorytetowych wymienionych w załączniku nr 1 do Porozumienia terytorialnego oraz przygotowuje i przekazuje Instytucji Zarządzającej raporty w tym zakresie. System monitorowania obejmuje:

- 1) postęp finansowy realizacji projektów wynikających ze Strategii ZIT;
- 2) postęp rzeczowy realizacji projektów wynikających ze Strategii ZIT;
- 3) ocenę stopnia realizacji przyjętych celów;
- 4) ocenę przestrzegania terminów określonych przez parterów Strategii ZIT.

## **13.2. Procedury realizacji projektów zintegrowanych**

Zgodnie z „Zasadami realizacji instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej na lata 2021-2027” za **projekt zintegrowany** w ramach instrumentu ZIT można uznać taki projekt, który spełnia przynajmniej jeden z dwóch poniższych warunków:

- a. jest projektem partnerskim w rozumieniu art. 39 ustawy o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027;
- b. deklarowany jest wspólny efekt, rezultat lub produkt końcowy projektu, tj. wspólne wykorzystanie stworzonej w jego ramach infrastruktury w przypadku projektów „twardych”, lub objęcie wsparciem w przypadku projektów „miękkich”, mieszkańców co najmniej dwóch gmin obszaru funkcjonalnego, co powinno znaleźć swoje uzasadnienie zarówno w części diagnostycznej, jak i kierunkowej strategii.

Tak więc zintegrowanie dotyczy projektów partnerskich lub deklarujących wspólny efekt.

### **13.2.1. Procedury realizacji zintegrowanych projektów partnerskich**

Spośród 20 projektów strategii projektami partnerskimi są projekty ZIT-IN-19 i ZIT-IN-20, a więc projekty dotyczące wsparcia administracyjnego.

Będą one realizowane w trybie partnerskim na podstawie porozumienia międzygminnego. Ich wykonawcami – w częściach przypadających na każdego z partnerów – będą odpowiednio: Prezydent Miasta Inowrocławia i Wójt Gminy Inowrocław.

### **13.2.2. Procedury realizacji zintegrowanych projektów deklarujących wspólny efekt**

Projektami deklarującymi wspólny efekt (rezultat) są projekty ZIT-IN-1, ZIT-IN-2, ZIT-IN-3, ZIT-IN-4, ZIT-IN-5, ZIT-IN-6, ZIT-IN-7, ZIT-IN-8, ZIT-IN-9, ZIT-IN-10, ZIT-IN-11, ZIT-IN-12, ZIT-IN-13, ZIT-IN-14, ZIT-IN-15, ZIT-IN-16, ZIT-IN-17 i ZIT-IN-18. Będą one realizowane przez właściwe podmioty we współpracy z Zespołem zadaniowym do spraw realizacji strategii, o którym mowa w rozdziale 10, oraz we współpracy z Zespołem Doradczym ds. Strategii ZIT, o którym mowa w rozdziale 13. Rolą obu zespołów będzie monitorowanie czy rezultaty każdego z projektów faktycznie oddziałują na mieszkańców obu gmin MOF, a więc – czy jest faktycznie zachowany zintegrowany charakter projektu.

## 14. Opis procesu zaangażowania partnerów zewnętrznych

Mając na względzie potrzebę zaangażowania partnerów społeczno-gospodarczych w przygotowanie i wdrażanie Strategii ZIT Inowrocław, wynikającą z umowy partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce oraz ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027, Prezydent Miasta Inowrocławia jako organ Lidera porozumienia powołał Zespół Doradczy ds. Strategii ZIT Inowrocław. Do zadań Zespołu należy w szczególności wyrażanie opinii, podejmowanie inicjatyw, proponowanie rozwiązań związanych z przygotowaniem i wdrażaniem Strategii ZIT Inowrocław, w imieniu partnerów społecznych i gospodarczych oraz podmiotów reprezentujących społeczeństwo obywatelskie, podmiotów działających na rzecz ochrony środowiska oraz podmiotów odpowiedzialnych za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób ze specjalnymi potrzebami, równości płci i niedyskryminacji z terenu Miasta Inowrocławia i Gminy Inowrocław. Rada jako ciało konsultacyjno-opiniotawcze dla ZIT Inowrocław w procesach związanych z przygotowaniem i wdrażaniem Strategii ZIT Inowrocław, będzie miejscem współpracy i dialogu ze Związkiem ZIT. Opinie Zespołu wyrażane są w formie uchwał, które podejmowane są w drodze konsensusu wszystkich członków Rady. Udział w pracach Zespołu ma charakter społeczny.

Oprócz powołania sformalizowanego ciała konsultacyjno-opiniotawczego, na etapie opracowywania Strategii ZIT zastosowano również inne mechanizmy partycypacji społecznej w procesie kształtowania niniejszego dokumentu.

W prace nad Strategią zaangażowani byli przede wszystkim przedstawiciele obu gmin tworzących ZIT. Na etapie prac nad Strategią, przekazywali, weryfikowali i uzupełniali dane do diagnozy, a także przekazywali propozycje projektów strategicznych dla ZIT Inowrocław.

W pracach nad Strategią ZIT uczestniczyli także przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego. W ramach wsparcia Samorządu Województwa w przygotowywaniu projektu dokumentu uczestniczyli w szczególności w pracach nad Strategią na etapie diagnozy i identyfikacji potrzeb rozwojowych oraz etapie formułowania ustaleń i systemu realizacji.

