

Dr hab. Jacek Potocki, dr Arkadiusz Babczuk
Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu,
Wydział Ekonomii, Zarządzania i Turystyki w Jeleniej Górze

Wybrane aspekty marginalizacji dawnych miast wojewódzkich

Wstęp

W 1975 roku w ramach reformy administracyjnej zlikwidowano w Polsce powiaty, zwiększono natomiast liczbę województw z 17 do 49. W ten sposób podniesiono status 32 miast. Były to miasta bardzo różne pod względem wielkości (najmniejszy wśród nich Sieradz liczył wówczas zaledwie 21,8 tys. mieszkańców, zaś największa Częstochowa 200,3 tys. Podobnie zróżnicowany był charakter tych miast. Część z nich już wcześniej pełniła funkcję subregionalnych ośrodków, wyróżniając się wśród innych miast powiatowych. Dla innych dopiero uzyskanie statusu wojewódzkiego było początkiem intensywniejszego rozwoju. W kolejnej reformie przeprowadzonej w 1999 r., wraz z utworzeniem samorządu na poziomie regionalnym zmniejszono liczbę województw do 16. Oznaczało to pozbawienie statusu wojewódzkiego **31 miast, które de facto zrównano z innymi miastami powiatowymi. Jednak miasta te, będąc w latach 1975-98 stolicami województw, wykształciły szereg funkcji ponadlokalnych. Utrata statusu wojewódzkiego przyniosła likwidację (lub obniżenie rangi) wielu działających w tych miastach instytucji administracji publicznej, jak również przeniesienie zarządzania licznymi placówkami (zwłaszcza związanymi z kulturą, ochroną środowiska itp.) do miast, które utrzymały status wojewódzki. W ten sposób ograniczeniu uległa liczba miejsc pracy dla wysokokwalifikowanych pracowników, stanowiących społeczną bazę dla kształtowania lokalnych elit. Drugim czynnikiem, który wystąpił w całym kraju, ale z racji równoczesnego wystąpienia z ograniczaniem działalności administracji, w niektórych dawnych miastach wojewódzkich był szczególnie dotkliwy, stała się deindustrializacja.**

W trakcie przygotowywania reformy obiecywano, że utrata statusu wojewódzkiego zostanie zrekompensowana m.in. poprzez lokalizowanie w dawnych miastach wojewódzkich wybranych wydziałów nowych urzędów wojewódzkich czy marszałkowskich oraz rozwojem szkolnictwa wyższego, zwłaszcza wyższych szkół zawodowych.

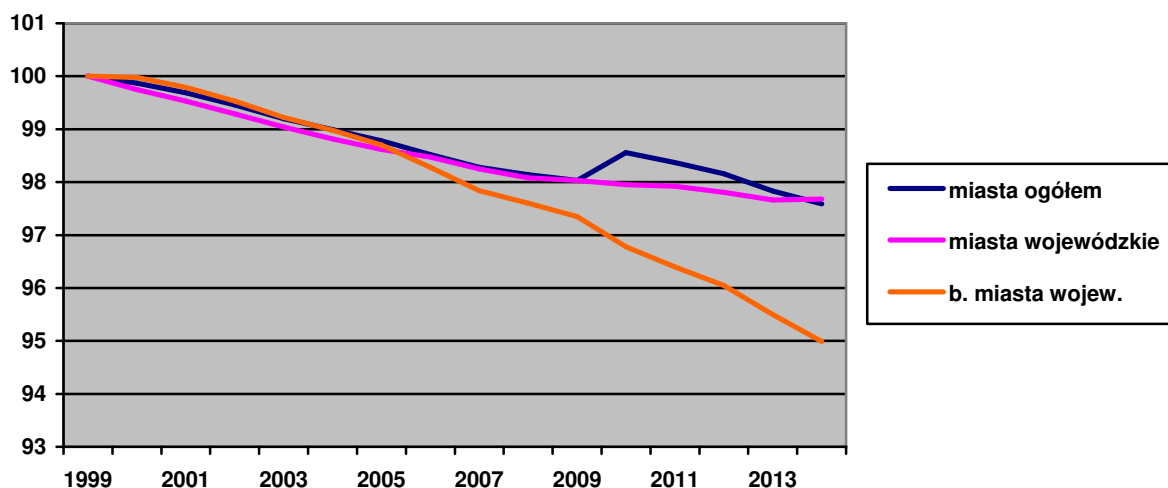
Bilans 15 lat, które upłynęły od reformy, negatywnie weryfikuje te obietnice. W polityce państwa przyjęto **polaryzacyjno-dyfuzyjny model rozwoju** kraju, sprowadzający się do wspierania wybranych ośrodków metropolitalnych, przy założeniu, że ich rozwój będzie promieniował na otoczenie i pociągnie za sobą resztę regionu. Praktyka jednak wskazuje, że to „promieniowanie” ogranicza się do stosunkowo wąskiej strefy wokół wielkiego miasta, natomiast reszta regionu popada w stagnację. Taki jest także los większości miast, które w 1999 r. utraciły status wojewódzki.

Poszczególne miasta „powojewódzkie” mają swoją specyfikę, jednak dla większości z nich szereg problemów jest wspólnych. W analizie skoncentrowano się na trzech aspektach – spadku liczby mieszkańców, dochodach samorządów miejskich oraz dostępności komunikacyjnej. Sytuację miast „województkich” przedstawiono na tle tych miast, które status wojewódzki zachowały.

Depopulacja

W latach 1999-2014 w polskich miastach dało się zauważyć niewielki spadek liczby ludności. W chwili obecnej (tj. w roku 2015) istnieje 876 miast, które przez cały badany okres posiadały prawa miejskie. Łączna liczba mieszkańców tych miast zmalała z 23 668 686 w 1999 r. do 23 097 310 w roku 2014. Oznacza to spadek o 2,41%.

W miastach, które utrzymały status wojewódzki, spadek ten jest mniejszy – wyniósł on 2,18%. Natomiast w 31 dawnych miastach wojewódzkich wskaźnik depopulacji jest przeszło dwa razy wyższy niż przeciętnie – wyniósł aż 4,5% (ryc. 1).



Ryc. 1. Zmiany ludności w polskich miastach w latach 1999-2014 (1999=100%).

Wśród 31 miast „powojewódzkich” zauważalny wzrost liczby ludności zanotowały tylko trzy (Leszno o 2,8%, Skierniewice o 1,2% i Suwałki o 1,0%). W czterech miastach (Siedlce, Nowy Sącz, Biała Podlaska, Piła) sytuację można uznać za stabilną (nastąpił wzrost lub spadek liczby mieszkańców o mniej niż 1%). Dwa miasta (Koszalin i Łomża) odnotowały spadek, który jednak jest mniejszy niż wielkość przeciętna, cała reszta natomiast utraciła więcej niż przeciętnie, tzn. spadek wyniósł ponad 2,18%. Szczególnie trudna sytuacja panuje w trzech miastach, które utraciły ok. 10% ludności (Wałbrzych – 12,1%, Jelenia Góra – 10,1%, Częstochowa – 9,4%).

