



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**DOLNY
ŚLĄSK**

DWVG
Dolnośląska Agencja Współpracy Gospodarczej

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



Analiza stanu i procesów integracji społeczno-gospodarczej, instytucjonalnej i przestrzennej regionu

**Dokonanie analizy dotyczącej koegzystencji funkcji ochronnych
oraz rozwoju systemów komunikacji i sieci infrastruktury
w województwie dolnośląskim**

Wrocław, 2010

Opracowanie i redakcja:

Analiza – zespół I w składzie:

Alicja Zakrzewska-Półtorak

Anna Mempel-Śnieżyk

Katarzyna Miszczak

Analiza – zespół II w składzie:

Mateusz Błaszczyk

Robert Majkut

Maciej Zathay

Analizy zrealizowane w ramach projektu „Analizy, badania i prognozy na rzecz Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego” [POKL.08.01.04–02–003/08] współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego.

Projekt „Analizy, badania i prognozy na rzecz Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego” realizowany przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego w partnerstwie z Konsorcjum, w skład którego wchodzi: Dolnośląska Agencja Współpracy Gospodarczej Sp. z o.o., Uniwersytet Wrocławski, Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu oraz Politechnika Wrocławska.

ISBN: 978–83–62607–06–8

Opracowanie graficzne, skład i druk: Bimart s.c.



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



DOLNY
ŚLĄSK



Dolnośląska Agencja Współpracy Gospodarczej

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



Analiza stanu i procesów integracji społeczno-gospodarczej, instytucjonalnej i przestrzennej regionu

**Dokonanie analizy dotyczącej koegzystencji funkcji ochronnych
oraz rozwoju systemów komunikacji i sieci infrastruktury
w województwie dolnośląskim**

Analiza – zespół I

Autorzy:

Alicja Zakrzewska-Półtorak

Anna Mempel-Śnieżyk

Katarzyna Miszczak

Wrocław, 2010



Spis treści

Analiza – zespół I

Wstęp i metodologia	5
1. Diagnoza stanu i procesów wewnątrzregionalnej integracji przez pryzmat rozwoju infrastruktury technicznej w województwie dolnośląskim	8
1.1. Sfera przestrzenna Strategii	8
1.2. Znaczenie infrastruktury technicznej w rozwoju regionu	11
1.3. Spójność gospodarcza i społeczna wewnątrz regionu	12
1.4. Spójność przestrzenna regionu	17
1.5. Stan i ochrona środowiska	22
1.6. Infrastruktura transportowa a rozwój turystyki w regionie	26
2. Koegzystencja funkcji ochronnych oraz rozwoju systemów komunikacji i sieci infrastruktury w województwie dolnośląskim	31
2.1. Wprowadzenie	31
2.2. Uwarunkowania ochrony środowiska w województwie dolnośląskim	32
2.3. Ochrona i wykorzystanie dziedzictwa kulturowego regionu – analiza i ocena	38
2.3.1. Dziedzictwo kulturowe województwa dolnośląskiego	38
2.3.2. Turystyka w województwie dolnośląskim	39
2.3.3. Wnioski	46
2.4. Odra jako oś rozwoju regionu	47
2.4.1. Powiaty nadodrzańskie województwa dolnośląskiego	49
2.5. Ochrona przeciwpowodziowa w województwie dolnośląskim	50
2.6. Konkluzje	53
3. Prognoza stopnia wewnętrznej spójności terytorialnej województwa dolnośląskiego w aspekcie integracji z europejskimi obszarami wzrostu w latach 2010-2020	55
3.1. Wprowadzenie	55
3.2. Metodologia procesów prognozowania	57
3.3. Uwarunkowania makroekonomiczne prognozy	59
3.4. Prognozy szczegółowe	63



3.4.1. Analiza i ocena oddziaływania systemu komunikacji na spójność terytorialną Dolnego Śląska	64
3.4.2. Określenie poziomu spójności terytorialnej województwa dolnośląskiego w zakresie sieci infrastrukturalnych	68
3.5. Analiza SWOT proponowanych rozwiązań	73
Wnioski i rekomendacje	76
Bibliografia	81
Spis rycin	87
Spis tabel	87
Analiza – zespół II	89

Alicja Zakrzewska-Półtorak, Anna Mempel-Śnieżyk

Wstęp i metodologia

Ekspertyza nt. „Analiza stanu i procesów integracji społeczno-gospodarczej, instytucjonalnej i przestrzennej regionu. Dokonanie analizy dotyczącej koegzystencji funkcji ochronnych oraz rozwoju systemów komunikacji i sieci infrastruktury w województwie dolnośląskim” ma na celu przedstawienie i ocenę stanu obecnego oraz perspektyw zwiększania spójności terytorialnej wewnątrz województwa dolnośląskiego, jak również w relacjach z bliższym i dalszym otoczeniem, na tle zmian zachodzących od 2000 r. Analizy są prowadzone przez pryzmat oceny koegzystencji działań na rzecz ochrony środowiska i zachowania zasobów naturalnych oraz przedsięwzięć związanych z rozbudową i modernizacją infrastruktury technicznej, w tym systemów komunikacyjnych.

Autorzy pragną podkreślić, że opracowanie zostało przygotowane w taki sposób, aby zgodnie z wytycznymi dotyczyło sfery przestrzennej Strategii Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku (zwanej dalej zamiennie Strategią). Wobec powyższego należy wskazać cel „przestrzenny” Strategii o brzmieniu: „Zwiększanie spójności przestrzennej i infrastrukturalnej regionu i jego integracja z europejskimi obszarami wzrostu” oraz priorytety obejmujące poprawę spójności przestrzennej regionu, zrównoważony rozwój obszarów wiejskich, poprawę ładu przestrzennego, bezpieczeństwo ekologiczne i energetyczne. Powyższe zagadnienia tworzą ramy, dla których ekspertyza została wykonana.

Opracowanie składa się ze wstępu wraz z opisem metodologii, trzech rozdziałów merytorycznych oraz podsumowania, zawierającego rekomendacje co do proponowanych dalszych działań, w tym w zakresie wdrażania Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku. W rozdziale pierwszym przedstawiono stan i procesy integracji w regionie ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju infrastruktury technicznej.

W rozdziale tym omówiono priorytety i działania sfery przestrzennej Strategii, rolę infrastruktury technicznej w rozwoju regionu (w ujęciu teoretycznym, z uwzględnieniem dorobku literatury przedmiotu), stopień spójności gospodarczej, społecznej i przestrzennej wewnątrz regionu Dolnego Śląska na poziomach regionalnym, subregionalnym i lokalnym. Scharakteryzowano również wybrane zmienne określające stan i ochronę środowiska. Na koniec zwrócono uwagę na znaczenie infrastruktury technicznej dla rozwoju turystyki.

Rozdział drugi poświęcono niezwykle istotnemu zagadnieniu – koegzystencji funkcji ochronnych oraz rozwoju sieci infrastruktury w województwie dolnośląskim. W rozdziale tym omówiono uwarunkowania ochrony środowiska w regionie, a także ochronę i wykorzystanie dziedzictwa kulturowego regionu, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości rozwoju turystyki. Następnie skoncentrowano się na problematyce wykorzystania rzeki Odry jako osi rozwoju regionu, zwracając jednocześnie uwagę na zagrożenia ochrony przeciwpowodziowej.

W rozdziale trzecim zawarto prognozy odnośnie zwiększania stopnia spójności terytorialnej wewnątrz województwa w kontekście postępującej integracji z europejskimi obszarami wzrostu w latach 2010–2020. Przedstawienie prognoz poprzedzono charakterystyką zastosowanych metod badawczych. Sformułowano prognozy makroekonomiczne, a następnie prognozy szczegółowe, w szczególności w zakresie oddziaływania systemu komunikacji na spójność terytorialną Dolnego Śląska oraz określenia poziomu spójności województwa w zakresie sieci infrastrukturalnych. Ponadto przedstawiono analizę SWOT dla proponowanych rozwiązań.

Pojęcie regionu w ekspertyzie jest używane zamiennie z terminem województwo; jest on rozumiany jako obszar wyodrębniony według Nomenklatury Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych na poziomie NUTS 2. Okres badawczy, dla którego ekspertyza została wykonana, to lata 2000–2020. Analizy przeprowadzono na poziomach: regionalnym (województwa dolnośląskiego), subregionalnym (5 podregionów) oraz lokalnym (29 powiatów, w tym 3 miast na prawach powiatu). Jako podstawowe lata do porównań wykorzystano 2000 r. (1. rok po utworzeniu nowych 16 województw, w którym nastąpiła względna stabilizacja nowych struktur), 2005 r. (pierwszy pełny rok członkostwa w Unii Europejskiej) oraz 2008 r. (dla którego można było uzyskać kompletne najnowsze dane statystyczne w badanych przekrojach terytorialnych i rodzajowych).

Aby zapewnić porównywalność danych, przyjęto obowiązujący od 2008 r. podział województwa na 5 podregionów: jeleniogórski, legnicko-głogowski, wałbrzyski, wrocławski i miasto Wrocław. Podział ten zastąpił wcześniejszy (obowiązujący do 2007 r. włącznie), kiedy to dane gromadzono dla podregionów: jeleniogórsko-wałbrzyskiego, legnickiego, wrocławskiego i miasta Wrocławia. Przy czym granice podregionu wrocławskiego (przy nie zmienionej jego nazwie) uległy zmianie – włączono do niego dwa powiaty: strzeliński i wołowski, będące wcześniej częścią: pierwszy z nich podregionu jeleniogórsko-wałbrzyskiego, a drugi – legnickiego. W opinii autorów nowy podział lepiej przybliży i odzworowuje rzeczywiste trendy i powiązania funkcjonalne zachodzące wewnątrz regionu.



Ekspertyzę przygotowano w oparciu o dane Urzędu Statystycznego we Wrocławiu (w tym z Banku Danych Regionalnych), Głównego Urzędu Statystycznego, różnego typu opracowania makroekonomiczne krajowe i unijne, opracowania regionalne, dokumenty strategiczne regionów, powiatów i gmin. Wykorzystano również wybrane pozycje z literatury przedmiotu, dane z oficjalnych stron internetowych organizacji i instytucji (Unii Europejskiej, krajowych, regionalnych i lokalnych), m.in. mapę projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej. Wykaz wykorzystanej literatury oraz innych źródeł zamieszczono na końcu opracowania.

Złożoność analizy wymagała zastosowania różnych metod badawczych. Przedmiotem badań były zmiany o charakterze ilościowym, ale również jakościowym. Analizowano zarówno uwarunkowania endogeniczne, jak i egzogeniczne, w tym zmiany będące konsekwencjami światowej recesji gospodarczej zapoczątkowanej na rynku amerykańskim w 2006 r. Wykorzystano metody: opisową, bazując na wskazanych we wstępie dokumentach oraz wiedzy ekspertów, porównawczą oraz statystyczne: analizę dostępnych danych i wielowymiarową analizę porównawczą. Zastosowano również metody prognostyczne, które opisano w podrozdziale 3.2. Jako narzędzie pomocnicze wykorzystano analizę SWOT. Dla przybliżenia stopnia spójności przestrzennej na poziomie powiatów zbudowano syntetyczną miarę rozwoju wyposażenia w infrastrukturę techniczną. Jako zbiór obiektów potraktowano powiaty województwa dolnośląskiego. Obiekty te należy scharakteryzować jako wieloinformacyjne (można wskazać wiele danych statystycznych opisujących każdy z nich) oraz wielostrukturadne (możemy oceniać je, analizując różnorakie struktury, np. rodzajową, własnościową, przestrzenną itp.) (Młodak, 2006). Pod względem kryteriów merytorycznych każdą z cech zakwalifikowano jako stymulanta, destymulanta lub nominanta. Sprawdzono ich przydatność ze względu na kryterium statystyczne – zbadano poziom współczynnika zmienności dla każdej z cech oraz korelacji liniowej Pearsona pomiędzy cechami. Zmienne poddano normalizacji, dzięki czemu cechy uzyskały stosunkowo stabilne obszary zmienności (w przedziale obustronnie zamkniętym 0–1). Było to warunkiem prawidłowego przeprowadzenia wielowymiarowej analizy porównawczej (zob. Strahl (red.), 2006). Miarę syntetyczną obliczono jako odległość od wzorca. Jako wzorzec wykorzystano model idealny, który dla wszystkich zmiennych cząstkowych po normalizacji osiąga wartość równą 1.