W ramach prac nad niniejszą Strategią i nad wyborem projektów, zarówno Lider porozumienia, jak i Partner, uczestniczyli w licznych spotkaniach z mieszkańcami, nieformalnych grupach roboczych, bieżących konsultacjach, posiedzeniach komisji i rad gmin, podczas których zarówno prezentowano propozycje projektów samorządów, jak i zbierano pomysły mieszkańców i partnerów społeczno-gospodarczych na realizację projektów zintegrowanych.

27 czerwca 2022 r. Rada Miejska Inowrocławia przyjęła Strategię Rozwoju Miasta Inowrocławia na lata 2021-2030, która stanowi istotny dokument planowania rozwoju lokalnego i określa kluczowe kierunki rozwoju Miasta Inowrocławia. Jednym z jej elementów jest wykaz projektów kluczowych dla rozwoju Miasta Inowrocławia, który zawiera większość projektów ujętych ostatecznie na liście podstawowej przedstawionej w rozdziale 10.4. Opracowanie i przyjęcie tego dokumentu wymagało szerokich konsultacji społecznych, w ramach, których mieszkańcy oraz partnerzy społeczno-gospodarczy zgłaszali swoje uwagi i propozycje działań.

Podobnie w przypadku Gminy Inowrocław, która opiera swoje działania na Strategii Rozwoju Gminy Inowrocław na lata 2021 – 2030 przyjętej uchwałą nr XXXVIII/362/2021 Rady Gminy Inowrocław z dnia 29 grudnia 2021 r w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Gminy Inowrocław na lata 2021 – 2030.

Określa ona kluczowe kierunki rozwoju Gminy Inowrocław. Opracowanie i przyjęcie tego dokumentu wymagało szerokich konsultacji społecznych, w ramach, których mieszkańcy oraz partnerzy społeczno-gospodarczy zgłaszali swoje uwagi i propozycje działań. Strategia Rozwoju Gminy Inowrocław na lata 2021 - 2030 jest fundamentem wszystkich kolejnych dokumentów strategicznych tworzonych dla obszaru gminy wiejskiej Inowrocław.

30 września 2022 r. podpisane zostało porozumienie międzygminne w sprawie powołania ZIT Inowrocław dla realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miasta Inowrocław i Gminy Inowrocław, o czym szeroko informowano, jednocześnie zapraszając mieszkańców Miasta i Gminy oraz partnerów społeczno-gospodarczy do składania propozycji projektów. Mieszkańcy Miasta i Gminy oraz partnerzy społeczno-gospodarczych zostali zaproszeni do ciągłego śledzenia prac nad dokumentem Strategii ZIT na stronie internetowej Lidera Porozumienia. Natomiast za pomocą poczty elektronicznej, na adres [rozwoj@inowroclaw.pl](mailto:rozwoj@inowroclaw.pl) mogli przysyłać istotne, z punktu widzenia nowo powstającej Strategii pomysły związane z kwestiami ważnymi dla rozwoju naszego partnerstwa.

[https://www.inowroclaw.pl/strona-3445-zit\\_inowroclaw.html](https://www.inowroclaw.pl/strona-3445-zit_inowroclaw.html)

[https://www.inowroclaw.pl/aktualnosc-5399-porozumienie\\_w\\_sprawie\\_zit\\_podpisane.html](https://www.inowroclaw.pl/aktualnosc-5399-porozumienie_w_sprawie_zit_podpisane.html)

[https://www.inowroclaw.pl/epublikacja-246-nasze\\_miasto\\_inowroclaw\\_pazdziernik\\_2022.html](https://www.inowroclaw.pl/epublikacja-246-nasze_miasto_inowroclaw_pazdziernik_2022.html)

Planuje się zachowanie partycypacyjnego trybu współpracy z partnerami społecznymi i gospodarczymi na etapie wdrażania strategii, między innymi poprzez włączenie społecznego Zespołu Doradczego (we współpracy z zespołem zadaniowym) w proces monitorowania zintegrowanego charakteru projektów na etapie ich wdrażania. Rola społecznego zespołu doradczego będzie polegała w szczególności na sprawdzaniu, czy rezultaty tych projektów oddziałują na mieszkańców obu gmin Partnerstwa.

Informacje o postępach w realizacji dokumentu Strategii ZIT będą zamieszczane na stronie internetowej Lidera ZIT [www.inowroclaw.pl](http://www.inowroclaw.pl) w specjalnej zakładce poświęconej ZIT Inowrocław.

Opierając się na dokumencie „Wytyczne dotyczące organizacji procesu konsultacji społecznych projektów strategii terytorialnych dla partnerstw ZIT oraz OPPT sporządzanych w ramach realizacji Polityki terytorialnej województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2021-2027”<sup>43</sup> przeprowadzono proces konsultacji społecznych projektu niniejszej Strategii. Sprawozdanie z tych konsultacji zawiera rozdział 15 niniejszej strategii.

---

<sup>43</sup> Załącznik do Stanowiska Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 28 maja 2023 r.

## 15. Sprawozdanie z konsultacji społecznych

Konsultacje prowadzone były na podstawie art. 34 ust. 15 pkt 6 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 oraz porozumienia międzygminnego z dnia 30 września 2022 r. w sprawie powołania ZIT Inowrocław dla realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miasta Inowrocław i Gminy Inowrocław (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. poz. 5118), w oparciu o obwieszczenie Prezydenta Miasta Inowrocławia z dnia 12 października 2023 r.