Spadek liczby mieszkańców niesie konsekwencje dla gmin, m.in. wpływając na obniżanie ich dochodów. Jest to tym bardziej odczuwalne, im wyższy jest status materialny osób opuszczających miasto (istotną częścią wpływów do budżetów gmin stanowi udział w podatku PIT płaconym przez mieszkańców). Sytuacja taka dość powszechnie występowała w miastach, które traciły status wojewódzki. Likwidowano w nich całe instytucje, a część ich kadry kierowniczej przenosiła się do ośrodków regionalnych.

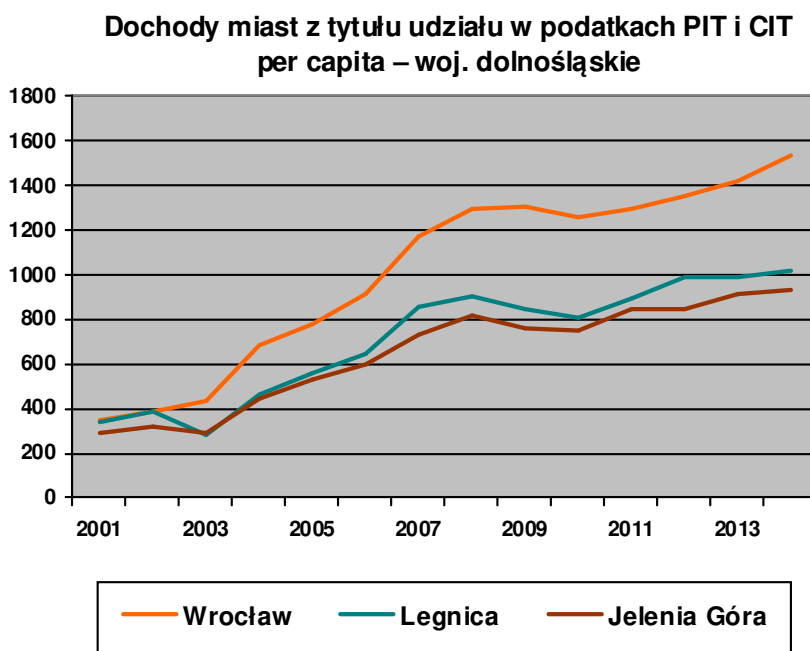
Finansowe aspekty degradacji dawnych miast wojewódzkich

Badaniami objęto finansowe konsekwencje realizacji modelu polaryzacyjno-dyfuzyjnego dla byłych miast wojewódzkich. Analizie poddano dochody miast na prawach powiatów z tytułu udziałów w dochodach budżetu państwa z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych (PIT) oraz podatku dochodowego od osób prawnych (CIT) w ujęciu per capita (na mieszkańca) w złotych polskich (w zaokrągleniu do pełnych złotych) w latach 2001-2014. Objęcie badaniami wyłącznie miast na prawach powiatów wynikało z potrzeby zachowania jednolitej bazy porównawczej (pozostałe miasta mają inną strukturę dochodów). W związku z tym pominięto te dawne miasta wojewódzkie, które nie mają statusu miast na prawach powiatu (Ciechanów, Piła, Sieradz i Wałbrzych, który status ten utracił w 2003 r. i odzyskał go dopiero po 10 latach). Uwzględniono natomiast kilka miast na prawach powiatu, które nie

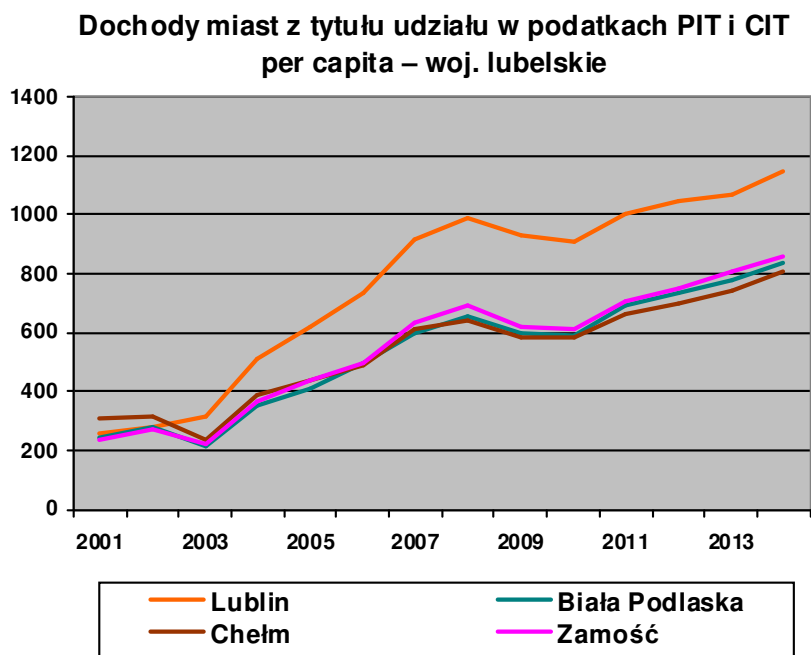
miały przez 1999 r. statusu wojewódzkiego (Sopot, Gdynia, Grudziądz, Świnoujście, natomiast z uwagi na czytelność wykresu nie włączono podobnych miast położonych w konurbacji górnośląskiej).

Badania wykazały, że praktycznie we wszystkich województwach miasta, które utraciły status wojewódzki cechuje niższa dynamika dochodów własnych niż miasta, które ten status nadal posiadają. Ponadto zauważalny jest wyższy udział dochodów własnych w dochodach ogółem w miastach posiadających status miast wojewódzkich niż byłych miastach wojewódzkich. Oznacza to mniejszą samodzielność finansową tych ostatnich – większe ich uzależnienie od środków przekazywanych z budżetu państwa. Na wykresach porównano zmiany dochodów w miastach poszczególnych województw. Pominięto te województwa, w których nie ma miast „powojewódzkich” (tzn. lubuskie, opolskie i świętokrzyskie).