Alicja Zakrzewska-Półtorak

1. Diagnoza stanu i procesów wewnątrzregionalnej integracji przez pryzmat rozwoju infrastruktury technicznej w województwie dolnośląskim

1.1. Sfera przestrzenna Strategii

Województwo dolnośląskie w ostatnich latach podlega dynamicznym procesom wzrostu i rozwoju społeczno-gospodarczego. Procesy te skutkują różnymi konsekwencjami w aspekcie przestrzennym. Przede wszystkim w strukturze przestrzennej/terytorialnej występują i częściowo pogłębiają się istotne dysproporcje w zakresie poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego, sfery instytucjonalnej oraz infrastruktury technicznej. Są one widoczne m.in.:

- 1) na poziomie lokalnym (gmin lub powiatów w skali województwa);
- 2) na poziomie subregionalnym (podregionów w skali województwa);
- 3) na płaszczyźnie miasta (w szczególności dotyczy to miast dużych, w tym miast na prawach powiatów, i średnich) – obszary wiejskie;
- 4) w przekrojach:
 - Wrocław – reszta regionu,
 - Wrocławski Obszar Metropolitalny (WrOM) – reszta regionu,
 - Wrocław – pozostała część WrOM.

Dysproporcje przestrzenne są charakterystyczne dla gospodarek regionalnych. Aby je łagodzić lub im przeciwdziałać, prowadzona jest polityka spójności. Aspekt przestrzenny został uwzględniony w Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku. Cel nadrzędny Strategii to „podniesienie poziomu życia mieszkańców Dolnego Śląska oraz poprawa konkurencyjności regionu przy respektowaniu zasad zrównoważonego rozwoju” (Strategia rozwoju..., 2005, s. 41), natomiast cel główny w ramach sfery przestrzennej określono jako: „Zwiększenie spójności przestrzennej i infrastrukturalnej regionu i jego integracja z europejskimi obszarami wzrostu” (Strategia rozwoju..., 2005, s. 47). Priorytety i działania w ramach tej sfery przedstawiono w tabeli 1.



Tab. 1. Priorytety i działania w ramach sfery przestrzennej Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku

Priorytet		Działanie
1.	Poprawa spójności przestrzennej regionu	1. Policentryczny rozwój sieci osadniczej oraz tworzenie nowoczesnych rozwiązań funkcjonalnych, przy zachowaniu walorów przyrodniczych, środowiskowych i krajobrazowych.
		2. Rozwój przestrzenny i kształtowanie ładu przestrzennego, w oparciu o WrOM, Aglomerację Funkcjonalną LGOM oraz ośrodki ponadregionalne.
		3. Przeciwdziałanie degradacji obszarów peryferyjnych i zagrożonych marginalizacją.
		4. Kształtowanie układów komunikacyjnych sprzyjających zrównoważonemu rozwojowi społecznemu i gospodarstwu regionu.
		5. Rozwój i usprawnienie ponadregionalnej infrastruktury komunikacyjnej.
		6. Wspieranie inwestycji infrastrukturalnych związanych z udostępnieniem terenów pod zabudowę mieszkaniową.
2.	Zrównoważony rozwój obszarów wiejskich	1. Podniesienie poziomu życia ludności wiejskiej.
		2. Przekształcanie struktury agrarnej.
		3. Wykształcenie nowej koncepcji wsi – rozwój pozarolniczej aktywności mieszkańców terenów wiejskich i wykształcenie nowych funkcji dla tych terenów.
		4. Zwiększanie potencjału produkcji leśnej.
		5. Wspieranie działalności na obszarach o niekorzystnych warunkach gospodarowania.
		6. Modernizacja i rozwój infrastruktury technicznej wychodząca naprzeciw wymogom funkcji gospodarczych oraz edukacyjnych.
3.	Poprawa ładu przestrzennego, harmonijności struktur przestrzennych	1. Kształtowanie atrakcyjnych form różnorodnych zespołów zabudowy, w tym rewitalizacja obszarów zdegradowanych.
		2. Rozwój współpracy międzynarodowej w zakresie planowania przestrzennego, współpracy między regionami i jednostkami lokalnymi. Intensyfikacja współpracy województwa dolnośląskiego z krajami czeskimi w dziedzinie transgranicznych połączeń komunikacyjnych.
		3. Ochrona dziedzictwa kulturowego.



4.	Zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego społeczeństwa i gospodarki	1. Poprawa jakości powietrza atmosferycznego.
		2. Poprawa jakości wód powierzchniowych i podziemnych ich ochrona oraz ochrona ich zlewni.
		3. Ograniczenie negatywnego oddziaływania odpadów komunalnych i przemysłowych na środowisko.
		4. Podniesienie jakości gleb zdegradowanych i zrehabilitowanych.
		5. Ochrona zasobów naturalnych poprzez ich racjonalne wykorzystanie.
		6. Utrzymanie i ochrona obszarów o wysokich walorach przyrodniczych, podniesienie różnorodności biologicznej i krajobrazowej.
		7. Prognozowanie, reagowanie i likwidacja skutków nadzwyczajnych zagrożeń dla zdrowia, życia, mienia i środowiska.
		8. Propagowanie wiedzy ekologicznej.
		9. Zapewnienie ochrony przeciwpowodziowej i zwiększenie retencji wód, w szczególności poprzez zapewnienie realizacji <i>Programu dla Odry – 2006</i> .
		10. Zapewnienie warunków przestrzennych i odpowiednich warunków ekologicznych dla utrzymania i rozwoju funkcji uzdrowiskowych.
		11. Monitoring wszystkich elementów środowiska.
		12. Rozwój współpracy transgranicznej w zakresie ochrony środowiska przed zagrożeniami.
5.	Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego regionu	1. Rozbudowa i modernizacja krajowego systemu przesyłowego na terenie regionu.
		2. Rozbudowa i modernizacja sieci rozdzielczej.
		3. Wykorzystanie źródeł energii odnawialnej z preferencją dla elektrowni wodnych.
		4. Rozbudowa i modernizacja krajowego układu sieci gazowej wysokiego ciśnienia.
		5. Sukcesywna gazyfikacja terenów osadniczych.
		6. Zapewnienie strategicznej rezerwy systemu gazowniczego.
		7. Rozbudowa i modernizacja systemów grzewczych oraz alternatywnych źródeł ciepła.
		8. Włączenie sieci infrastrukturalnych w układy europejskie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie (Strategia Rozwoju..., 2005).

Priorytety te ujmują w sposób kompleksowy sferę przestrzenną rozwoju województwa, uwzględniając szereg działań z zakresu: poprawy spójności przestrzennej regionu, zrównoważonego rozwoju obszarów wiejskich, poprawy ładu przestrzennego, jak również harmonijności struktur przestrzennych, zapewnienia bezpieczeństwa ekologicznego społeczeństwa i gospodarki oraz zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego regionu.



1.2. Znaczenie infrastruktury technicznej w rozwoju regionu

W ramach opracowania zostaną omówione dysproporcje przestrzenne w regionie, ze szczególnym uwzględnieniem wyposażenia w infrastrukturę techniczną, oraz przedstawione zostaną uwarunkowania koegzystencji funkcji ochronnych i rozwoju systemów komunikacji i sieci infrastruktury w regionie. Ponadto autorzy wskażą kierunki rozwoju infrastrukturalnego Dolnego Śląska z uwzględnieniem koncepcji zrównoważonego rozwoju (m.in. zachowania funkcji ochronnych) tak, aby przyczyniały się one do harmonijnego rozwoju województwa, w tym do zmniejszania dysproporcji przestrzennych.

Infrastruktura techniczna (odpowiednia jej ilość i jakość) jest niezbędna dla prawidłowego rozwoju społeczno-gospodarczego regionu. Warto zaznaczyć, że istnieje sprzężenie zwrotne pomiędzy wyposażeniem w infrastrukturę techniczną w regionie a poziomem aktywności gospodarczej i społecznej. Z jednej strony, odpowiednia ilość i jakość urządzeń i obiektów infrastruktury przyciąga oraz skłania do aktywności podmioty gospodarcze i społeczności, z drugiej – napływ kapitału oraz ludności wymusza inwestycje w infrastrukturę.

Infrastruktura według R. Freya obejmuje swym zasięgiem w szczególności następujące działy (zob. Piskozub, 1982):

- 1) Transport,
- 2) Zaopatrzenie w energię, wodę itp.,
- 3) Oświatę,
- 4) Naukę i badania,
- 5) Ochronę zdrowia,
- 6) Ochronę przeciwpowodziową,
- 7) Kulturę,
- 8) Sport i wypoczynek.

Z punktu widzenia celu niniejszego opracowania przedmiotem analizy jest przede wszystkim infrastruktura techniczna, ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury transportowej. Podstawowe funkcje, które spełniają urządzenia i obiekty tego typu infrastruktury to (Kuciński, 2000):

- transferowa (możliwość przepływu dóbr, energii, ludzi, informacji),
- integracyjna (tworzenie powiązań i kształtowanie więzi społecznych, ekonomicznych, informacyjnych),



- usługowa (zaspokajanie popytu zgłaszanego przez podmioty gospodarcze, instytucje i ludność),
- lokalizacyjna (jest ona jednym z czynników lokalizacji, decydującym o atrakcyjności inwestycyjnej, mieszkaniowej, turystycznej itd. danego obszaru),
- akceleracyjna (poziom wyposażenia w urządzenia i obiekty infrastruktury determinuje szanse aktywizacji obszaru, na którym się znajduje).

W ostatnich latach, od 2005 r., a w największym stopniu od 2008 r., za sprawą współfinansowania ze środków funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności Unii Europejskiej, inwestycje w infrastrukturę techniczną w województwie dolnośląskim uległy przyspieszeniu. Jednakże ciągle występują istotne braki. Dynamiczny rozwój niektórych obszarów – przede wszystkim w obrębie WrOM oraz otoczeniu innych dużych miast regionu, związany z rozwojem funkcji mieszkaniowych oraz przemysłowych, wymaga dalszych działań w zakresie rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej oraz innych urządzeń i sieci infrastruktury technicznej.

Poniżej przedstawiono wybrane aspekty stopnia spójności gospodarczej i społecznej regionu, uwzględniając zmiany w tym zakresie od 2000 r., ze szczególnym uwzględnieniem pierwszego pełnego roku członkostwa w Unii Europejskiej, tj. 2005 r. W związku ze wskazanym powyżej sprzężeniem zwrotnym pomiędzy rozwojem infrastruktury technicznej i rozmieszczeniem działalności gospodarczej, a także aktywności społecznej, diagnoza w tym zakresie jest konieczna z punktu widzenia właściwego określenia kierunków rozwoju urządzeń i obiektów technicznych.