Przedmiotem konsultacji był projekt dokumentu Strategia Terytorialna Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Inowrocławia, która jest podstawowym dokumentem o charakterze strategicznym i operacyjnym umożliwiającym wdrażanie ZIT, a także określającym ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć.

Celem konsultacji było umożliwienie zainteresowanym interesariuszom Strategii - mieszkańcom, organizacjom i podmiotom, w tym m.in. organizacjom pozarządowym, przedsiębiorstwom, partnerom społecznym oraz gospodarczym, instytucjom rynku pracy, organizacjom skupiającym pracodawców, instytucjom pomocy i integracji społecznej, LGD, szkołom i placówkom prowadzącym kształcenie ogólne, zawodowe i ustawiczne, spółdzielniom i wspólnotom mieszkaniowym, kościołom i związkom wyznaniowym, zapoznania się z treścią dokumentu oraz zebranie wniosków, uwag i opinii do projektu Strategii. Mieli oni m.in. możliwość zgłoszenia swoich propozycji projektowych do Strategii ZIT.

Konsultacje przeprowadzone zostały w terminie **od 16 października do 6 listopada 2023 r.**

Ogłoszenie o konsultacjach, ich terminie i sposobie przekazywania uwag i opinii, zostało zamieszczone:

- 1) na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Inowrocławia [www.bip.inowroclaw.pl](http://www.bip.inowroclaw.pl);
- 2) na stronie internetowej Miasta Inowrocławia [www.inowroclaw.pl](http://www.inowroclaw.pl);
- 3) na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Inowrocławia;
- 4) na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Inowrocław [www.gm-inowroclaw.rbip.mojregion.info](http://www.gm-inowroclaw.rbip.mojregion.info);
- 5) na stronie internetowej Gminy Inowrocław [www.gminainowroclaw.eu](http://www.gminainowroclaw.eu);
- 6) na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Inowrocław;
- 7) w mediach społecznościowych Miasta Inowrocławia,
- 8) w Polskim Radiu Pomorza i Kujaw.

Ponadto informacje o rozpoczęciu konsultacji zostały wysłane także e-mailem do:

- a) partnerów społeczno-gospodarczych tj. Członków Zespołu Doradczego ds. Strategii ZIT Inowrocław,
- b) podmiotów reprezentujących społeczeństwo obywatelskie tj. organizacje pozarządowych, organizacje skupiających pracodawców, instytucji pomocy i integracji społecznej, LGD, szkół, spółdzielni i wspólnot mieszkaniowych, kościołów i związków wyznaniowych, instytucji rynku pracy.

W ramach prowadzonych konsultacji projekt Strategii wraz z formularzem konsultacyjnym dostępny był:

- 1) w wersji papierowej:
  - a) w Wydziale Inwestycji, Rozwoju Gospodarczego i Funduszy Europejskich Urzędu Miasta Inowrocławia przy al. Ratuszowej 33-35, pokój nr 2 lub 14, od poniedziałku do piątku w godz. od 7:30 do 15:30,
  - b) w siedzibie Urzędu Gminy Inowrocław w Biurze Obsługi Mieszkańców, ul. Królowej Jadwigi 43, pokój nr 1, od poniedziałku do piątku w godzinach od 7.30 do 15.30;
- 2) w wersji elektronicznej:
  - a) na stronie internetowej Miasta Inowrocławia [www.inowroclaw.pl](http://www.inowroclaw.pl),
  - b) na stronie internetowej Gminy Inowrocław [www.gminainowroclaw.eu](http://www.gminainowroclaw.eu),
  - c) w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Inowrocławia,
  - d) w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Inowrocław.

Uwagi i wnioski do projektu Strategii można było składać:

- 1) w formie pisemnej, za pomocą formularza konsultacyjnego, złożonego:
  - a) w siedzibie Urzędu Miasta Inowrocławia przy al. Ratuszowej 36 – w Biurze Obsługi Interesantów i Kontroli,
  - b) w siedzibie Urzędu Gminy Inowrocław przy ul. Królowej Jadwigi 43 – w Biurze Obsługi Mieszkańców,
  - c) pocztą na adres Urzędu Miasta Inowrocławia, al. Ratuszowa 36, 88-100 Inowrocław,
  - d) pocztą na adres Urzędu Gminy Inowrocław, ul. Królowej Jadwigi 43, 88-100 Inowrocław;
- 2) za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym – wysyłając wypełniony formularz na adres [inwestycje@inowroclaw.pl](mailto:inwestycje@inowroclaw.pl) lub poprzez elektroniczną skrzynkę podawczą ePUAP;
- 3) ustnie do protokołu w miejscu wyłożenia dokumentu w Wydziale Inwestycji, Rozwoju Gospodarczego i Funduszy Europejskich Urzędu Miasta Inowrocławia, al. Ratuszowa 33-35, 88-100 Inowrocław, pokój nr 2 lub 14 w godzinach od 7.30 do 15.30.

W wyznaczonym terminie tj. do 6 listopada 2023 r. r. wpłynęło 6 uwag do konsultowanego projektu dokumentu Strategia Terytorialna Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Inowrocławia. Wszystkie uwagi zostały poddane analizie i rozpatrzone, przy czym jedna z nich została uwzględniona i dokonano stosownego uzupełnienia dokumentu, 5 uwag odrzucono przedstawiając odpowiednie uzasadnienie. Wykaz zgłoszonych uwag zamieszczono w poniższej tabeli.