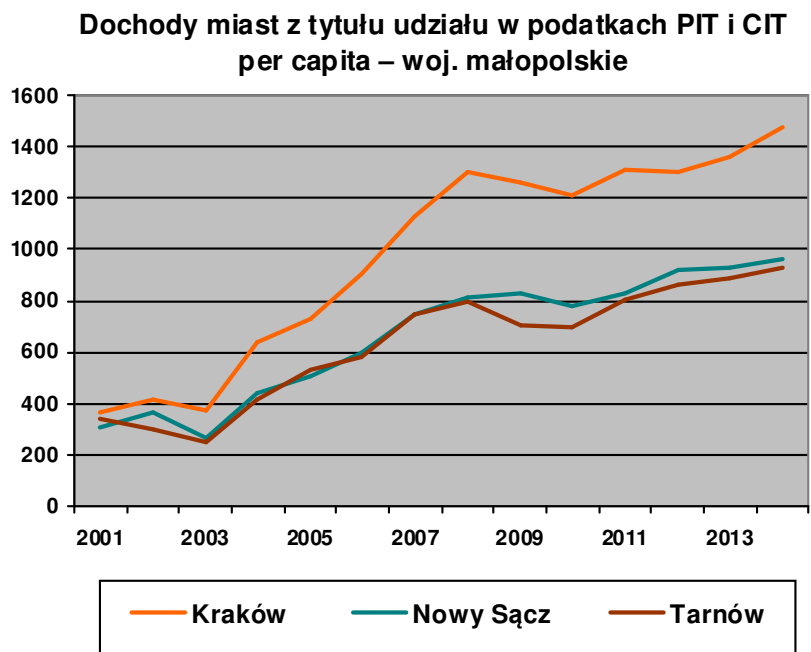
Niemal we wszystkich województwach zaobserwować można wyraźny rozdział między stolicą województwa a pozostałymi miastami na prawach powiatów, w tym miastami pozbawionymi w 1999 r. statusu wojewódzkiego. Charakterystyczne jest to, że na początku badanego okresu różnice te w większości województw były niewielkie, natomiast rozdział między miastami wojewódzkimi a pozostałymi miastami na prawach powiatu zaczął się powiększać od 2004 r. (wstąpienie Polski do Unii Europejskiej), przy czym w niektórych województwach różnica wyraźnie zaczęła rosnąć po 2007 r. (wprowadzenie w polityce regionalnej modelu polaryzacyjno-dyfuzyjnego przez rząd PO-PSL). W ośmiu województwach (ryc. 2-9) relacja jest bardzo podobna (przy występujących różnicach w dochodach miast ujawniających się między poszczególnymi regionami kraju). A zatem w województwach dolnośląskim, lubelskim, małopolskim, mazowieckim, podkarpackim, podlaskim, wielkopolskim i warmińsko-mazurskim następuje wyraźne rozwieranie nożyc w dochodach między stolicą województwa a wszystkimi pozostałymi miastami na prawach powiatu. Na szczególną uwagę zasługuje sytuacja w województwie mazowieckim, gdzie w 2001 r. Warszawa i Płock osiągały podobne dochody na poziomie ponad dwukrotnie wyższym niż pozostałe miasta „powojewódzkie”, natomiast przez dalsze 13 lat Płock (przy sporych wahaniach) przeżywa szczególnie wyraźną stagnację (ryc. 5).



Ryc. 2. Zmiany dochodów miast na prawach powiatu z tytułu podatków PIT i CIT w woj. dolnośląskim w l. 2001-2014.

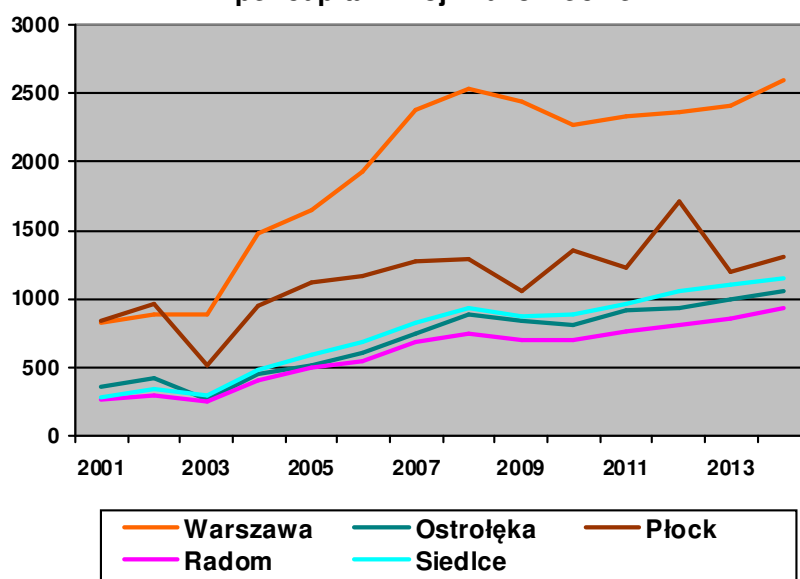


Ryc. 3. Zmiany dochodów miast na prawach powiatu z tytułu podatków PIT i CIT w woj. lubelskim w l. 2001-2014.



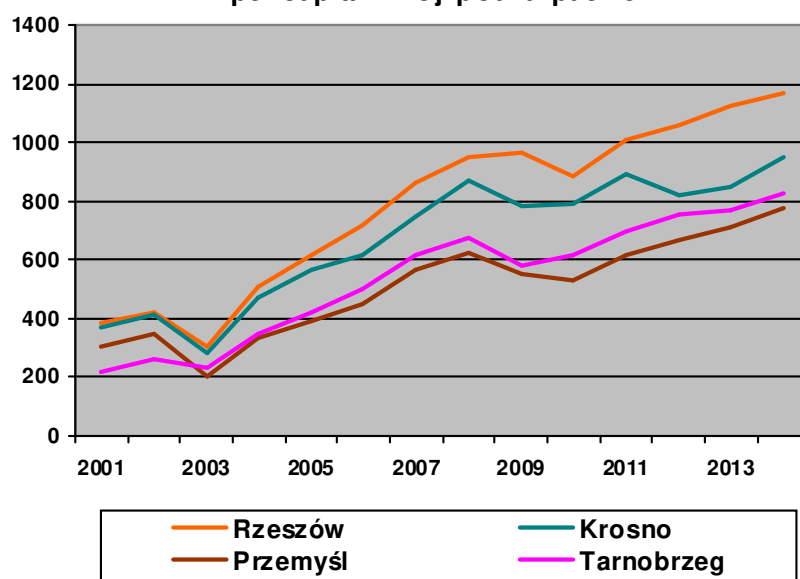
Ryc. 4. Zmiany dochodów miast na prawach powiatu z tytułu podatków PIT i CIT w woj. małopolskim w l. 2001-2014.