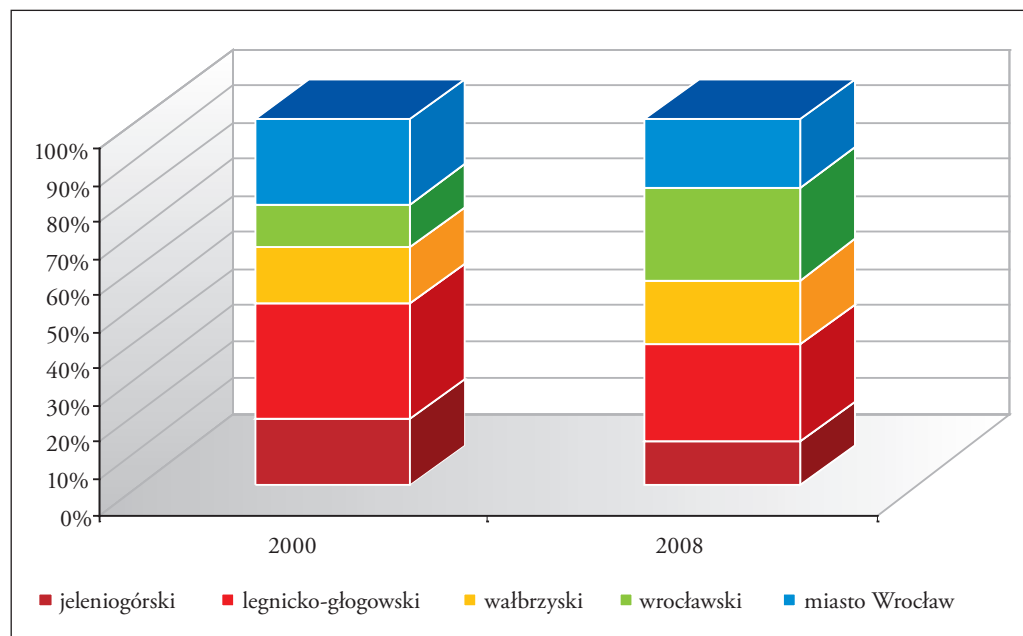
1.3. Spójność gospodarcza i społeczna wewnątrz regionu

Spójność gospodarczą i społeczną obszaru można badać przy wykorzystaniu wielu różnorodnych mierników. Poniżej przedstawiono różnice w rozwoju na poziomie podregionów w zakresie produkcji sprzedanej przemysłu, jak również tworzenia produktu regionalnego brutto oraz na poziomie powiatów – w odniesieniu do wskaźników: relacji liczby pracujących do liczby ludności w wieku produkcyjnym, gęstości zaludnienia oraz zmian w liczbie ludności.

Udział poszczególnych podregionów w produkcji sprzedanej przemysłu w latach 2000 i 2008 przedstawiono na rysunku 1. Największą zmianę dodatnią (o 13,5 pkt. proc.) zanotowano w podregionie wrocławskim, natomiast największy spadek miał miej-

sce w podregionie jeleniogórskim (o ponad 6 pkt. proc.). Pozycję lidera (choć udział zmalał – 26,6 % w 2008 r. wobec blisko 32 % w 2000 r.) utrzymał podregion legnicko-głogowski. Miał także udział Wrocławia (spadek z drugiej na trzecią pozycję), co było związane z postępującym procesem kształtowania się WrOM i związanym z nim przeniesieniem działalności przemysłowej ze stolicy województwa do obszaru bezpośrednio go otaczającego, tj. podregionu wrocławskiego. Różnica między podregionem wrocławskim i legnicko-głogowski wynosiła w 2008 r. zaledwie 1,5 pkt. proc., podczas gdy w 2000 r. było to aż 20 pkt. proc.

Ryc. 1. Udział podregionów w tworzeniu produkcji sprzedanej przemysłu w latach 2000 i 2008 (w %)

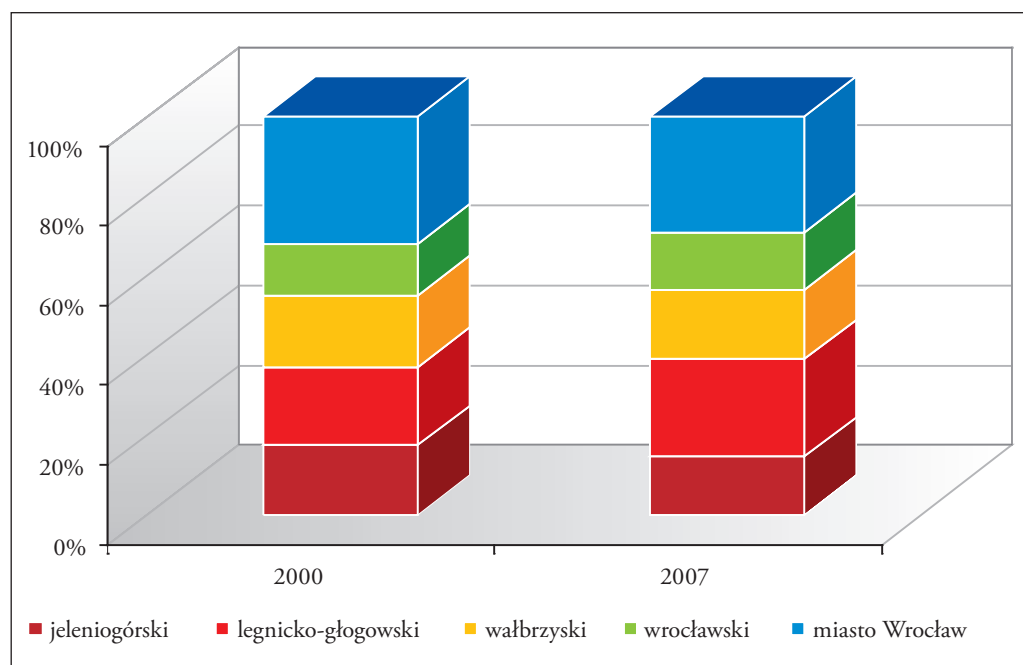


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego we Wrocławiu.

Jeszcze więcej informacji można uzyskać, analizując udział podregionów w tworzeniu produktu regionalnego brutto, który powstaje w trzech sektorach gospodarki, więc dotyczy nie tylko samego przemysłu (por. ryc. 2). W tym zakresie liderem w 2007 r. było miasto Wrocław, jednak różnica między nim a zajmującym kolejną pozycję podregionem legnicko-głogowski malała, z blisko 13 pkt. proc. w 2000 r. do mniej niż 5 w 2007 r. Znacząco zmalał udział podregionu jeleniogórskiego (o ponad 3 pkt. proc. do

ponad 14 %) oraz w mniejszym stopniu – wałbrzyskiego, natomiast wolno wzrastał udział podregionu wrocławskiego. Tym samym można wskazać dysproporcje w tworzeniu produktu regionalnego brutto. Mocną pozycję zajmował podregion legnicko-głogowski oraz Wrocław, dynamicznie rośnie znaczenie podregionu wrocławskiego, głównie w produkcji przemysłowej, traci natomiast na znaczeniu podregion jeleniogórski oraz – w mniejszym stopniu – wałbrzyski. Produkt przypadający na jednego mieszkańca zdecydowanie był najwyższy w podregionie legnicko-głogowskim (ponad 52 tys. zł), najniższy w jeleniogórskim (niecałe 24 tys. zł)¹. Przy czym najszybszy przyrost *per capita*, pomimo dynamicznie rosnącej liczby ludności, notowano w podregionie wrocławskim.

Ryc. 2. Udział podregionów w tworzeniu produktu regionalnego brutto w latach 2000 i 2007 (w %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego we Wrocławiu.

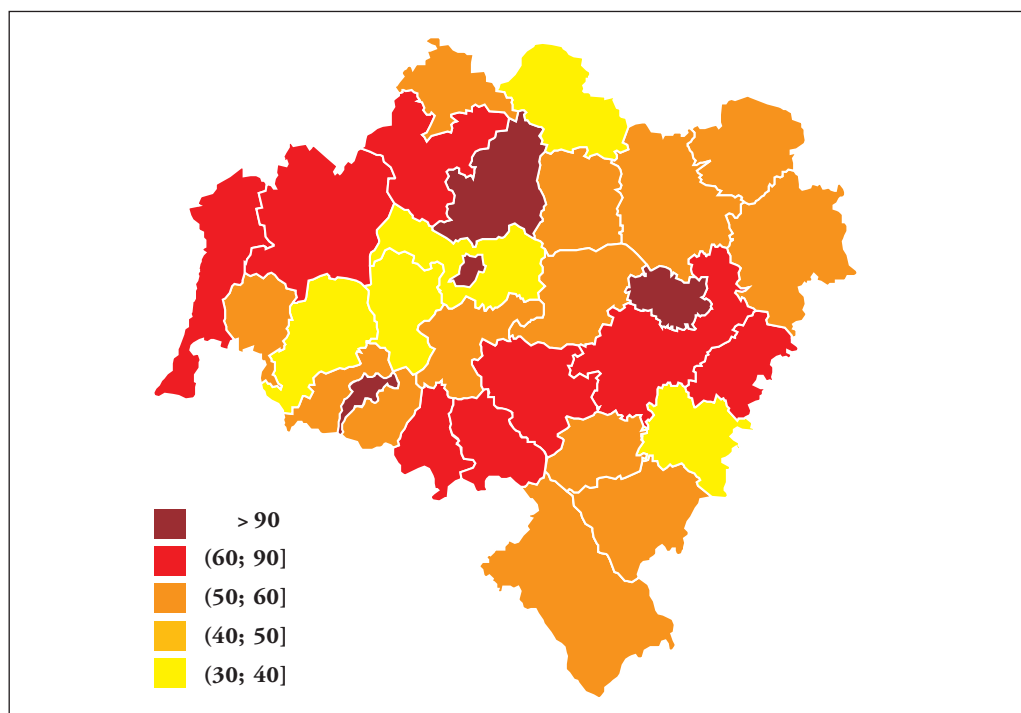
O poziomie aktywności gospodarczej i zawodowej, a co za tym idzie – społecznej, może świadczyć wartość osiągnięta przez wskaźnik liczby pracujących do liczby ludności w wieku produkcyjnym według powiatów. Co ważne, uwzględniono również pracują-

¹ Według danych Urzędu Statystycznego we Wrocławiu.



cych w mikropodmiotach (zatrudniających 0–9 pracowników), którzy często są pomijani w badaniach. Wartości charakteryzujące poszczególne powiaty w 2009 r. przedstawiono na rysunku 3.

Ryc. 3. Relacja liczby pracujących do liczby ludności w wieku produkcyjnym według stanu na 31 grudnia 2009 r. (w %)



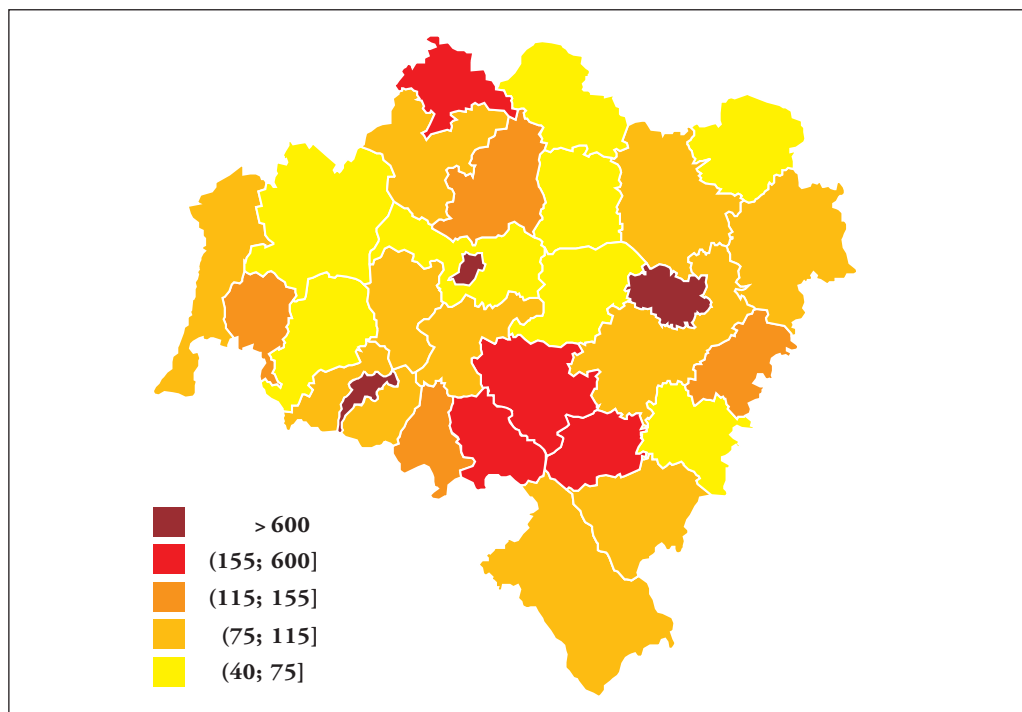
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego we Wrocławiu.

