

produkcji rolnej związanej z problemem nieutrzymania właściwego środowiska glebowego, niewątpliwie spowoduje obniżenie konkurencyjności województwa kujawsko-pomorskiego na płaszczyźnie krajowej.

Problem suszy w głównej mierze obejmuje południową i południowo-zachodnią część regionu, w tym Kujawy, dotyczy jednak coraz to większych obszarów województwa kujawsko-pomorskiego i wiąże się nie tylko z długotrwałym brakiem opadów atmosferycznych, ale również z malejącymi dyspozycyjnymi zasobami wód powierzchniowych i podziemnych w okresie niedoboru wody dla roślin i potrzeb ich nawadniania, a także ze zmianą struktury opadów (większa niż kiedyś częstotliwość deszczów nawalnych oraz ich większy udział w ogólnej sumie opadów).

Dla utrzymania rolniczej specjalizacji województwa w systemie gospodarczym kraju, w rejonach skrajnego niedoboru wody dla rolnictwa, niezbędne jest podejmowanie działań ograniczających utratę wody w glebie oraz poprawiających jej właściwości wchłaniania i przesiąkania. Zakłada się, iż zapobieganie i przeciwdziałanie skutkom suszy i zmian klimatycznych w rejonach trwałego niedoboru wody dla rolnictwa opierać się będzie na wielostronnym podejściu do problemu jej niedoborów, podejmowane będą **kompleksowe rozwiązania uwzględniające specyfikę terenów i gleb wspierane przez** badania naukowe, transfer wiedzy i innowacji. Działanie te są niezbędne dla realizacji aspiracji, w kierunku pełnienia przez kujawsko-pomorskie roli lidera w sektorze rolniczym i rolno-spożywczym, w tym woli wprowadzania zdecydowanych zmian w zakresie jakości produkowanej żywności.

Obszary peryferyjności transportowej. Wskazane w przestrzeni województwa obszary peryferyjności transportowej związane są z działaniami na rzecz niwelowania wykluczenia komunikacyjnego na obszarach peryferyjnych (wykluczenie to polega na braku możliwości sprawnego dojazdu do i z stolicy województwa w transporcie publicznym). Wprawdzie realizacja koncepcji systemu „60/90” zakłada podział zadań pomiędzy szczebel Samorządu Województwa i samorządów lokalnych, ale w modelu wyznaczono tereny, które mogą wymagać wsparcia w przezwyciężeniu problemu możliwości dojazdu do siedziby powiatu lub innych węzłów przesiadkowych systemu wojewódzkiego. Jeśli na poziomie lokalnym transport zbiorowy nie działa poprawnie nie można oczekiwać, że rozwiązaniem jest tam prowadzenie zadań transportowych prowadzonych z poziomu województwa. Jest to domena samorządów lokalnych, których działania można jedynie wspierać z wyższego poziomu. Sprawny transport publiczny w wymiarze lokalnym i regionalnym jest mechanizmem przeciwdziałania depopulacji obszarów zmarginalizowanych oraz prawidłowego rozwoju małych ojczyzn, które budują wspólnotę samorządową województwa.

Polityka terytorialna województwa

„Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020. Plan Modernizacji 2020+” wprowadziła do polityki regionalnej województwa instrument „polityki terytorialnej”, który w ostatnich latach był realnie stosowany w prowadzeniu polityki rozwoju województwa. Polityka terytorialna polega na różnicowaniu działań wobec miast i ich obszarów funkcjonalnych, na podstawie ich oczekiwanej roli i znaczenia w systemie społeczno-gospodarczym województwa, w tym przede wszystkim zakłada koncentrację wsparcia na tych działalnościach, które realizują interes rozwoju województwa adekwatny do pozycji danego miasta i jego obszaru funkcjonalnego (wychodzi się tu z hierarchizacji sieci osadniczej, a więc z zadań typowych dla każdego z poziomów i z charakteru relacji pomiędzy miastami, a ich obszarami funkcjonalnymi).

Dotąd w województwie kujawsko-pomorskim funkcjonowały następujące poziomy polityki terytorialnej: poziom miast stołecznych i ich obszaru funkcjonalnego (1 obszar), poziom tzw. miast średnich i ich obszarów funkcjonalnych (3 obszary), poziom powiatowy – generalnie oparty o związki z siedzibą danego powiatu, z modyfikacjami w stosunku do powiatów częściowo włączonych do wcześniej wymienionych obszarów wyższego rzędu (17 obszarów), poziom realizacji Lokalnych strategii Rozwoju (w ramach instrumentu RLKS), tożsamy z zasięgami lokalnych grup działania (LGD), które w części przypadków nawiązywały do podziału powiatowego.

Przedstawiona powyżej idea polityki terytorialnej zostaje podtrzymana w „Strategii Przyspieszenia 2030+”. Jej szczegółowe założenia zostaną sprecyzowane w odrębnym dokumencie operacyjnym, przy respektowaniu zasad określonych w niniejszej Strategii. Dla okresu programowania 2021-2027 utrzymuje się 4 zasadnicze poziomy polityki terytorialnej: (I) poziom związany z ośrodkami stołecznymi (Bydgoszcz i Toruń) i obszarem powiązanim z nimi funkcjonalnie, (II) poziom związany z miastami średnimi (Włocławek, Grudziądz i Inowrocław) oraz obszarami powiązanimi z nimi funkcjonalnie, (III) poziom związany z miastami powiatowymi oraz obszarami powiązanimi z nimi funkcjonalnie, (IV) poziom realizacji instrumentu RLKS (obszar objęty Lokalnymi Strategiami Rozwoju), który odpowiada zasięgowi działania poszczególnych LGD – dla tego poziomu