Dochody miast z tytułu udziału w podatkach PIT i CIT per capita – woj. mazowieckie

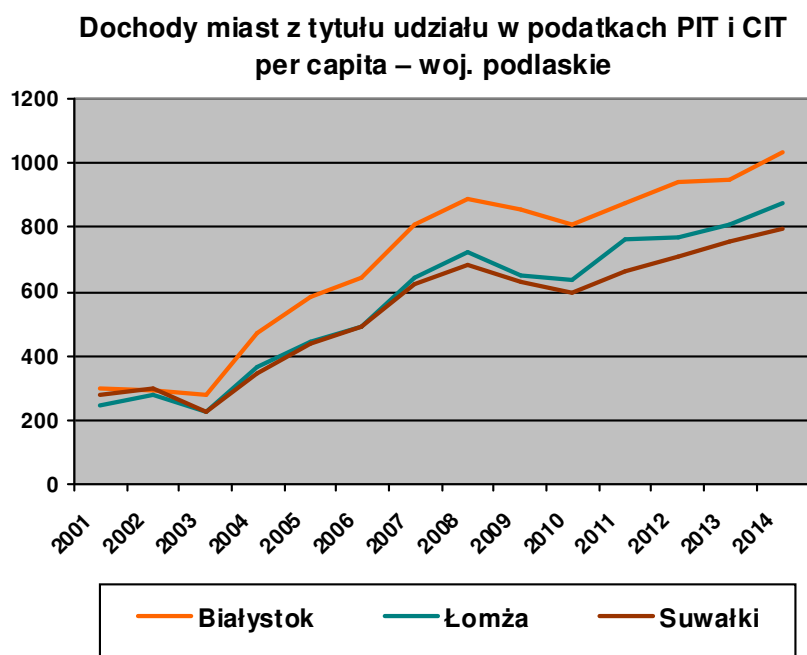


Ryc. 5. Zmiany dochodów miast na prawach powiatu z tytułu podatków PIT i CIT w woj. mazowieckim w l. 2001-2014.

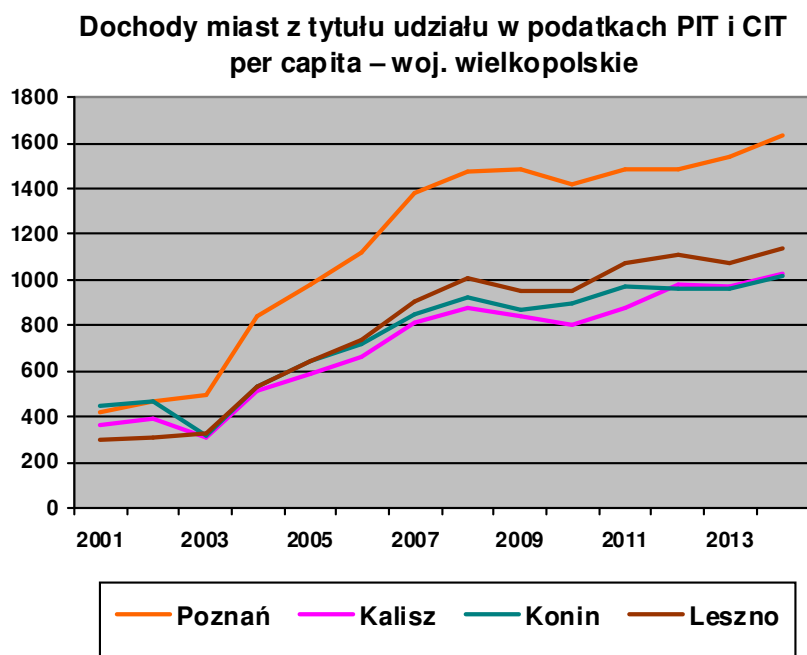
Dochody miast z tytułu udziału w podatkach PIT i CIT per capita – woj. podkarpackie



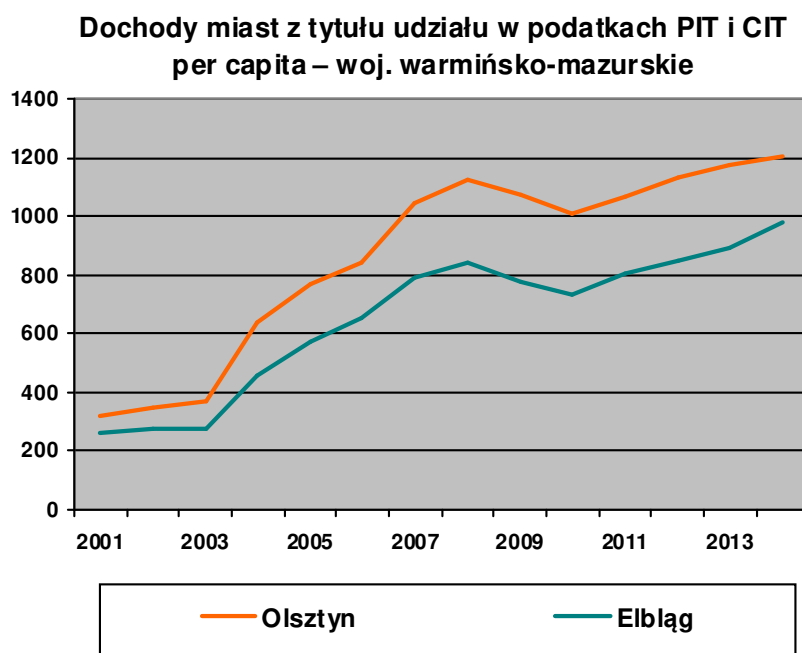
Ryc. 6. Zmiany dochodów miast na prawach powiatu z tytułu podatków PIT i CIT w woj. podkarpackim w l. 2001-2014.



Ryc. 7. Zmiany dochodów własnych miast na prawach powiatu w woj. podlaskim w l. 2001-2014.

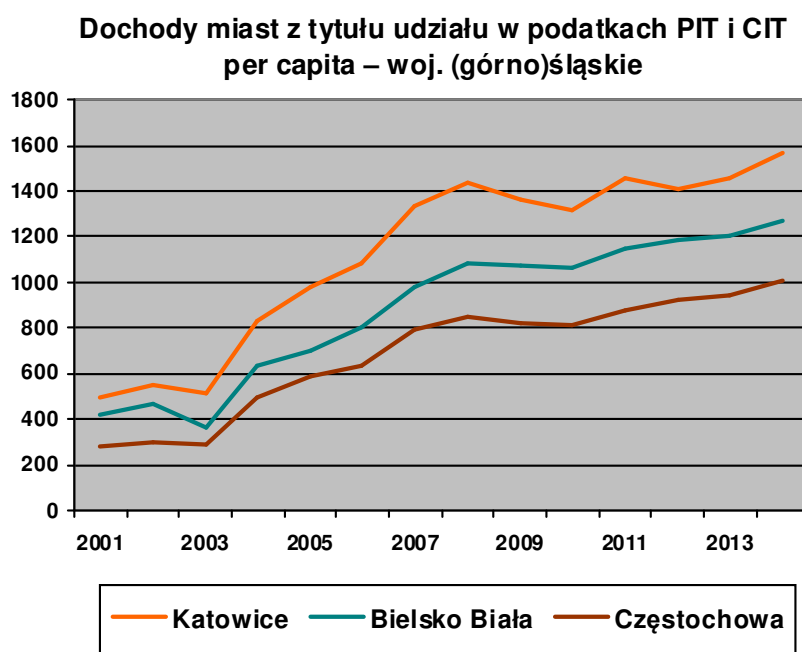


Ryc. 8. Zmiany dochodów miast na prawach powiatu z tytułu podatków PIT i CIT w woj. wielkopolskim w l. 2001-2014.