W grupie pierwszej znalazł się Wrocław, w grupie drugiej: powiat lubiński, Legnica i Jelenia Góra, kolejna grupa zawierała osiem powiatów (na szczególną uwagę zasługuje powiat wrocławski, który od 2005 r. awansował z 25. pozycji – wartość wskaźnika wynosiła wtedy zaledwie 23 %, na 5. miejsce – 58 %). Grupy czwarta i piąta obejmowały odpowiednio dwanaście i pięć powiatów; powiaty, które znalazły się w grupie ostatniej (piątej) osiągnęły wartości wskaźnika poniżej 40 %. W grupie tej znalazł się m.in. powiat legnicki, co świadczy o niedostatecznym oddziaływaniu Legnicy na rozwój obszaru przyległego.



Na rysunku 4. przedstawiono gęstość zaludnienia w powiatach według stanu na koniec 2009 r. Poza miastami na prawach powiatu najwyższa gęstość zaludnienia występowała w powiatach, które znalazły się w grupie drugiej, tj.: wałbrzyskim, dzierżoniowskim, świdnickim i głogowskim.

**Ryc. 4. Gęstość zaludnienia w przekroju powiatów, stan na 31 grudnia 2009 r.
(os./km²)**

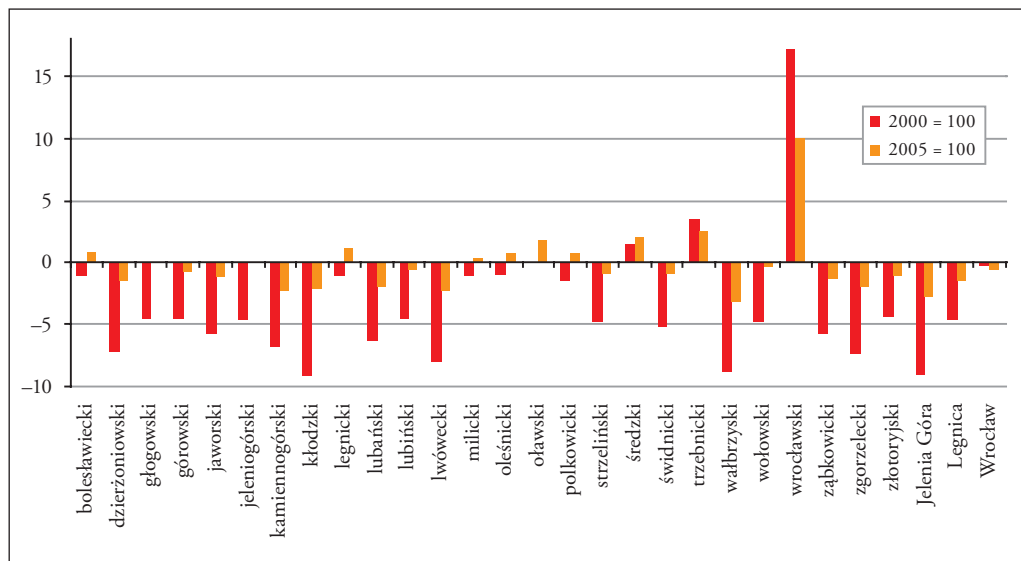


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego we Wrocławiu.

Z kolei w zakresie dodatniej dynamiki zmian liczby ludności w porównaniu z 2000 r. i 2005 r. zdecydowanym liderem był powiat wrocławski (zob. ryc. 5). Inne powiaty, w których zanotowano wzrost w odniesieniu do 2000 r. i 2005 r., to: trzebnicki, średzki, oławski. Liczba ludności na stosunkowo stabilnym poziomie utrzymywała się w powiatach: legnickim, bolesławieckim, polkowickim, oleśnickim i milickim oraz we Wrocławiu.



**Ryc. 5. Dynamika zmian liczby ludności według powiatów,
stan na 31 grudnia 2009 r. (w %)**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego we Wrocławiu.

Wskazane powyżej tendencje należy porównać ze zmianami w stopniu spójności przestrzennej regionu, które zostały omówione w kolejnym podrozdziale. Wzięto pod uwagę strukturę użytkowania powierzchni, w tym udział gruntów wymagających rekultywacji oraz zrekultywowanych, rozwój infrastruktury drogowej, a także wyposażenie w sieć kanalizacyjną, wodociągową i gazową.

1.4. Spójność przestrzenna regionu

Nie ma jednego uniwersalnego miernika, który określałby stopień spójności przestrzennej gospodarki regionalnej lub krajowej. W praktyce wykorzystuje się wiele miar, które przybliżają ocenę poziomu spójności przestrzennej przy wykorzystaniu różnorodnych zmiennych. W Unii Europejskiej spójność terytorialna mierzona jest np. czasem przejazdu do danego obszaru komunikacją lotniczą, drogową i kolejową lub ilością konsumentów osiągniętych na danym obszarze w danym czasie (Załącznik 3..., 2007).

Analizę zacząć należy jednak od krótkiej charakterystyki użytkowania powierzchni gruntów w województwie dolnośląskim. Strukturę użytkowania powierzchni w latach

2001, 2005 i 2009 według stanu na 1 stycznia przedstawiono w tabeli 2. Użytki rolne stanowiły ok. 60 %, kolejne 30 % to grunty leśne, zadrzewione i zakrzewione, na tereny mieszkaniowe, przemysłowe i komunikacyjne przypadało ponad 5 %, nieużytki to ok. 0,7 % powierzchni regionu. Na szczególną uwagę zasługują walory krajobrazowo-turystyczne, stanowiące istotny zasób regionu, omówione szerzej w rozdziale kolejnym. Warto podkreślić, że 18 % powierzchni województwa to obszary o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chronione. W podregionach legnicko-głogowskim i wałbrzyskim według stanu na koniec 2008 r. stanowiły one ok. ¼ powierzchni².

Tab. 2. Struktura użytkowania powierzchni województwa w latach 2001, 2005 i 2009 według stanu na 1 stycznia (w %)

Wyszczególnienie	2001	2005	2009
Użytki rolne	58,3	60,6	60,1
Grunty leśne, zadrzewione i zakrzewione	29,3	30,5	31,1
Wody	1,9	0,8	0,9
Tereny mieszkaniowe i przemysłowe	3,0	1,6	1,7
Tereny komunikacyjne	3,7	3,5	3,5
Tereny kopalne	0,4	0,3	0,3
Nieużytki	0,6	0,7	0,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego we Wrocławiu.

Jednocześnie na terenie województwa znajdowały się grunty wymagające rekultywacji, czego główną przyczyną była eksploatacja zasobów naturalnych regionu na potrzeby przemysłu ciężkiego, w szczególności w II połowie XX wieku. Powierzchnia gruntów wymagających rekultywacji według stanu na koniec 2008 r. wynosiła ponad 7 400 ha (zob. tab. 3). Udział gruntów zrehabilitowanych w gruntach wymagających rekultywacji malał w kolejnych analizowanych latach. W 2001 r. wynosił on ponad 5 %, w 2005 r. mniej niż 2 %, a w 2008 r. ok. 0,3 %.

² Według danych Głównego Urzędu Statystycznego.

Tab. 3. Grunty wymagające rekultywacji i zrekultywowane w wybranych latach okresu 2001–2008 (w ha)

Wyszczególnienie	2001	2003	2005	2007	2008
Grunty wymagające rekultywacji ^a	5 735	8 369	6 764	7 253	7 423
Grunty zrekultywowane w ciągu roku	324	450	125	185	26

a – stan w dniu 31 grudnia

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego we Wrocławiu.

Do zwiększania stopnia spójności przestrzennej przyczynia się budowa i modernizacja dróg. Przez terytorium województwa przebiega 16 dróg krajowych (w tym autostrady A4 i A18), 83 drogi wojewódzkie oraz drogi powiatowe i gminne. Wskaźnik gęstości dróg krajowych i wojewódzkich w regionie wynosił ponad 0,91 km na 1 km² powierzchni, podczas gdy średnia wartość dla kraju była niższa i wynosiła mniej niż 0,82 km. Wyposażenie poszczególnych powiatów w infrastrukturę drogową było zróżnicowane, biorąc pod uwagę zarówno ich ilość, jak i jakość. W tabeli 4. przedstawiono ilość dróg publicznych gminnych i powiatowych o twardej nawierzchni (w km na 1 km² powierzchni) oraz dynamikę zmian w latach 2000, 2005–2008. Najwyższą gęstością charakteryzowały się miasta na prawach powiatu oraz powiaty: jeleniogórski, wałbrzyski, lubański, dzierzoniowski i świdnicki. Wskaźnik najniższe wartości osiągał w powiatach: bolesławieckim, polkowickim i milickim. Najszybszy wzrost miał miejsce w Jeleniej Górze.

Tab. 4. Drogi publiczne gminne i powiatowe o twardej nawierzchni na 1 km² powierzchni według powiatów (w km)

Powiat	2000	2005	2006	2007	2008
Bolesławiecki	0,51	0,41	0,41	0,41	0,41
Dzierżoniowski	0,82	0,92	0,93	0,91	0,92
Głogowski	0,76	0,65	0,67	0,69	0,69
Górowski	0,51	0,56	0,57	0,57	0,57
Jaworski	0,71	0,92	0,92	0,92	0,80
Jeleniogórski	0,98	1,00	1,00	1,02	1,02
Kamiennogórski	0,78	0,86	0,86	0,81	0,81
Kłodzki	0,74	0,80	0,80	0,79	0,79

Legnicki	0,70	0,62	0,63	0,61	0,61
Lubański	0,94	0,89	0,96	0,96	1,00
Lubiński	0,54	0,48	0,49	0,52	0,54
Lwówecki	0,73	0,78	0,78	0,78	0,79
Milicki	0,51	0,49	0,49	0,50	0,51
Oleśnicki	0,60	0,68	0,70	0,71	0,67
Oławski	0,58	0,58	0,59	0,60	0,60
Polkowicki	0,56	0,49	0,49	0,49	0,49
Strzeliński	0,80	0,74	0,74	0,78	0,78
Średzki	0,60	0,59	0,60	0,60	0,60
Świdnicki	0,91	0,93	0,94	0,90	0,92
Trzebnicki	0,55	0,54	0,54	0,54	0,54
Wałbrzyski	0,98	1,03	1,03	1,02	1,02
Wołowski	0,43	0,46	0,46	0,46	0,47
Wrocławski	0,83	0,80	0,82	0,83	0,84
Ząbkowicki	0,66	0,68	0,68	0,68	0,68
Zgorzelecki	0,57	0,59	0,58	0,58	0,58
Złotoryjski	0,70	0,65	0,65	0,64	0,67
Jelenia Góra	1,54	1,65	1,67	1,83	1,83
Legnica	2,82	3,29	3,39	3,40	3,42
Wrocław	3,33	2,55	2,55	2,56	2,57

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego we Wrocławiu.

Według stanu na koniec 2008 r. w województwie dolnośląskim na 100 km² przypadało 8,8 km linii kolejowych eksploatowanych; w Polsce przeciętnie było to przeciętnie 6,4 km. Ok. 60 % tych linii stanowiły zelektryfikowane. Linie kolejowe eksploatowane ogółem w regionie stanowiły 8,7 % w Polsce³. Magistrale kolejowe, przebiegające przez województwo, o zasięgu międzynarodowym to: E30 Drezno–Moskwa, E59 Malmö–Chałupki, CE-59 Świnoujście–Bohumin, CE-59/1 Nowa Sól–Frydlant, CE-59/2 Wrocław–Lichkov oraz CE-30 Zgorzelec–Medyka. Ponadto przez region przebiega 39 linii kolejowych o znaczeniu krajowym.