Lp.	Dane osoby / podmiotu zgłaszającego	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga/opinia (rozdział/strona/punkt)	Treść uwagi/propozycja zapisu	Uzasadnienie	Ustosunkowanie się do uwagi wraz z uzasadnieniem
1	osoba fizyczna/ mieszkaniec	Rozdział 10.5 Wskazanie podejścia zintegrowanego. Wiązka 1 Dostęp do wysokiej jakości usług na obszarze MOF.	1 projekt z zakresu rozwoju infrastruktury parkingowej, służącej istotnemu usprawnieniu funkcji komunikacyjnych miasta. (Realizacja programu budowy parkingów kubaturowych opracowanego w październiku 2016r.)	Skoro ZIT ma stanowić o rozwoju określonego w dokumentach obszaru, a takie są przecież PODSTAWOWE założenia tego rodzaju przedsięwzięć, to właśnie praktyczna realizacja przywołanego programu jest w pełni uzasadniona. Tym bardziej, że ów program należał do priorytetowych i miał się przyczyniać wprost do rozwoju Inowrocławia.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA.  Zgodnie z zapisami programu Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza 2021-2027 oraz zaleceniami Komisji Europejskiej, inwestycje w elementy infrastruktury drogowej (w tym parkingi) nie będą wspierane, chyba że stanowią integralną część większego projektu, a ich koszt nie przekracza 15 % kosztów kwalifikowalnych operacji . <b>W miastach projekty te nie mogą obejmować budowy nowych dróg lub parkingów</b> , ani – w przypadku istniejących – zwiększania ich przepustowości, ani też przyczyniać się do zwiększenia natężenia ruchu drogowego w jakikolwiek inny sposób.
2		Rozdział 10.3, Tabela 31, Rewitalizacja i wsparcie odnowy przestrzeni publicznej	Proponowany w projekcie strategii zapis powinien zostać usunięty i zastąpiony zapisem bardziej konwenującym z problematyką rewitalizacji a wynikając choćby z jednoznacznie brzmiących uregulowań określonych w Ustawie o rewitalizacji. Natomiast obecny zapis winien zostać przeniesiony do obszaru działań	Proponowane w niniejszym projekcie zadania do realizacji (projekty) wprost konwenują z zakresami, jakie przewidziane są do Realizacji w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza 2021-2027 właśnie w obszarze RLKS. Zresztą powyższe uzasadnienie znajduje też potwierdzenie w treści zawartej na str.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA.  Zapis odnosi się do preferencji wyboru projektów z zakresu rewitalizacji i odnowy przestrzeni publicznej wskazanych w dokumencie <i>Polityka terytorialna Województwa Kujawsko-Pomorskiego</i> , przyjętym uchwałą nr 21/976/23 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 maja 2023 r.

			wynikających wprost z RLKS.	79, czyli poniżej tej Tabeli.	
3		Rozdział 10.3, Tabela 31  Wsparcie działań adaptacyjnych do zmian klimatu w miastach	Sformułowany w treści projektu Strategii zapis praktycznie nie wskazuje żadnego konkretnego. Zatem jestem zdania, że winien zostać co najmniej uzupełniony i zmodyfikowany. Winno zostać zauważone, że m.in. zostaną sformułowane propozycje projektów np. odnoszących się do retencjonowania wód opadowych, szczególnie w sytuacji narastających drastycznych opadów nawałnych. Również ta tematyka winna stanowić uzupełnienie proponowanych projektów ZIT IN 13 i 17, jako składowe kształcenia ogólnego uzupełniające.	Wydaje się oczywistością, że proponowane uzupełnienia i zmiany pozwolą na większe skonkretyzowanie tego obszaru tematycznego. Ponadto w pełniejszy sposób będą zająć się z propozycjami przedsięwzięć sformułowanymi w innych wiązках tematycznych tego projektu.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA.  Zapis odnosi się do preferencji wyboru projektów z zakresu działań adaptacyjnych do zmian klimatu w miastach wskazanych w dokumencie <i>Polityka terytorialna Województwa Kujawsko-Pomorskiego</i> , przyjętym uchwałą nr 21/976/23 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 maja 2023 r.
4	ZHR Okręg Kujawsko-Pomorski  Przystań Kajakowo-Żeglarska ZHR	Pkt. 2  Synteza diagnozy wraz z analizą problemów, potrzeb i potencjałów rozwojowych, w tym wzajemnych powiązań gospodarczych, społecznych i środowiskowych  2.5. Drogi rowerowe  Str. 13-14	- Budowa kładki pieszo-rowerowej nad rzeką Noteć (która spowoduje likwidację luki w istniejącej sieci infrastruktury rowerowej – miasto Inowrocław a istniejąca ścieżka pieszo-rowerowa do m.in. Osady Askaukalis).  - Bezobsługowe stacje naprawy rowerów przy nowopowstałej kładce nad Notecią (potrzeba realizacji kompleksowych działań na rzecz wsparcia rozwoju	Istnieją potrzeby infrastrukturalne na obszarach miejskich, w tym także potrzeby związane z realizacją dróg rowerowych w relacji obszary wiejskie – miasto, w celu zwiększenia dostępu do usług publicznych oraz potrzeby związane z rozwojem infrastruktury rowerowej poprawiającej dostępność do obiektów i atrakcji turystycznych.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA.  Wskazane w Strategii drogi rowerowe do budowy wynikają z <i>Planu rozwoju sieci dróg rowerowych w województwie kujawsko-pomorskim</i> oraz likwidują luki w istniejącej sieci infrastruktury rowerowej.