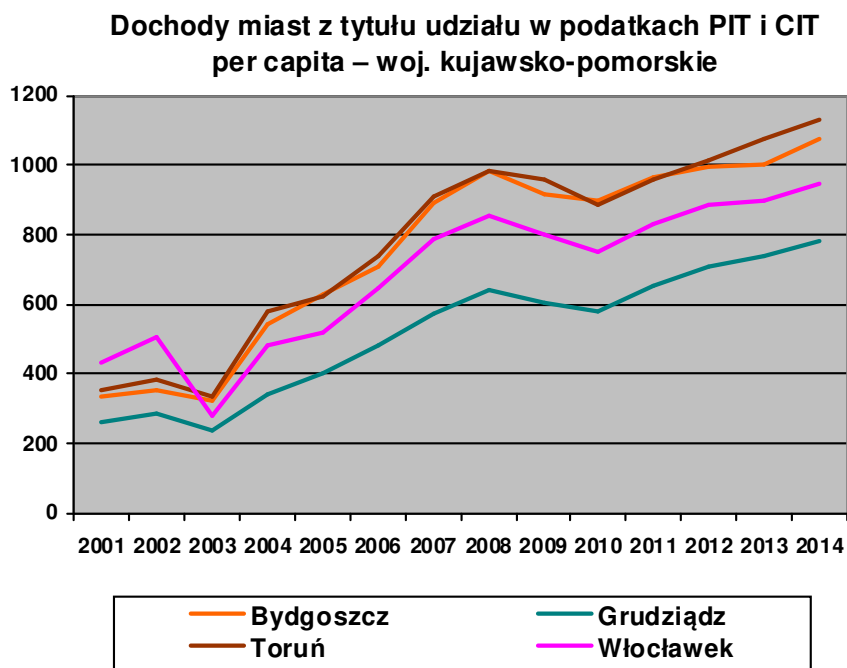


Ryc. 9. Zmiany dochodów miast na prawach powiatu z tytułu podatków PIT i CIT w woj. warmińsko-mazurskim w l. 2001-2014.

W województwie (górnio)śląskim zwraca uwagę różnica między dochodami Bielska-Białej i Częstochowy, jednak oba miasta wyraźnie ustępują Katowicom (ryc. 10). Z uwagi na czytelność na wykresie pominięto pozostałe miasta na prawach powiatu (których jest jeszcze 16). Wśród nich Gliwice i Tychy osiągają z podatków PIT i CIT dochody na poziomie bardzo zbliżonym do Bielska-Białej, natomiast wszystkie pozostałe sytuują się bliżej Częstochowy lub na poziomie jeszcze niższym (Bytom i Świętochłowice osiągają dochody na mieszkańca o 45% niższe niż Katowice).

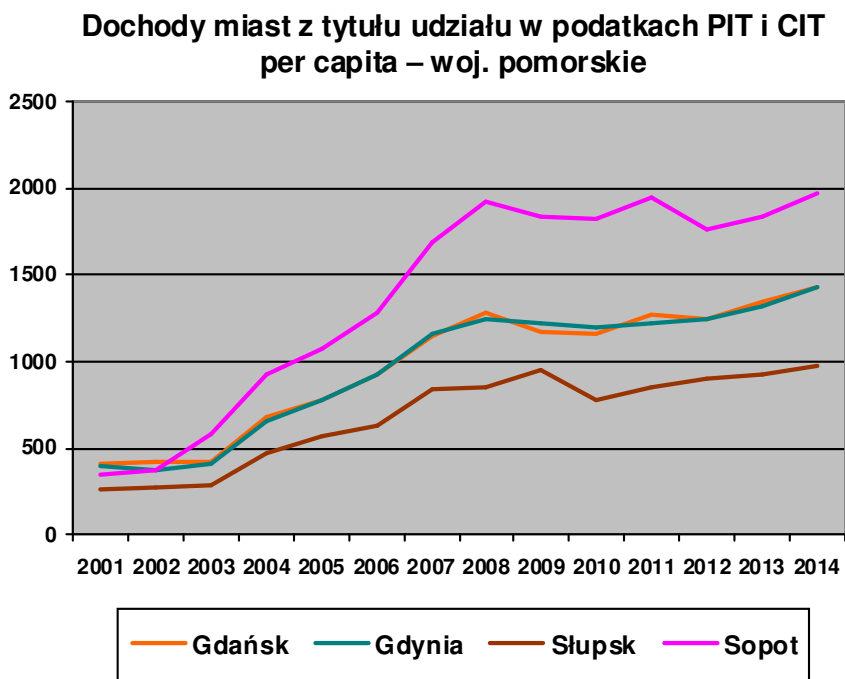


Ryc. 10. Zmiany dochodów miast na prawach powiatu z tytułu podatków PIT i CIT w woj. (górnio)śląskim w l. 2001-2014.



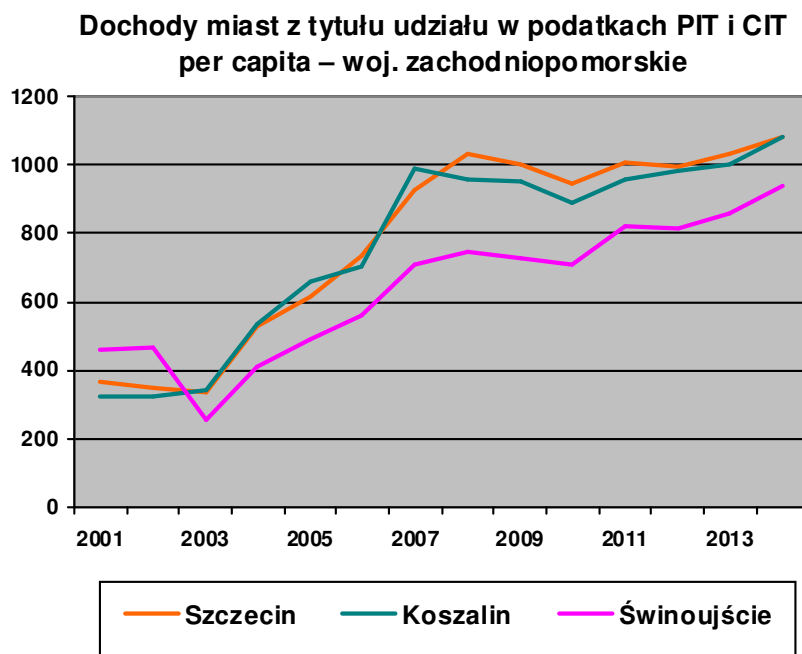
Ryc. 11. Zmiany dochodów miast na prawach powiatu z tytułu podatków PIT i CIT w woj. kujawsko-pomorskim w l. 2001-2014.

W województwie kujawsko-pomorskim w dochodach wyraźnie górują oba miasta będące siedzibą władz wojewódzkich. Uwagę zwraca relatywne pogorszenie pozycji Włocławka, który jeszcze w 2002 r. osiągał dochody wyższe od Bydgoszczy i Torunia, by rok później na trwałe spaść na 3. miejsce. Najstabszy jest Grudziądz – miasto pod względem wielkości odpowiadające Włocławkowi, ale nie będące nigdy siedzibą władz wojewódzkich (ryc. 11).