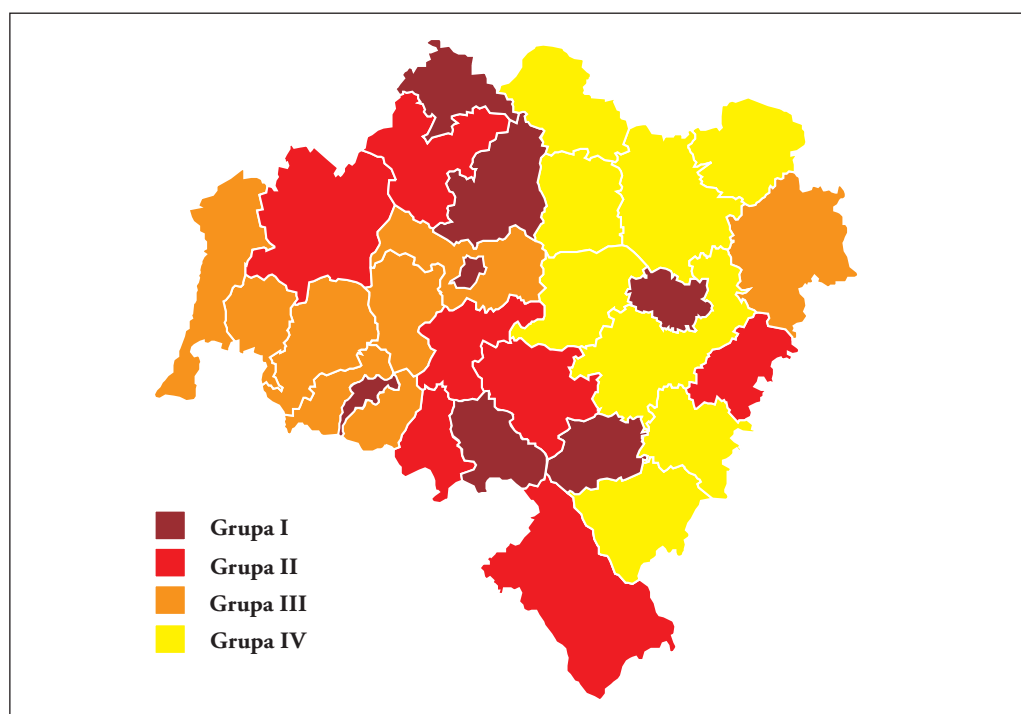
Chcąc ocenić ogólny poziom wyposażenia poszczególnych powiatów w urządzenia infrastruktury technicznej, obliczono miarę rozwoju wyposażenia w infrastrukturę techniczną. Skonstruowano ją przy użyciu następujących zmiennych statystycznych:

³ Według danych Głównego Urzędu Statystycznego.

- 1) Ilość dróg publicznych powiatowych i gminnych o twardej nawierzchni (w km na 1 km² powiatu).
- 2) Udział ludności korzystającej z kanalizacji w ogólnej liczbie ludności w powiecie.
- 3) Udział ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków w ogólnej liczbie ludności w powiecie.
- 4) Udział ludności korzystającej z sieci gazowej w ogólnej liczbie ludności w powiecie.
- 5) Zużycie energii elektrycznej na 1 odbiorcę (w kWh).

Podział powiatów na cztery grupy, zgodnie z wartościami miary, przedstawiono na rysunku 6. Przynależność do grupy determinuje jakość życia oraz warunków prowadzenia działalności, a także wpływ na środowisko przyrodnicze. Relatywny stopień wyposażenia na tle innych powiatów w latach 2000–2008 ulegał niewielkim zmianom.

Ryc. 6. Syntetyczna miara rozwoju wyposażenia w infrastrukturę techniczną według powiatów, stan na 31 grudnia 2008 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego we Wrocławiu.

Najlepiej wyposażone w infrastrukturę techniczną (grupa I) były miasta na prawach powiatu, czyli Wrocław, Legnica i Jelenia Góra, a także powiaty: wałbrzyski, głogowski, lubiński i dzierzoniowski. Do grupy II, o stosunkowo dobrym wyposażeniu w analizowane urządzenia, zaliczono powiaty: świdnicki, polkowicki, jaworski, kamiennogórski, oławski, kłodzki i bolesławiecki. W grupie III, która wykazywała istotne braki na tle liderów, znalazły się powiaty: lubański, zgorzelecki, oleśnicki, złotoryjski, legnicki, lwówecki i jeleniogórski. Powiaty, które znalazły się w grupie ostatniej to: ząbkowicki, wołowski, milicki, górowski, trzebnicki, strzebiński, wrocławski i średzki, co istotne były to m.in. powiaty tworzące WrOM – w bezpośrednim otoczeniu Wrocławia. Przy czym w powiatach tych notowano pozytywne zmiany, w szczególności były one widoczne na obszarach wiejskich. Dotyczyły w szczególności wyposażenia w sieć kanalizacyjną i gazową. W podregionie wrocławskim udział ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków według stanu na koniec 2008 r. wzrósł w porównaniu z analogicznym okresem 2005 r. o niemal 10 pkt. proc., z instalacji kanalizacyjnej o 6 pkt. proc., a gazowej – blisko 2 pkt. proc.

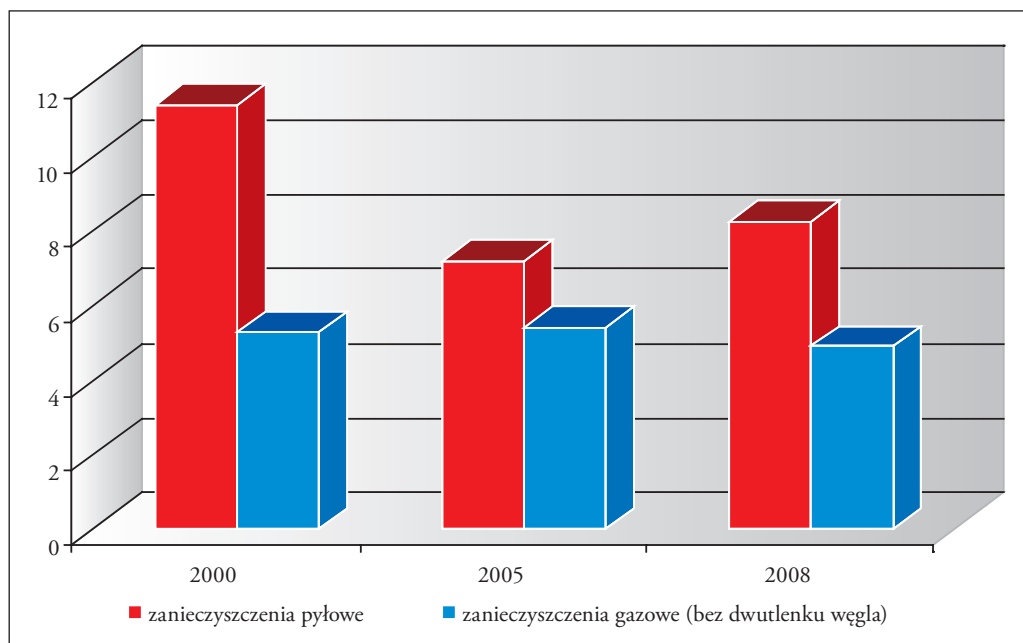
1.5. Stan i ochrona środowiska

Województwo dolnośląskie, pomimo posiadanych licznych walorów krajobrazowych (więcej w kolejnym rozdziale), jest jednocześnie – z uwagi na stosunkowo wysoki poziom uprzemysłowienia i tradycje w tym zakresie – w niechlubnej czołówce pod względem zanieczyszczenia środowiska w Polsce. W 2008 r. emisja pyłów i gazów (bez dwutlenku węgla) z zakładów szczególnie uciążliwych dla środowiska, mających swoją siedzibę na terenie województwa dolnośląskiego, stanowiła odpowiednio: 8,3 % i 4,9 % emisji w kraju (piąte miejsce pod względem zanieczyszczeń)⁴. Udział emisji dolnośląskich podmiotów w latach 2000, 2005 i 2008 przedstawiono na rysunku 7. Zanieczyszczenia pyłowe pochodziły głównie z podmiotów zlokalizowanych w powiatach: zgorzeleckim, lubińskim, polkowickim, wołowskim oraz we Wrocławiu, a zanieczyszczenia gazowe: zgorzeleckim, głogowskim, wrocławskim, Legnicy i Wrocławiu. Udział w zanieczyszczeniach pyłowych w 2008 r. wzrastał w porównaniu z 2005 r. (o ponad 1 pkt. proc.), natomiast udział w zanieczyszczeniach gazowych – nieznacznie malał (o 0,5 pkt. proc.). W porównaniu z 2000 r. zmniejszeniu uległa emisja zanieczyszczeń pyłowych, natomiast gazowych (bez dwutlenku węgla) pozostawała na stosunkowo stabilnym poziomie.

⁴ Według danych Głównego Urzędu Statystycznego.



Ryc. 7. Zanieczyszczenia emitowane przez zakłady szczególnie uciążliwe dla środowiska zlokalizowane w województwie dolnośląskim w latach 2000, 2005 i 2008 (w %, Polska = 100)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego we Wrocławiu.

W wartościach absolutnych emisja pyłów w latach 2000–2008 w regionie systematycznie się obniżała. Natomiast emisja gazów obniżała się w latach 2000–2003, a od 2004 r. zaczęła wzrastać, z kolei lata 2007–2008 to kolejny okres spadku. Natomiast dynamicznie wzrastała ilość ścieków przypadających na 1 km² powierzchni w odniesieniu do średniej dla Polski (por. tab. 5). Ilość wytworzonych odpadów przemysłowych zmieniła się dość dynamicznie w latach 2000–2008⁵. Począwszy od 2000 r. (nieco ponad 32 mln t) rosła do 2006 r., z wyjątkiem lat 2002–2003 i wyniosła ponad 35 mln t, a następnie zaczęła spadać. W 2008 r. wyniosła ok. 33,7 mln t. Z kolei wartość nagromadzonych odpadów, dotychczas składowanych na terenach zakładów, w dniu 31 grudnia 2008 r. stanowiła ponad 575 mln t, tj. ponad 33 % wartości dla całego kraju.

⁵ Według danych Urzędu Statystycznego we Wrocławiu.

Tab. 5. Województwo dolnośląskie na tle Polski – odpady i ścieki w latach 2000, 2005 i 2008 (w %, Polska = 100)

Wyszczególnienie	2000	2005	2008
Ścieki wymagające oczyszczenia przemysłowe i komunalne nieoczyszczane na 1 km ² powierzchni	40	50	100
Odpady (bez komunalnych) wytworzone na 1 km ² powierzchni	404	439	460
Odpady komunalne na 1 km ² powierzchni	–	150	145

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego we Wrocławiu.

Odpady komunalne (ponad 928 tys. t ogółem w 2008 r.) stanowiły 9,3 % odpadów tego typu w Polsce. Na 1 mieszkańca regionu przypadały 323 kg odpadów, podczas gdy średnio w Polsce było to 263 kg, co dawało regionowi 2. miejsce, po województwie mazowieckim, pod względem ilości nagromadzonych odpadów komunalnych *per capita*. Ponad 86 % odpadów było zdeponowanych na składowiskach, jedynie 6,6 % zebrano selektywnie, 4,8 % wysegregowano z zebranych, a 2,2 % unieszkodliwiono w spalarniach i kompostowniach. Dla porównania w województwie mazowieckim unieszkodliwiono ok. 9,8 % odpadów komunalnych, a ponad 7 % zebrano w sposób selektywny.

W regionie systematycznie prowadzono monitoring zanieczyszczeń oraz politykę ochrony środowiska. W 2008 r. na terenie Dolnego Śląska było zlokalizowanych (Stan środowiska..., 2009):

- 1) 89 stacji monitoringu powietrza (z czego 10 w miastach na prawach powiatu: 6 we Wrocławiu, 2 w Jeleniej Górze i 2 w Legnicy);
- 2) 105 punktów pomiarowych wód podziemnych;
- 3) 23 punkty pomiarowo-kontrolne pełnego monitoringu diagnostycznego oraz 119 punktów pomiarowo-kontrolnych monitoringu operacyjnego wód powierzchniowych.