			<p>infrastruktury rowerowej, infrastruktury zintegrowanej z drogami rowerowymi).</p> <p>- stworzenie ciągów komunikacyjnych rowerowych (czyli połączenie istniejących fragmentów ścieżek rowerowych, żeby stanowiły jakiś logiczny, połączony system komunikacyjny)</p>		
5		<p>Pkt. 2</p> <p>Synteza diagnozy wraz z analizą problemów, potrzeb i potencjałów rozwojowych, w tym wzajemnych powiązań gospodarczych, społecznych i środowiskowych</p> <p>2.6. Pozostałe elementy diagnozy w zakresie zrównoważonej mobilności</p>	<p>utworzenie przystanku autobusowego linii miejskich przy Przystani Kajakowo-Żeglarskiej ZHR</p>	<p>ta część dzielnicy jest wykluczona komunikacyjnie dla mieszkańców miasta.</p> <p>Zmiana jest konieczna ze względu na rozwój placówki edukacyjnej jaką jest Przystań Kajakowo-Żeglarska ZHR, zwiększenie ruchu wodnego na rzece Noteci, rozbudowę nabrzeża wzdłuż terenów firmy Ciech, planowanie zwiększenia zatrudnienia w nowo powstającej firmie EEW (dojazd dla pracowników) oraz mieszkańców pobliskich wsi.</p>	<p>UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA.</p> <p>Nie ma możliwości utworzenia przystanku autobusowego linii miejskich przy Przystani Kajakowo-Żeglarskiej ZHR z uwagi na brak terenu, który mógłby zostać przeznaczony pod pętlę do zawracania autobusów w granicach Miasta.</p> <p>Najbliższy przystanek dla linii komunikacji miejskiej zlokalizowany jest na pętli autobusowej przy ul. Mątewskiej i oddalony od Przystani Kajakowo-Żeglarskiej zaledwie o 550m.</p>
6		<p>Pkt. 2</p> <p>Synteza diagnozy wraz z analizą problemów, potrzeb i potencjałów rozwojowych, w tym wzajemnych powiązań gospodarczych, społecznych i środowiskowych</p>	<p>warto zaznaczyć, że istnieje też taka placówka jak Przystań Kajakowo-Żeglarska ZHR z Akademią Rozmaitości ZHR, w której od 5 lat działają sekcje, min. szycia, szachowa, gitary, pianina, plastyczna, rękodzielnictwa, kajakowa, witrażowa,</p>	<p>Placówka ta umożliwia uczestnictwo w życiu kulturalnym, jak i prowadzi działania aktywizacyjne i włączające, które służą przede wszystkim integracji społecznej, kształtowaniu tożsamości lokalnej i</p>	<p>UWAGA UWZGLĘDNIONA.</p>

		2.18. Instytucje kultury	majsterkowicza, etc. służąca mieszkańcom miasta i gminy Inowrocław.	regionalnej, a także atrakcyjnemu i pożytecznemu spędzaniu wolnego czasu.	
--	--	--------------------------	---	---	--

*Szczegółowe Sprawozdanie z przebiegu i wyniku konsultacji projektu dokumentu Strategia Terytorialna Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Inowrocławia* zostało opublikowane na stronach internetowych Miasta Inowrocławia i Gminy Inowrocław oraz zamieszczone na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Inowrocławia i Urzędu Gminy Inowrocław.

Ponadto, na podstawie art. 47 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy Strategia nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz nie wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

## 16. System monitorowania strategii terytorialnej

Niezbędnym elementem oceny czy realizacja ustaleń strategii postępuje prawidłowo, jest monitorowanie tego procesu. Ustala się następujące założenia realizacji tego procesu:

1. Podmiotem odpowiedzialnym za prowadzenie procesu monitorowania jest Lider porozumienia międzygminnego – miasto Inowrocław - działający w porozumieniu z Partnerem – gminą wiejską Inowrocław. Lider i Partner realizują to zadanie poprzez powołanie Zespołu Zadaniowego ds. Realizacji Strategii ZIT (zwany dalej Zespołem zadaniowym), dedykowanego do prowadzenia monitorowania w całym okresie realizacji ustaleń strategii. Jeśli nie zostanie to ustalone inaczej, zadanie monitorowania będzie realizowane przez Zespół Zadaniowy ds. Realizacji Strategii, o którym mowa w rozdziale „Plan wdrożeniowy dla realizacji strategii”.
2. Monitorowaniu podlega realizacja każdego z projektów strategii (o których mowa w rozdziale „Lista projektów podstawowych (wraz z informacją na temat sposobu ich wyboru oraz powiązania z innymi projektami)”) oraz stan wskaźników realizacji strategii (o których mowa w rozdziale „Oczekiwane wskaźniki produktu i rezultatu realizacji strategii”).
3. Monitorowanie jest procesem ciągłym, ale wymiernym rezultatem tego procesu będzie sporządzenie raz w roku publikacji pn. „Raport z realizacji ustaleń strategii terytorialnej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Inowrocławia” (zwany dalej Raportem). Raport za dany rok powinien być sporządzony nie później niż do końca miesiąca marca roku następującego po roku, za który jest sporządzany i zostać przyjęty przez władze partnerstwa nie później niż do końca miesiąca maja roku następującego po roku, za który jest sporządzany. W okresie jednego tygodnia po przyjęciu, Raport zostaje przekazany do Instytucji Zarządzającej programem regionalnym Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza 2021-2027 oraz zostaje opublikowany na stronach www: partnerstwa (jeśli prowadzi stronę) oraz wszystkich jst będących sygnatariuszami partnerstwa.
4. Do udziału w procesie monitorowania zobowiązani są wszyscy beneficjenci projektów, których obowiązkiem jest przekazanie zespołowi zadaniowemu dedykowanemu do prowadzenia monitorowania, corocznie do końca lutego, danych i informacji niezbędnych do przygotowania Raportu za rok poprzedni.
5. Raport sporządzany jest do końca realizacji ustaleń strategii. Jeśli planowane zadania zostaną zrealizowane przed zakończeniem perspektywy finansowej 2021-2027 – nie zachodzi potrzeba sporządzania raportu dla okresu po zakończeniu realizacji strategii. Jeżeli dany projekt zostanie zrealizowany przed zakończeniem obowiązywania strategii, jest wskazywany w Raporcie z odpowiednią adnotacją.
6. W przypadku zmiany ustaleń strategii dotyczącej listy projektów, do końca okresu monitorowania należy w Raporcie uwzględnić zarówno projekty dodane, jak i projekty, które zostały z niej usunięte – wraz z zamieszczeniem stosownej informacji o usunięciu projektu i podaniem roku usunięcia projektu i od którego roku realizowany jest projekt włączony do strategii.
7. Raport składa się z następujących, obligatoryjnie wymaganych, części:
  - a) Charakterystyki działań oraz efektów realizacji projektów strategii, realizowanej poprzez wypełnienie „Karty monitorowania stanu realizacji projektu strategii”, której wzór został zamieszczony poniżej.

- b) Analizy stanu wskaźników realizacji strategii, realizowanej poprzez wypełnienie „Karty monitorowania stanu realizacji wskaźników strategii”, której wzór został zamieszczony poniżej.
- c) Podsumowania zawierającego najważniejsze wnioski z dokonanej analizy. W szczególności należy zwrócić uwagę na: zidentyfikowane ryzyka realizacji wraz z propozycją ich zminimalizowania, zidentyfikowane możliwości usprawnienia realizacji ustaleń strategii, zidentyfikowane projekty, które rekomenduje się do usunięcia ze strategii podczas jej formalnej aktualizacji.

**Tabela 39. Wzór „Karty monitorowania stanu realizacji projektu strategii”**

<b>Rok, za który podawana jest informacja</b>								
<b>Numer projektu</b>								
<b>Nazwa projektu</b>								
<b>Beneficjent</b>								
<b>Imię, nazwisko i dane kontaktowe osoby przedstawiającej dane źródłowe do Raportu</b>								
<b>Syntetyczny opis działań prowadzonych na rzecz realizacji projektu w roku, za który sporządza się Raport<sup>44</sup></b>								
<b>Etap realizacji projektu na koniec roku, za który sporządza się Raport<sup>45</sup></b>								
<b>Czy dostrzega się ryzyka dla kontynuacji realizacji projektu? Jeśli tak – należy je scharakteryzować</b>								
<b>Czy dostrzega się możliwości usprawnienia procesu realizacji projektu? Jeśli tak – należy je scharakteryzować</b>								
<b>Ewentualne informacje dodatkowe istotne dla procesu realizacji strategii w zakresie danego projektu<sup>46</sup></b>								
<b>STAN REALIZACJI WSKAŹNIKÓW PROJEKTU</b>								
Nazwa i miara wskaźnika	Wartość docelowa (referencyjna)	Stan wskaźnika na koniec roku:						
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Wskaźnik 1								
Wskaźnik 2								
...								

<sup>44</sup> Jeżeli w danym roku raportowym w przypadku opisywanego projektu nie były prowadzone żadne działania, w tym polu należy o tym poinformować

<sup>45</sup> Patrz wyjaśnienia poniżej tabeli.

<sup>46</sup> W tym polu należy podać informację, jeśli projekt został usunięty lub wprowadzony do strategii w wyniku zmiany strategii.

Wyjaśnienia: Oceny etapu realizacji projektu na koniec roku, za który sporządza się Raport, należy dokonać wg następujących kryteriów zaawansowania prac:

1. etap „zero” – prace nie zostały rozpoczęte,
2. etap I – prace w fazie przygotowawczej - etap obejmuje opracowanie koncepcji projektu i harmonogramu prac, powołanie partnerów społecznych,
3. etap II – prace realizacyjne w fazie początkowej,
4. etap III – prace realizacyjne w fazie zaawansowanej.