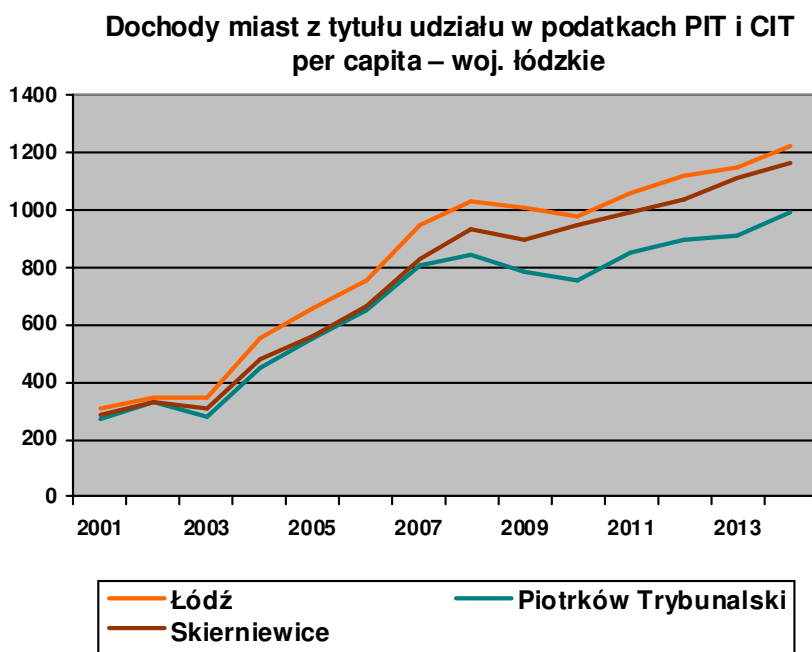


Ryc. 12. Zmiany dochodów miast na prawach powiatu z tytułu podatków PIT i CIT w woj. kujawsko-pomorskim w l. 2001-2014.

Nietypowa jest sytuacja województwa pomorskiego. Choć jego władze mieszczą się w Gdańsku, to wiele instytucji i przedsiębiorstw o regionalnej lub ogólnopolskiej randze siedzibę ma w Gdyni lub Sopocie, a wszystkie te trzy miasta wchodzi w skład silnie zintegrowanej aglomeracji. Dlatego między Gdańskiem a Gdynią praktycznie nie ma różnicy w dochodach, a liderem jest Sopot (ryc. 12), który dodatkowo pełni rolę ekskluzywnej “sypialni” dla całego Trójmiasta, którą jako miejsce zamieszkania wybrało wielu dobrze sytuowanych mieszkańców aglomeracji. Jednocześnie jednak uwagę zwraca o wiele słabsza pozycja Słupska, który przeżywa wyraźną stagnację.



Ryc. 13. Zmiany dochodów miast na prawach powiatu z tytułu podatków PIT i CIT w woj. kujawsko-pomorskim w l. 2001-2014.



Ryc. 14. Zmiany dochodów miast na prawach powiatu z tytułu podatków PIT i CIT w woj. łódzkim w l. 2001-2014.

Województwa łódzkie i zachodniopomorskie cechują się relatywnie niewielkimi różnicami w dochodach między ich stolicami a pozostałymi miastami na prawach powiatów. Wynika to z faktu, że zarówno Szczecin jak i Łódź przeżywają głęboką recesję związaną z upadkiem dominujących w nich dawniej gałęzi przemysłu. Zatem fakt, że Szczecin i Koszalin uzyskują dochody na zbliżonym poziomie (ryc. 13) świadczy nie tyle o dobrej sytuacji Koszalina, co jest świadectwem upadku Szczecina. W województwie łódzkim z kolei niewielki dystans między Łodzią a Skierniewicami (ryc. 14) wynika z faktu, że ten ostatni ośrodek staje się częścią szerokiej aglomeracji powstającej wokół Warszawy i jako jedno z nielicznych miast poostwojewódzkich odczuwa pozytywne efekty dyfuzji rozwoju wokół stolicy kraju. Generalnie oba te województwa doświadczają peryferyzacji, co stanowi szczególnie paradoks w przypadku województwa łódzkiego, położonego w centrum kraju.

Przeprowadzone badania wykazują, że w większości regionów Polski (województw) widoczne jest (choć z różnym nasileniem) pogłębianie się dystansu dochodowego pomiędzy aktualnymi stolicami województw, a dawnymi miastami wojewódzkimi. Następuje i pogłębia się efekt polaryzacji dochodów, natomiast nie widać oznak występowania efektów dyfuzyjnych.

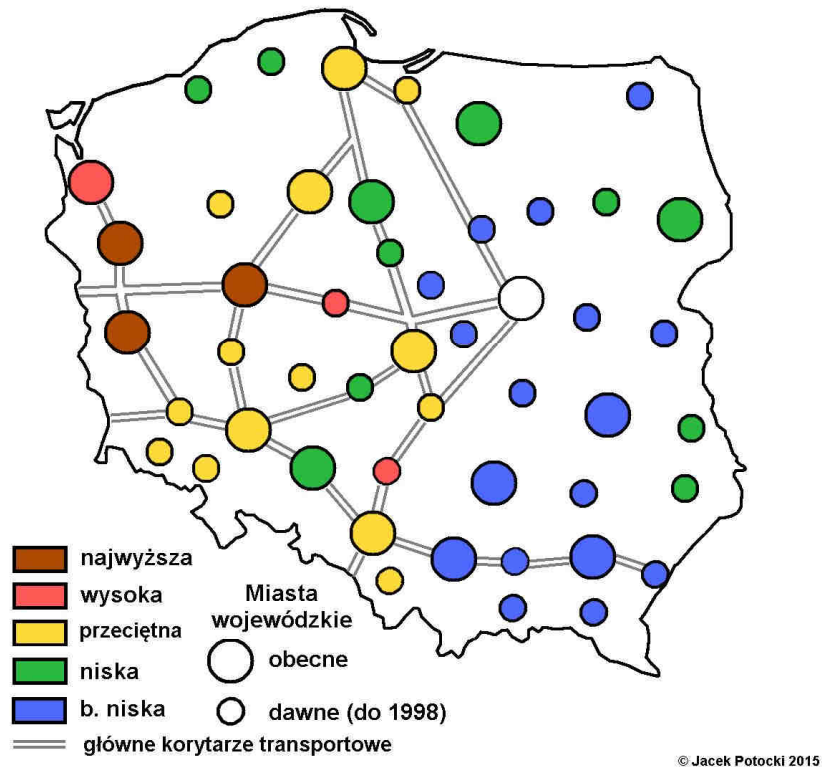
Dostępność komunikacyjna

Trzecim istotnym problemem jest upośledzenie większości byłych miast wojewódzkich pod względem dostępności komunikacyjnej. Widoczne jest to szczególnie we wschodniej Polsce, ale także w zachodniej części kraju w miastach leżących poza głównymi korytarzami transportowymi. Obrazują to ryc. 15-17, na których przedstawiono ocenę dostępności komunikacyjnej wyznaczonej na podstawie analizy sześciu wskaźników obejmujących sprawność transportu kolejowego, drogowego, liczbę połączeń w komunikacji publicznej i dostępność lotnisk. Należy w tym miejscu zauważyć, że wielkość poszczególnych wskaźników (wyznaczona według stanu z marca 2015 r.) może ulegać dynamicznym zmianom, w zależności od zmian rozkładu jazdy, zamykania na czas remontów lub otwierania poszczególnych odcinków dróg i linii kolejowych etc. Tym niemniej ogólny obraz różnic w dostępności komunikacyjnej poszczególnych ośrodków nie ulega zbyt szybkim zmianom.