Na koniec 2008 r. na terenie województwa znajdowało się 38 składowisk odpadów przemysłowych, z czego ponad 76 % spełniało wymogi prawne Unii Europejskiej (Stan środowiska..., 2009). Najliczniej były one skupione w Legnicy oraz w powiatach głogowskim i wołowskim. W tym samym czasie było czynnych w regionie 90 składowisk odpadów komunalnych.

Nakłady na środki trwałe służące ochronie środowiska wahały się w latach 2000–2008 od 7 do 9 % nakładów ogółem ponoszonych w kraju. Natomiast nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej stanowiły ok. 11–13 % nakładów na ten cel

ponoszonych w kraju. Wybrane rodzaje nakładów na ochronę środowiska w województwie w latach 2000, 2005 i 2008 jako udział w nakładach ogółem w Polsce przedstawiono w tabeli 6.

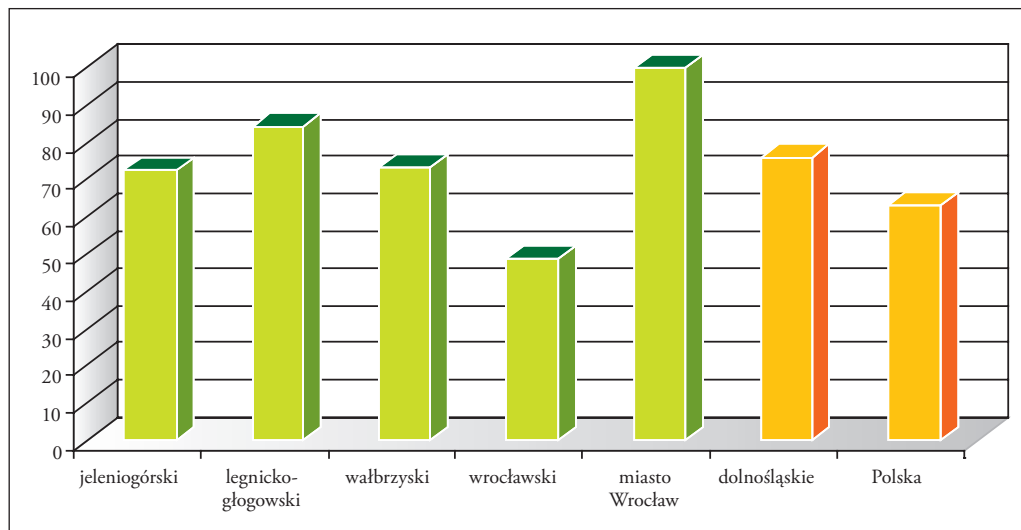
Tab. 6. Województwo dolnośląskie na tle Polski – nakłady na ochronę środowiska w latach 2000, 2005 i 2008 (w %, Polska = 100)

Wyszczególnienie	2000	2005	2008
Nakłady na środki trwałe służące ochronie środowiska	9,2	7,2	8,3
Nakłady na środki trwałe służące gospodarce wodnej	12,2	11,2	12,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego we Wrocławiu.

Odsetek ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków w regionie w 2008 r. wyniósł 76 % i był wyższy o blisko 13 pkt. proc. od średniego dla Polski (zob. ryc. 8).

Ryc. 8. Udział ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków w ogólnej liczbie według podregionów na tle województwa i Polski w 2008 r. (w %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego we Wrocławiu.

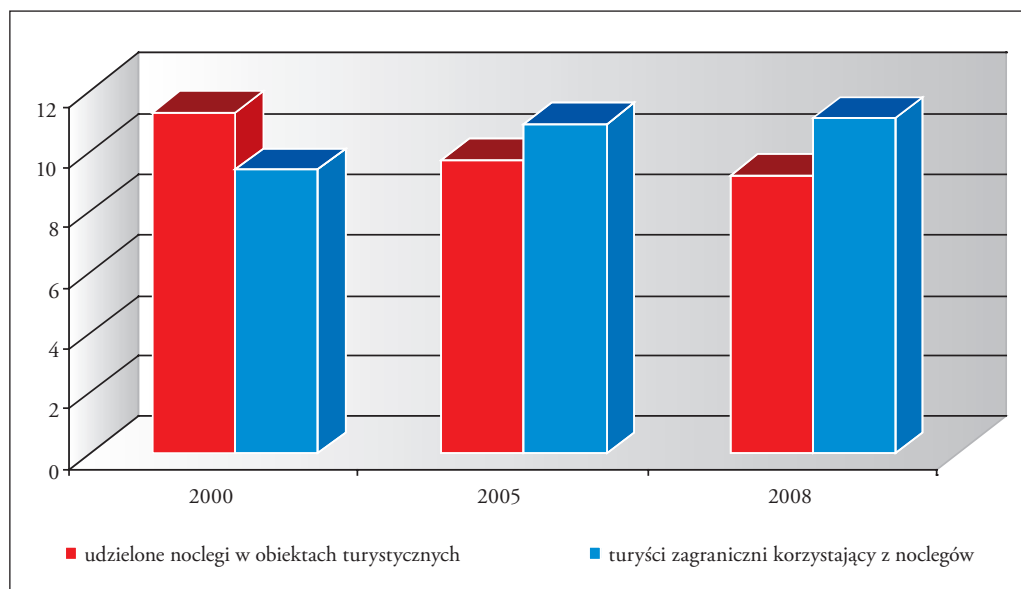
Wyposażenie w tym zakresie było różne w poszczególnych podregionach i wahało się od 100 % we Wrocławiu, przez ok. 84 % w legnicko-głogowskim, ponad 70 % w jele-

niogórskim i wałbrzyskim do mniej niż 50 % w podregionie wrocławskim. Udział ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków rósł szybciej w całym kraju niż w regionie, tym samym wskaźnik ten, gdy Polskę potraktujemy jako 100 %, obniżył się ze 131 % w 2000 r., poprzez 123 % w 2005 r. do 120 % w 2008 r.

1.6. Infrastruktura transportowa a rozwój turystyki w regionie

Turystyka jest ważną gałęzią gospodarki województwa dolnośląskiego, programy określające politykę rozwoju turystyki w regionie scharakteryzowano w kolejnym rozdziale. Na rysunku 9. przedstawiono udział noclegów udzielonych w województwie dolnośląskim w ogólnej liczbie udzielonych noclegów w obiektach turystycznych zbiorowego zakwaterowania w Polsce w latach 2000, 2005 i 2008 według oficjalnych statystyk. Udział ten charakteryzował się niewielkim powolnym spadkiem. Rósł natomiast odsetek turystów zagranicznych korzystających z noclegów na Dolnym Śląsku, gdy Polskę potraktujemy jako 100 %.

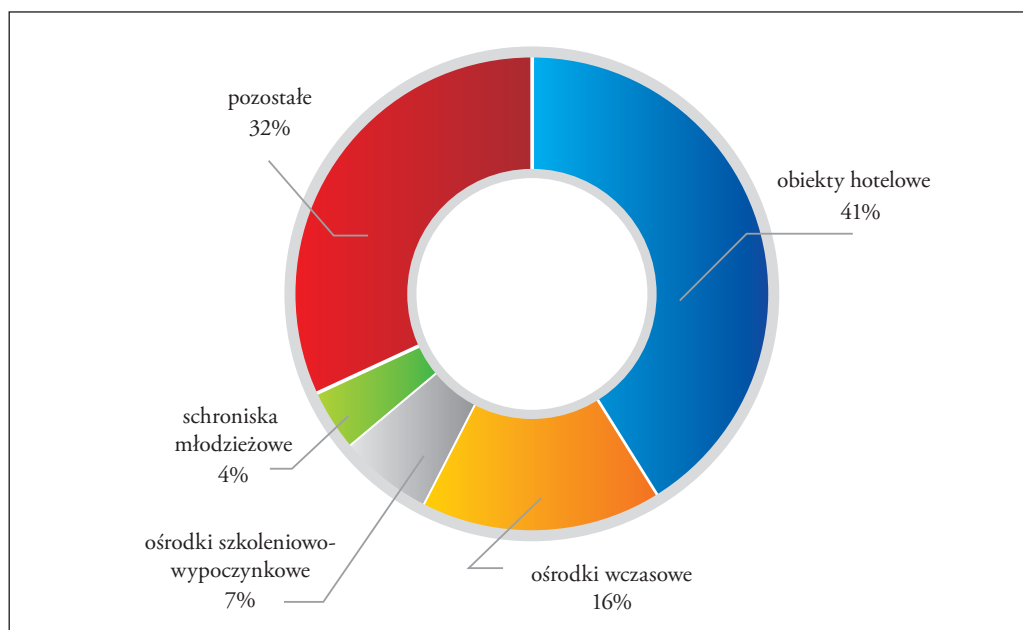
Ryc. 9. Udział województwa dolnośląskiego w ogólnej liczbie noclegów udzielonych w obiektach turystycznych oraz w ogólnej liczbie turystów zagranicznych korzystających z noclegów w Polsce w latach 2000, 2005 i 2008 (w %, Polska = 100)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego we Wrocławiu.

Wśród obiektów turystycznych według stanu w 2008 r. ponad 40 % stanowiły obiekty hotelowe; średnio w Polsce było to nieco mniej, bo 38,5 %. Obiekty te oferowały w regionie ponad 46 % zarejestrowanych w oficjalnych statystykach miejsc noclegowych, dla Polski wskaźnik ten wyniósł poniżej 36 %. Na rysunku 10. przedstawiono strukturę obiektów turystycznych zbiorowego zakwaterowania w województwie dolnośląskim.

Ryc. 10. Struktura obiektów turystycznych zbiorowego zakwaterowania w województwie dolnośląskim według stanu na 31 sierpnia 2008 r. (w %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Statystycznego we Wrocławiu.

Wśród turystów odwiedzających region duże znaczenie mają turyści zagraniczni. W przypadku podróży zagranicznych ważna jest ilość i bezpośredniość połączeń lotniczych. Port Lotniczy Wrocław (PL WR) oferował, według stanu na koniec września 2010 r., połączenia lotnicze krajowe z Warszawą i Gdańskiem oraz międzynarodowe z: Alicante, Barceloną, Bolonią, Bourgas, Bristolem, Brukselą, Cork, Doncaster Sheffield, Dortmundem, Dublinem, Düsseldorfem, East Midlands, Eindhoven, Frankfurt nad Menem, Glasgow, Liverpoolem, Londynem, Malagą, Mediolanem, Monachium, Oslo, Paryżem, Rzymem i Shannon (<http://www.airport.wroclaw.pl>, 30.09.2010). W latach

2000–2008 dynamicznie wzrastała liczba pasażerów korzystających z jego usług. Zmiany przedstawiono w tabeli 7.

Tab. 7. Pasażerowie przybyli i odprawieni z PL WR w wybranych latach okresu 2000–2008

Wyszczególnienie	2000	2003	2005	2006	2007	2008
Pasażerowie (os.)	210 873	284 334	465 528	865 933	1 280 511	1 486 442
Udział pasażerów przybyłych z lub odprawionych do portów zagranicznych (w %)	33,9	40,8	60,8	77,7	82,5	86,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

W 2008 r. było to ponad 7-krotnie więcej niż w 2000 r. Zmieniła się również znacząco struktura pasażerów w podziale na podróże krajowe i zagraniczne. Podczas gdy w 2000 r. w ogólnej liczbie pasażerów zdecydowanie dominowali przybyli z lub odprawieni do portów krajowych (ponad 66 %), to udział ten malał w kolejnych latach. W 2008 r. odsetek pasażerów udających się lub przybywających z zagranicy osiągnął ponad 86 % ogólnej liczby korzystających z usług lotniczych. Rokiem przełomowym był 2005, czyli pierwszy pełny rok członkostwa w Unii Europejskiej, przy czym znaczący udział mieli pasażerowie polscy wylatujący za granicę. Wtedy to w porównaniu z rokiem wcześniejszym udział pasażerów odbywających podróże zagraniczne wzrósł o 20 pkt. proc. Na lata kolejne prognozuje się wzrost udziału turystów przybywających z kraju i zagranicy, korzystających z usług PL WR.