Wskazuje się następujące możliwości oceny zaawansowania

- w przypadku projektów o charakterze wieloletnim, za prace realizacyjne w fazie początkowej (etap II) należy uznać prace realizowane do osiągnięcia 30% założonego czasu realizacji projektu; po przekroczeniu tej wartości stan zaawansowania ocenia się jako prace realizacyjne w fazie zaawansowanej (etap III); alternatywnie dopuszcza się pomiar na podstawie zaangażowania środków, to znaczy za prace realizacyjne w fazie początkowej (etap II) należy uznać prace realizowane do osiągnięcia 30% założonego wydatkowania środków; po przekroczeniu tej wartości stan zaawansowania ocenia się jako prace realizacyjne w fazie zaawansowanej (etap III); raz przyjętą metodę pomiaru należy stosować do zakończenia projektu,
  - w przypadku projektów, których postęp mierzony jest poprzez sukcesywne narastanie wartości wskaźnika, zmierzające do osiągnięcia założonej wartości docelowej, za prace realizacyjne w fazie początkowej (etap II) należy uznać prace realizowane do osiągnięcia 30% założonej w projekcie wartości wskaźnika docelowego; po przekroczeniu tej wartości stan zaawansowania ocenia się jako prace realizacyjne w fazie zaawansowanej (etap III),
  - w przypadku projektów, które składają się z określonej liczby zaplanowanych do realizacji działań, za prace realizacyjne w fazie początkowej (etap II) należy uznać prace realizowane do osiągnięcia 30% łącznej liczby określonych do wykonania działań; po przekroczeniu tej wartości stan zaawansowania ocenia się jako prace realizacyjne w fazie zaawansowanej (etap III),
  - w przypadku projektów o charakterze inwestycyjnym, za prace realizacyjne w fazie początkowej (etap II) należy uznać prace projektowe oraz uzyskanie niezbędnych pozwoleń i uzgodnień, natomiast za prace realizacyjne w fazie zaawansowanej (etap III) uznaje się fizyczne wykonawstwo prac,
  - w przypadku projektów, których ocena stopnia zaawansowania nie mieści się w podanych powyżej kryteriach, następuje ocena indywidualna.
5. etap IV – prace zostały zakończone, projekt został zrealizowany.
  6. etap „rezygnacja z projektu” – dotyczy projektów, od których realizacji odstąpiono w danym roku, projekt nie będzie reaktywowany, przy aktualizacji dokumentu strategii, projekt zostanie usunięty z listy projektów.

**Tabela 40. Wzór „Karty monitorowania stanu realizacji wskaźników strategii”**

STAN REALIZACJI WSKAŹNIKÓW STRATEGII								
Nazwa i miara wskaźnika	Wartość docelowa (referencyjna)	Stan wskaźnika na koniec roku:						
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Wskaźniki dla projektów z zakresu CP1								
Wskaźnik 1								
Wskaźnik 2								
...								
Wskaźniki dla projektów z zakresu CP2								
Wskaźnik 1								
Wskaźnik 2								
...								
Wskaźniki dla projektów z zakresu CP3								
Wskaźnik 1								
Wskaźnik 2								
...								
Wskaźniki dla projektów z zakresu CP4								
Wskaźnik 1								
Wskaźnik 2								
...								
Dodatkowe informacje/wyjaśnienia dotyczące stanu realizacji wskaźników – jeśli zachodzi taka potrzeba <sup>47</sup>								
Wskaźnik x								
Wskaźnik y								
Wskaźnik z								
...								

<sup>47</sup> Ta część tabeli jest wypełniana, jeśli w zakresie realizacji poszczególnych wskaźników miały miejsce szczególne uwarunkowania, wpływające na nietypowy przebieg realizacji projektów, a więc narastania wartości wskaźników (np. nastąpiła zmiana strategii polegająca na usunięciu lub dodaniu projektów, co wpływa na wartość docelową danego wskaźnika), lub są to informacje istotne dla zrozumienia procesu realizacji strategii; w tym miejscu należy także podać informacje, jeśli wszystkie projekty składające się na dany wskaźnik zostały zrealizowane i wskaźnik nie będzie już w przyszłości podlegał zmianom; w tym miejscu należy także podać informacje, jeśli projekty składające się na dany wskaźnik nie zostały zrealizowane w całości, a więc wskaźnik docelowy dla strategii także nie zostanie zrealizowany w pierwotnie planowanej skali.



Zgodnie z zapisami w zakresie monitoringu wynikającymi z dokumentu Polityka Terytorialna województwa kujawsko-pomorskiego, monitoring strategii terytorialnych przez Instytucję Zarządzającą odbywać się będzie w oparciu o dane pochodzące z systemu teleinformatycznego oraz dane pozyskiwane od poszczególnych partnerstw. Raporty monitoringowe dot. stanu wdrażania polityki terytorialnej (w podziale na ZIT BydOF, ZITy regionalne oraz IIT dla OPPT) będą sporządzane przez Biuro ds. Polityki Terytorialnej i Rewitalizacji w cyklu kwartalnym, od momentu podpisania pierwszych umów o dofinansowanie.

Jednocześnie Partnerstwa będą zobligowane do przygotowania raportów z realizacji założeń strategii obszarowych. Raporty będą przekazywane do IZ FEdKP w cyklu rocznym, w wymaganej formie. Monitoring powinien odnosić się przede wszystkim do stanu realizacji kamieni milowych założonych w strategii obszarowej oraz zaawansowania poszczególnych projektów.