Sprawność połączenia drogowego wyznaczono poprzez obliczenie wskaźnika otrzymanego w wyniku podzielenia odległości w linii prostej między danym miastem a Warszawą przez czas jazdy samochodem (w dniu roboczym ok. godz. 15). W wynikach zwraca uwagę generalne upośledzenie wschodniej Polski, gdzie wszystkie miasta (zarówno obecne jak i były stolice województw) dostępność z Warszawy mają niską lub bardzo niską (ryc. 15). Jest to efekt zaniedbań w budowaniu dróg szybkiego ruchu w tej części kraju, zwłaszcza dróg ekspresowych w kierunku północ-południe. Charakterystyczna jest także niska sprawność połączenia z Warszawą miast położonych wokół stolicy (Ostrołęka, Siedlce, Radom, Skierniewice, Płock, Ciechanów). Wynika to z faktu, że żadne z nich nie ma połączenia ze stolicą drogą ekspresową (jedynie fragmenty tych połączeń prowadzą drogami tej klasy), poza tym przy relatywnie niewielkiej odległości, na łącznym czasie podróży negatywnie wazą problemy z wjechaniem do Warszawy (korki na przedmieściach).

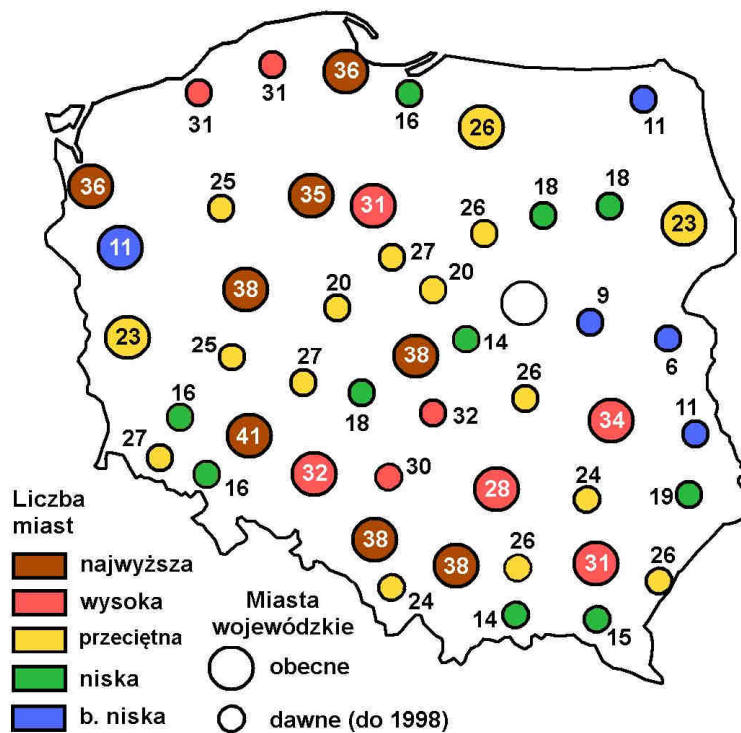
W podobny sposób wyznaczono sprawność połączeń drogowych ze stolicą województwa (wskaźnik 2) oraz sprawność połączenia kolejowego z Warszawą (wskaźnik 3). Czwarty wskaźnik określa liczbę pociągów odjeżdżających z danego miasta w ciągu doby (w dni robocze poza sezonem turystycznym). Z dawnych miast wojewódzkich najkorzystniej wypadły Skierniewice (89 pociągów), najgorzej Krosno (2 pociągi) i Łomża (brak komunikacji kolejowej).

**Sprawność połączenia drogowego z Warszawą.
Stan w 2015 r.**



Ryc. 15. Sprawność połączenia drogowego z Warszawą

**Bezpośrednie połączenia w komunikacji publicznej
z miastami wojewódzkimi i "postwojewódzkimi" – 2015 r.**



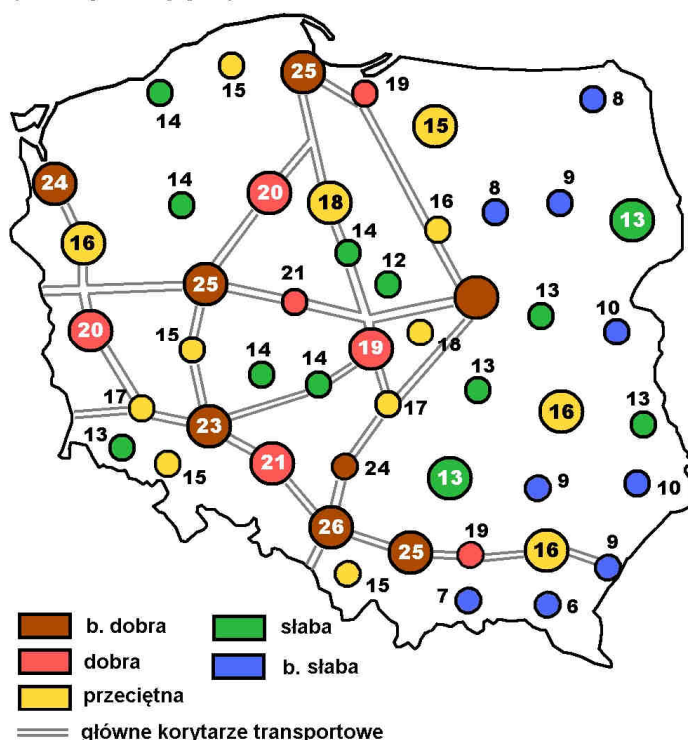
Ryc. 16. Oferta bezpośrednich połączeń w komunikacji publicznej (liczba miast spośród 49 ośrodków, z którymi dane miasto ma bezpośrednie połączenie).