Zanotowany w minionych latach i przewidywany na kolejne (m.in. w związku z organizacją Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej Euro 2012) wzrost liczby pasażerów i operacji lotniczych były podstawową przesłanką decyzji o rozbudowie i modernizacji infrastruktury portu lotniczego. Podstawowe zadania to (<http://www.airport.wroclaw.pl/term2011.php>, 30.09.2010):

- 1) budowa terminala 2 wraz z infrastrukturą techniczną i wyposażeniem (w tym parkingiem na 1095 samochodów),
- 2) rozbudowa terminala 1,
- 3) budowa płyty postojowej samolotów na 14 stanowisk,
- 4) budowa drogi szybkiego zejścia samolotów z pasa drogi startowej,
- 5) budowa płaszczyzny odladania samolotów,

- 6) remont nawierzchni południowej płyty postoju samolotów oraz modernizacja drogi kołowania do południowej płyty postoju samolotów,
- 7) rozbudowa kanalizacji deszczowej obsługującej płaszczyzny lotniskowe,
- 8) dostosowanie systemów nawigacyjnych.

Projekt uzyskał dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, jako jeden z projektów kluczowych (z tzw. listy indykatywnej). Nowy terminal będzie pod względem kubatury jednym z największych w Polsce. Będzie składał się z 3 kondygnacji naziemnych i 1 podziemnej, wewnątrz terminalu znajdzie się 8 stanowisk kontroli bezpieczeństwa, 21 stanowisk odprawy bileto-bagażowej, sale konferencyjne, bary i kawiarnie, apteka, bank oraz galeria handlowa (<http://www.airport.wroclaw.pl/term2011.php>, 30.09.2010).

Zaplanowano także budowę ekranu akustycznego, który zmniejszy hałas od strony płyty lotniska, przy istniejącym terminalu. Prowadzony będzie stały monitoring hałasu.

Rozbudowa i modernizacja wpłyną na poprawę jakości świadczonych usług, jak również na obniżenie uciążliwości dla mieszkańców Wrocławia. Inwestycja ta „przyczyni się do eliminacji jednej z barier rozwojowych regionu, dotyczącej relatywnie niskiej spójności terytorialnej regionu w wymiarze europejskim i globalnym, a co za tym idzie, do wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej regionu” (Zakrzewska-Półtorak, 2009, s. 40). Według szacunków przepustowość zmodernizowanego PL WR wyniesie ok. 5 mln pasażerów rocznie. Wskaźnik mobilności lotniskowej dla społeczeństw w krajach Europy Zachodniej wynosi ok. 2 (obliczony jako stosunek liczby pasażerów obsługanych rocznie w portach lotniczych do liczby ludności), dla PL WR szacuje się, iż wzrost wartości tego wskaźnika do 1,5 spowodowałby wzrost liczby pasażerów do ok. 5,25 mln rocznie (por. Program Rozwoju Infrastruktury..., 2006, Analiza rynku transportu..., 2008).

Pozostałe lotniska znajdujące się na terenie województwa, zgodnie z założeniami Programu Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Dolnośląskiego, mają spełniać głównie funkcje lotnisk sportowych, turystycznych, biznesowych, sanitarnych lub tzw. dolotowych do Wrocławia (Program Rozwoju Infrastruktury..., 2006).

Kolejny ważny element to jakość usług przewozowych w transporcie zbiorowym drogowym i kolejowym. W województwie dolnośląskim do dyspozycji pasażerów pozostają przewoźnicy reprezentujący zarówno sektor publiczny, jak i prywatny. Przy czym ilość oferowanych usług jest znacznie zróżnicowana na różnych trasach. Występują niedobory w zakresie połączenia niektórych miejscowości zlokalizowanych w obrębie WrOM z Wro-

clawiem, również stosunkowo niewiele jest linii łączących miejscowości w obrębie regionu z pominięciem jego stolicy, czy pozostałych miast na prawach powiatu. Przykładowo stosunkowo słabo skomunikowane z Wrocławiem (liczba połączeń PKP, PKS i innych przewoźników) są gminy: Bierutów, Domaniów, Krośnice, Udanin czy Strzelin. W tabeli 8. przedstawiono cechy wyznaczające jakość usług przewozowych, wymieniane przez wybranych autorów zajmujących się tą problematyką.

Tab. 8. Podstawowe cechy decydujące o jakości usług przewozowych

Lp.	Wyszczególnienie	P. Małek	I. Tarski	F. Voight
1.	Regularność	X	X	X
2.	Szybkość	X	X	X
3.	Bezpieczeństwo	X		X
4.	Częstotliwość		X	X
5.	Dostępność		X	X
6.	Masowość	X		X
7.	Niezawodność		X	X
8.	Punktualność	X	X	
9.	Bezpośredniość			X
10.	Koszt	X		

Źródło: opracowanie własne na podstawie: W. Starowicz, Kształtowanie usług przewozowych w miejskim transporcie zbiorowym, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2001, s. 62–80.

Wśród najczęściej wskazywanych należy przytoczyć: regularność i szybkość, inne istotne to: bezpieczeństwo, częstotliwość, dostępność, masowość, niezawodność i punktualność. Ponadto ważne są połączenia bezpośrednie i ich konkurencyjność cenowa.

Urządzenia i obiekty infrastruktury technicznej spełniają istotną rolę w zakresie kształtowania warunków życia i prowadzenia działalności gospodarczej. Jednak niezmiernie ważnym zagadnieniem jest współgranie rozwoju infrastruktury technicznej z funkcjami ochronnymi, dotyczącymi ochrony środowiska oraz dziedzictwa kulturowego. Zagadnienia te zostały omówione w kolejnym rozdziale.

Anna Mempel-Śnieżyk

2. Koegzystencja funkcji ochronnych oraz rozwoju systemów komunikacji i sieci infrastruktury w województwie dolnośląskim

2.1. Wprowadzenie

Obecnie wszelkie działania podejmowane w zakresie rozwoju społeczno-gospodarczego mają być zgodne z inicjatywami w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego. Jest to jeden z elementów spójności terytorialnej Unii Europejskiej, przez którą rozumie się taki stan zagospodarowania przestrzeni, który gwarantuje poprawę spójności społecznej i gospodarczej, a może zostać osiągnięty poprzez wykorzystanie potencjału endogenicznego terytoriów oraz koordynację polityk mających wpływ na terytorium. Należy dodać, że spójność terytorialna rozpatrywana jest w kontekście kształtowania przestrzeni w taki sposób, aby zapewnić najlepszy rozwój unikalnego potencjału poszczególnych terytoriów Unii Europejskiej dla osiągnięcia celów rozwojowych Unii (Spójność terytorialna..., 2009). W tym kontekście jako istotne zadanie, stawiane przed władzami poszczególnych krajów unijnych, postrzega się współistnienie i skoordynowanie urządzeń funkcjonowania infrastruktury technicznej o charakterze sieciowym i funkcji ochronnych państwa, obejmujących unikatowe w skali europejskiej zasoby przyrodnicze, w tym leśne, oraz zasoby kulturowe.

W tej perspektywie konieczne wydaje się być wskazanie, iż „obecnie [...] wszelkie procesy i działania społeczno-gospodarcze prowadzone na terenie Polski, a w związku z tym również określające i stymulujące je strategie, programy i plany rozwoju gospodarczego, rozwoju społecznego, czy ochrony środowiska i jego zasobów powinny być ze sobą logicznie zintegrowane i wzajemnie powiązane celami, zadaniami oraz instrumentami wdrażania, lokując się w jednolitym, strategicznym nurcie rozwoju zrównoważonego” (Strategia Zrównoważonego Rozwoju..., 2000, s. 4–5), co jest zgodne z pojęciem zrównoważonego rozwoju (Ustawa o ochronie..., 1980).

Rozwój zrównoważony jest to rozwój uwarunkowany tzw. przestrzenią ekologiczną, określaną jako wydajność zasobów odnawialnych i nieodnawialnych oraz zdolność absorpcji środowiska dla ludzkości. Biorąc pod uwagę fakt, że dostępność przestrzeni eko-



logicznej została w ubiegłych dziesięcioleciach zredukowana, współczesne działania mają być skierowane na odwrócenie negatywnych trendów z przeszłości i stopniowe zwiększanie tej przestrzeni, w związku z czym Polska musiała oprzeć swą politykę środowiskową na zasadach rozwoju zrównoważonego, z których najważniejszą jest integracja i koherencja aspektów ekonomicznych, społecznych i ekologicznych w procesie rozwoju kraju (Strategia Zrównoważonego Rozwoju...,2000).

Implikując, można stwierdzić, że polityka ochrony środowiska stanowi element polityki prowadzonej na rzecz trwałego i zrównoważonego rozwoju i coraz wyraźniej podkreśla się konieczność dbania o stan środowiska przyrodniczego, a w konsekwencji wysuwa się coraz to szersze spektrum działań mających na celu jego ochronę przed degradacją. Należy jednak podkreślić, że jako nieodzowny element rozwoju społeczno-gospodarczego naszego kraju postrzega się uzupełnienie absencji infrastrukturalnej, co, jak wskazuje praktyka, nie zawsze idzie w zgodzie z ochroną środowiska przyrodniczego, stawiając bariery dla podejmowanych inicjatyw często nie do przezwyciężenia. Z kwestią ochrony środowiska przyrodniczego związany jest problem zawężania możliwości rozwojowych i inwestycyjnych dotyczący ochrony istniejących bogactw przyrodniczych nienaruszonych przez działalność człowieka. Wobec tego problemu odpowiedź ma stanowić polityka spójności terytorialnej, która będzie realizowana z uwzględnieniem zarówno aspektów przyrodniczych, jak i innych celów rozwojowych. Mianowicie „poprawa spójności terytorialnej w jej typowo *przestrzennym* znaczeniu oznacza zwiększanie dostępności poprzez inwestycje transportowe” (Spójność terytorialna..., 2009). Można także dodać, iż obecnie na terenie województwa, jak i w całym kraju, realizowany jest Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, który w sposób kompleksowy podchodzi do wspomnianego problemu, wspierając zarówno ochronę przyrody, jak i inwestycje w infrastrukturę techniczną i społeczną.

2.2. Uwarunkowania ochrony środowiska w województwie dolnośląskim

Uwarunkowania naturalne województwa dolnośląskiego, jak i dynamicznie rozwijająca się gospodarka stanowią o jego możliwościach rozwojowych. Województwo dolnośląskie, położone w południowo-zachodniej Polsce, zaliczane jest do jednych z najbardziej atrakcyjnych i różnorodnych w kraju. Charakteryzuje się ono dużym urozmaicheniem rzeźby terenu i krajobrazu. Wynika to m.in. z położenia na jego obszarze Niziny Śląsko-

Łużyckiej, Nizin Środkowopolskich, Pogórza Zachodniosudeckiego, Przedgórze Sudeckiego i Sudetów, w dorzeczu Odry. Różnorodność krajobrazu województwa uzupełnia bogactwo szaty roślinnej i rzadkie gatunki zwierząt. Województwo posiada duże możliwości rozwoju turystyki i rekreacji, które zapewnia m.in. bogate zasoby cennych surowców mineralnych, liczne źródła wód mineralnych i uzdrowiskowych, ogromne dziedzictwo kultury i coraz popularniejsza w regionie agro- i ekoturystyka.

Należy zaznaczyć także, że w województwie dużą rolę odgrywa przemysł wydobywczy (rudzie miedzi i srebra, węgiel brunatny, kamienie drogowe i budowlane, gliny ogniotrwałe, gaz ziemny). Istotna jest także pozycja województwa jako ważnego centrum gospodarczego, naukowego, kulturalnego.