# 17. Indeksy i spisy

## 17.1. Spis map

Mapa 1.	Zasięg przestrzenny MOF.....	6
Mapa 2.	Liczba ludności w miejscowościach MOF .....	7
Mapa 3.	Lesistość w gminach województwa kujawsko-pomorskiego.....	8
Mapa 4.	Obszary prawnie chronione w MOF .....	9
Mapa 5.	Najważniejsze elementy sieci transportowej MOF.....	12
Mapa 6.	MOF Inowrocławia: podróże związane z wyjazdami do szkół .....	17
Mapa 7.	Schemat linii autobusowych na terenie Inowrocławia .....	19
Mapa 8.	Przeciętne wyniki egzaminu ósmoklasisty z języka polskiego w latach 2019-2021 w stosunku do średniej wartości wojewódzkiej .....	37
Mapa 9.	Przeciętne wyniki egzaminu ósmoklasisty z matematyki w latach 2019-2021 w stosunku do średniej wartości wojewódzkiej .....	37
Mapa 10.	Przeciętne wyniki egzaminu ósmoklasisty z języka angielskiego w latach 2019-2021 w stosunku do średniej wartości wojewódzkiej .....	38

## 17.2. Spis tabel

Tabela 1.	Kierunki podróży związanych z dojazdami do szkół poza gminą zamieszkania .....	16
Tabela 2.	Przystanki autobusowe na terenie MOF Inowrocławia .....	19
Tabela 3.	Zdarzenia drogowe w Inowrocławiu w pięcioleciu 2018–2022.....	21
Tabela 4.	Inowrocław: ofiary zdarzeń drogowych wg środka podróży w pięcioleciu 2018–2022 ...	22
Tabela 5.	Deficyt dróg rowerowych (stan obecny w km) .....	23
Tabela 6.	Liczba ludności i struktura ekonomicznych grup wieku w 2010 r. i 2020 r. ....	24
Tabela 7.	Podmioty gospodarcze wpisane do REGON na terenie MOF Inowrocławia w 2020 r. ....	26
Tabela 8.	Branże charakterystyczne dla MOF (według danych za rok 2020) .....	26
Tabela 9.	Poziom koncentracji podmiotów gospodarczych z obszaru województwa w MOF .....	27
Tabela 10.	Bezrobocie rejestrowane na terenie MOF Inowrocławia w 2010 r. i 2021 r. ....	29
Tabela 11.	Pomoc społeczna i świadczenia na rzecz rodziny w MOF Inowrocławia .....	29
Tabela 12.	Dzieci objęte opieką żłobkową w MOF Inowrocławia w 2020 r. ....	32
Tabela 13.	Tabela. Dzieci objęte wychowaniem przedszkolnym w MOF Inowrocławia w 2020 r. ....	33
Tabela 14.	Liczba placówek wychowania przedszkolnego na terenie MOF Inowrocławia w 2022 r.	34
Tabela 15.	Wyniki egzaminu ósmoklasisty w latach 2019-2021 na terenie MOF Inowrocławia w stosunku do średniej wartości dla województwa kujawsko-pomorskiego.....	36
Tabela 16.	Wyniki egzaminu maturalnego w latach 2021-2022 na terenie MOF Inowrocławia w stosunku do średniej wartości dla województwa (%; kujawsko-pomorskie = 100%) .....	39
Tabela 17.	Obraz wybranych wskaźników poziomu rozwoju społecznego w MOF Inowrocławia.....	41
Tabela 18.	Zasoby mieszkaniowe i rozwój mieszkalnictwa w MOF Inowrocławia .....	42
Tabela 19.	Lista przedsięwzięć uwzględnionych w Miejskim Planie Adaptacji do zmian klimatu .....	46
Tabela 20.	Drzewo ustaleń – ujęcie tabelaryczne .....	56
Tabela 21.	Słownik pojęć z zakresu zrównoważonej mobilności użytych w tym rozdziale.....	58
Tabela 22.	Własny potencjał MOF do finansowania strategii: 2023–2026 .....	61
Tabela 23.	Własny potencjał MOF do finansowania strategii: 2027–2030.....	61

Tabela 24.	Zestawienie szacunkowych kosztów realizacji każdego ze scenariuszy (w zł).....	63
Tabela 25.	Alokacja zaplanowana na poszczególne projekty z zakresu zrównoważonej mobilności	66
Tabela 26.	Wskaźniki produktu .....	68
Tabela 27.	Wskaźniki rezultatu.....	69
Tabela 28.	Wykazanie zgodności planowanej interwencji z celami i priorytetami określonymi w programie FEdKP 2021-2027.....	71
Tabela 29.	Wykazanie zgodności planowanej interwencji z celami i priorytetami określonymi w programie Feniks.....	73
Tabela 30.	Uzasadnienie wyboru projektów do wsparcia.....	76
Tabela 31.	Uzasadnienie wyboru projektów w oparciu o preferencje określone dla poszczególnych obszarów wsparcia w PT WK-P .....	78
Tabela 32.	Lista projektów podstawowych .....	80
Tabela 33.	Podejście zintegrowane: wiązki projektów .....	87
Tabela 34.	Lista projektów rezerwowych.....	89
Tabela 35.	Harmonogram realizacji projektu – wykres Gantta.....	92
Tabela 36.	Wstępnie zaplanowana kontraktacja projektów .....	93
Tabela 37.	Planowane do złożenia wnioski o płatność (narastająco) .....	94
Tabela 38.	Plan finansowy .....	95
Tabela 39.	Wzór „Karty monitorowania stanu realizacji projektu strategii” .....	110
Tabela 40.	Wzór „Karty monitorowania stanu realizacji wskaźników strategii” .....	112