Kolejny wskaźnik to liczba miast wojewódzkich i „powojewódzkich”, z którymi badane miasto ma bezpośrednie połączenie komunikacją publiczną (ryc. 16). Szczególnie upośledzone są pod tym względem miasta wschodniej Polski. Warto zwrócić uwagę na różnicę między Lublinem (połączenia z 34 miastami – bardzo przyzwoity wskaźnik) a Zamościem (połączenia z 19 miastami), Chełmem (z 11 miastami) i Białą Podlaską (połączenia zaledwie do 6 miast, najgorszy wskaźnik w kraju). Co z tego, że zmodernizowano linię kolejową Warszawa – Terespol, przystosowując ją do prędkości 160 km/godz., skoro niemal wszystkie pociągi jadące od wschodniej strony kończą bieg w Warszawie i nie przekłada się to na dogodność podróżowania w głąb kraju? Miarą upadku komunikacji zbiorowej na Lubelszczyźnie jest i to, że Chełm nie ma obecnie żadnego bezpośredniego połączenia z Zamościem ani z Białą Podlaską. Podobnie bezpośredniego połączenia nie ma między Krosnem a Nowym Sączem, choć miasta te łączy linia kolejowa (w ruchu pasażerskim nieużywana). W południowo-zachodniej Polsce podobnie wygląda sytuacja Legnicy. Także i to miasto to leży przy zmodernizowanej linii kolejowej (przystosowana do prędkości 160 km/godz.), jednak obecnie nie dojeżdża tu żaden pociąg dalekobieżny (wszystkie pociągi przejeżdżające przez Legnicę kończą bieg we Wrocławiu).

Ostatni wyznaczony wskaźnik to dostępność do komunikacji lotniczej. Określa go liczba lotów (na dobę) z lotnisk położonych w zasięgu 1 godz. 15 min jazdy samochodem z badanego miasta. Z dawnych miast wojewódzkich najkorzystniej wypada Tarnów położony w połowie drogi między lotniskami w Krakowie i Rzeszowie.

Wszystkie sześć wskaźników posłużyło do określenia syntetycznej oceny poziomu obsługi komunikacyjnej obecnych i dawnych miast wojewódzkich. Każde kryterium oceniono w skali 1-6 (0 w przypadku, gdy miasto w ogóle nie spełnia danego kryterium – np. brak kolei lub lotniska). Łączna ocena to suma punktów uzyskanych według wszystkich kryteriów. Syntetyczną ocenę przedstawiono na ryc. 17.

Dostępność komunikacyjna miast wojewódzkich (obecnych i byłych). Stan w 2015 r.



Ryc. 17. Dostępność komunikacyjna obecnych i byłych miast wojewódzkich w 2015 r.

Nie jest zaskoczeniem fakt, że poziom obsługi komunikacyjnej w poszczególnych miastach jest zróżnicowany, znamieną jest jednak przepaść między wskaźnikami

najwyższymi (Katowice 26 p., z dawnych miast wojewódzkich najlepiej wypadła Częstochowa – 24 p.) a najniższymi (Krosno – 6 p., Nowy Sącz – 7 p., Ostrołęka i Suwałki po 8 p.). Uwagę zwraca też niska łączna ocena miast położonych w centrum Polski, ale zarazem poza głównymi korytarzami transportowymi (Płock, Radom, Kielce, Kalisz, Sieradz, Włocławek. Szczególnie znamienne jest wyniki Płocka. Gdyby nie relatywnie niezłe skomunikowanie z rozwijającym się lotniskiem w Modlinie, miasto to, położone niemal dokładnie w środku Polski, znalazłoby się w grupie miast o najgorszej dostępności komunikacyjnej(!).

Wnioski

Nie można dopuścić do dalszego pogłębiania różnic rozwojowych między regionami, jak również w ramach poszczególnych województw. Dziś praktycznie we wszystkich województwach mamy sytuację, w której **obszary względnego dobrobytu otoczone są terenami peryferyjnymi o kurczącym się potencjale społecznym i gospodarczym**. Jedynym sposobem na realizację tego postulatu jest prowadzenie przez władze polityki równomiernego rozwoju. Jej przejawem powinno być dbanie o wszystkie subregiony województw – nie tylko te silne, ale również słabsze.

W oparciu o materiały przygotowane na Konwencję autorzy opracowali rekomendacje dla polityki regionalnej. Warto je rozpatrzyć w kontekście zbliżających się wyborów parlamentarnych.

Rekomendacje

Zahamowanie stagnacji i pobudzenie rozwoju byłych miast wojewódzkich wymaga podjęcia działań systemowych, które stworzą instrumenty dla władz regionalnych i lokalnych.

Za najważniejsze wyzwania uważamy:

1. **Zdecydowane odejście od polaryzacyjno-dyfuzyjnego modelu rozwoju**, który pozwala rozwijać się dużym ośrodkom kosztem miast średniej wielkości i „Polski powiatowej”. Praktyka wskazuje, że teoretycznie zakładane promieniowanie rozwoju na zewnątrz dużych miast ogranicza się do ich najbliższego otoczenia, natomiast pozostałe części regionów ulegają marginalizacji i peryferyzacji.

2. **Dekoncentrację administracji publicznej** poprzez lokowanie części instytucji centralnych w miastach wojewódzkich a instytucji regionalnych w ośrodkach subregionalnych.

3. **Odbudowę potencjału przemysłowego kraju** i wspieranie jego rozwoju w dawnych miastach wojewódzkich. Nie negując istotnej roli usług w gospodarce, uważamy, że dla rozwoju miast, które utraciły szereg funkcji administracyjnych, konieczne jest pobudzanie w nich sektora wytwórczego.

4. Poprawę dostępności komunikacyjnej dawnych miast wojewódzkich. Bez sprawnej infrastruktury transportowej nie ma szans na rozwój żadnej dziedziny gospodarki. Jej modernizacja i rozwój nie może się ograniczać do głównych korytarzy transportowych. **Ośrodki subregionalne muszą być dobrze skomunikowane zarówno z miastami wojewódzkimi, jak również między sobą!**

5. **Wspieranie szkolnictwa wyższego w byłych miastach wojewódzkich** jako czynnika ich rozwoju. Jego przetrwanie wymaga jednak wsparcia mądrych i społecznie akceptowanych procesów konsolidacji uczelni, dostosowania kierunków kształcenia do potrzeb lokalnego

rynku pracy, stworzenia mechanizmów współpracy wyższych szkół zawodowych z uczelniami akademickimi, systematycznego monitorowania jakości kształcenia przez Polską Komisję Akredytacyjną, wspomagania działań na rzecz umiędzynarodowienia działalności edukacyjnej i badawczej.

6. Stworzenie i wdrożenie programów wspierających rozwój byłych miast wojewódzkich poprzez lepsze wykorzystanie lokalnych zasobów materialnych i ludzkich. Programy te powinny zapewniać możliwość dostosowania działań do specyfiki każdego z miast (poprzez kreowanie i promocję lokalnych marek i produktów). Tylko w ten sposób można pobudzić trwały rozwój bez uzależniania miast od ciągłego napływu zewnętrznych dotacji.