Powyższe uwarunkowania mają swoje odzwierciedlenie w jakości środowiska przyrodniczego i kierunkach jego zmian w województwie dolnośląskim (Stan środowiska..., 2009). W ramach prowadzonej polityki w zakresie ochrony środowiska w województwie dolnośląskim można wyróżnić problemy dotyczące zmniejszania emisji zanieczyszczeń do powietrza, do wód, do gleb, ograniczanie hałasu, właściwą gospodarkę odpadami, czy także na ochronę przyrody. Wśród podstawowych zagrożeń środowiska przyrodniczego należy wskazać także zagrożenia naturalne, jak np. pożarowe czy powodziowe (Program Operacyjny..., 2007). Województwo dolnośląskie w szczególności narażone jest na poważne zagrożenie powodziowe, a ochrona obszarów przed powodzią stanowi istotny problem. Zagadnienie to w sposób szczegółowy omawia podrozdział 2.5.

Większość zagrożeń środowiska w ujęciu ilościowym została poddana analizie i przedstawiona w pierwszej części ekspertyzy, niemniej jednak dla kompleksowego ujęcia problemu można konkludować (Stan środowiska..., 2009):

1. Pod względem emisji zanieczyszczeń do powietrza województwo dolnośląskie znajduje się wciąż na wysokiej pozycji wśród województw, co wiąże się z tym, że największy udział w zanieczyszczaniu powietrza mają zakłady energetyczne, a tu ma swoją lokalizację drugie co do wielkości źródło emisji zanieczyszczeń do powietrza – PGE Elektrownia „Turów” S.A. w Bogatyni. W województwie dolnośląskim w ostatnim dziesięcioleciu nie zaobserwowano znacznego zmniejszania się zanieczyszczeń do powietrza, utrzymują się one na zbliżonym poziomie.

Warto jednak podkreślić, że w województwie realizowane są przedsięwzięcia mające na celu zmniejszanie emisji zanieczyszczeń, np. nastąpiła likwidacja i modernizacja nieefektywnych kotłowni, budowa nowych obiektów energetycznych, zmiany sposobu opalania z węglowego na gazowe, olejowe, biopaliwo, które po modernizacji zasto-



sowano we wszystkich obiektach uzdrowiskowych Kotliny Kłodzkiej, modernizacja systemu ciepłowniczego w Zgorzelcu i budowa systemu ciepłowniczego w Bogatyni. Przeprowadzono także inwestycje w największych zakładach energetycznych, np. elektrownia „Turów” S.A. zainstalowała m.in. spalanie biomasy, co ma na celu, przy jednoczesnym zwiększeniu produkcji energii elektrycznej, zmniejszenie emisji dwutlenku węgla. Przeprowadzono także przebudowę i remonty dróg, mostów, budowę obwodnic, np. Oleśnicy, Bielawy, Bolesławca, przy czym w kolejnych latach oczekuje się efektów ekologicznych. Wskazuje się także, że przeprowadzone inwestycje w 2008 r. – w zakresie infrastruktury energetycznej – będą wpływały na obniżenie emisji zanieczyszczeń w kolejnych latach.

2. Pod względem gospodarki wodnej należy podkreślić, że województwo dolnośląskie jest jednym z najuboższych w zasoby wodne. W ostatnich latach zaobserwowano poprawę gospodarki wodnej w stosunku do ostatniego dziesięciolecia XX w. nie tylko w województwie dolnośląskim, ale i w całym kraju – podejmowane są działania mające na celu poprawę jakości wód poprzez zmniejszanie jej poborów, oszczędne wykorzystanie, a także odpowiednią gospodarkę ściekową. W kwestii ścieków obserwuje się stałe zmniejszanie odprowadzanych ścieków nieczyszczonych – wzrasta liczba mieszkańców podłączonych do oczyszczalni ścieków (w 2008 r. było to 76 % mieszkańców, średnia krajowa 62 %) – jak i ogólnej ilości odprowadzanych ścieków, pozytywne zmiany można także dostrzec w malejącej ilości oczyszczalni mechanicznych na rzecz biologicznych, w szczególności z podwyższonym stopniem usuwania związków biogenych, w 2002 r. uruchomiono nową oczyszczalnię ścieków Wrocław – Janówek, wiele oczyszczalni ścieków w 2007 r. zostało zmodernizowanych i rozbudowanych, wprowadza się także nowe technologie ograniczające pobory wody dla celów przemysłowych. W aspekcie gospodarki wodnej na uwagę zasługuje ciągły rozwój sieci wodociągowej i kanalizacyjnej, gdzie wg danych z 2008 r. w ostatnim dziesięcioleciu długość sieci wodociągowej zwiększyła się o 18 %, a kanalizacyjnej o ok. 55 %.

W województwie dolnośląskim należy wskazać na trafność podejmowanych decyzji z punktu widzenia koegzystencji funkcji ochronnych regionu i obiektów infrastruktury technicznej. Ważnym elementem infrastrukturalnym, przyczyniającym się do ochrony obszarów cennych pod względem przyrodniczym, jest wybudowana oczyszczalnia ścieków w Mysłakowicach i budowa Karkonoskiego Systemu Kanalizacji, które to odegrają istotną rolę w egzystencji Karkonoskiego Parku Narodowego.

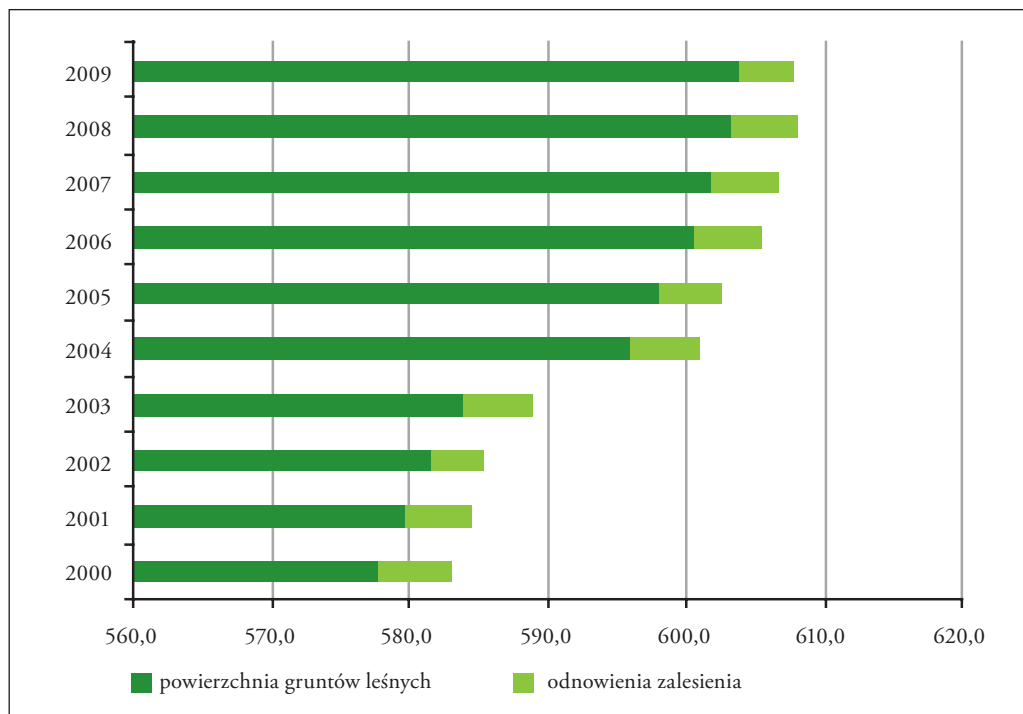


3. Rozpatrując jakość gleb w województwie dolnośląskim, należy wskazać na główną przyczynę ich degradacji i dewastacji, czyli działalność górnictwą, przemysłową czy źródła mobilne. Są one odpowiedzialne za zmniejszanie się powierzchni gleb użytkowych rolniczo i ze zwiększaniem ich zanieczyszczenia. Precyzując, trzeba wskazać, że w województwie w latach 2000–2008 prowadzono działania zarówno na rzecz ochrony powierzchni ziemi, jak i rekultywacyjne – m.in. zlikwidowano Wiejskie Punkty Gromadzenia Odpadów, nielegalne wysypiska śmieci, czy np. zahamowano migrację zanieczyszczeń naftowych.
4. Z punktu widzenia jakości środowiska należy także odnieść się do hałasu, który w głównej mierze powoduje różnorodna komunikacja, tereny budowy, zakłady przemysłowe, usługowe, obiekty użyteczności publicznej (plac zabaw, stadiony itp.). W latach 2000–2008 przeprowadzono badania w wybranych punktach pomiarowych, które wskazały, że we wszystkich badanych punktach przekroczona jest dopuszczalna norma hałasu, stąd szereg działań podjętych w województwie w celu zmniejszenia poziomu hałasu, np. budowa ekranów akustycznych, renowacja nawierzchni dróg, budowa obwodnic miast, wyciszenie pomieszczeń obiektów przemysłowych, zmiana lokalizacji wybranych faz procesu produkcyjnego itp.
5. Lasy, obok istotnych funkcji gospodarczych, pełnią także funkcje ochronne. Gospodarka leśna, która m.in. obejmuje działania związane z powiększaniem zasobów leśnych czy realizacją pozaprodukcyjnych funkcji ochronnych powietrza, wód i gleby, zasobów naturalnych, infrastruktury technicznej, stanowi ważny element ochrony środowiska naturalnego. Lasy pełnią funkcję ochronną naturalnych warunków życia człowieka i krajobrazu naturalnego.

W latach od 2000 do 2009 lesistość województwa dolnośląskiego zwiększyła się o ponad 26 tys. ha (zob. ryc. 11).



Ryc. 11. Powierzchnia gruntów leśnych województwa dolnośląskiego w latach 2000–2009 (w tys. ha)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

W 2007 r. lesistość regionu wynosiła 29,2 %, a w efekcie postępującego zalesiania w 2025 r. ma zostać osiągnięty wynik 32 % lesistości województwa (Regionalny Program ..., 2007).

Nie bez znaczenia dla województwa dolnośląskiego w tej kwestii jest Program dla Odry 2006, z którego aktualizacji wynika, że zadania realizowała m.in. Dyrekcja Lasów Państwowych we Wrocławiu. Według stanu z grudnia 2007 r. w ramach programu ogółem powstało m.in. ok. 280 zbiorników małej retencji, przeprowadzono prace melioracyjne. W latach 2004–2008 wykonano przebudowę drzewostanów na powierzchni ok. 51 tys. ha lasów. Realizowane były także modernizacje dróg pożarowych, a w efekcie nastąpiła poprawa parametrów dróg leśnych.

6. Istotnym elementem ochrony środowiska jest również ochrona przyrody. Formami ochrony przyrody, według ustawy o ochronie przyrody, są parki krajobrazowe, rezerwaty przyrody, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przy-



rody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów (Ustawa o ochronie przyrody..., z 2004). Według stanu na koniec 2008 r. w województwie dolnośląskim przyroda chroniona jest w dwóch parkach narodowych, dwunastu parkach krajobrazowych i sześćdziesięciu sześciu rezerwatach przyrody, szesnastu obszarach chronionego krajobrazu, tysiąc pięćset sześciu pomnikach przyrody, trzydziestu trzech użytkach ekologicznych, wyróżnia się także zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, występuje również ochrona gatunkowa i obszary programu Natura 2000.

Z punktu widzenia funkcji ochronnych w regionie istotnym jest bardziej szczegółowe odniesienie do programu Natura 2000, który ma za zadanie wyszczególnienie obszarów ochrony w krajach Unii Europejskiej. Obszary te wyznaczone są na podstawie ujednoczonych kryteriów i mają tworzyć Europejską Sieć Ekologiczną Natura 2000, tworzącą system ochrony dla najcenniejszych ekosystemów uznanych za istotne z punktu widzenia Unii Europejskiej. Można dodać, że obszary wyszczególniane w ramach programu Natura 2000 nie są tożsame z wyróżnianymi w Polsce na podstawie Krajowego Systemu Obszarów Chronionych, choć często się pokrywają. Wyróżnia się obszary specjalnej ochrony gatunku (OSO) i specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO).

W województwie dolnośląskim w ciągu ostatnich 10 lat zidentyfikowanych zostało 97 obszarów Natura 2000, z których 57 zostało zaakceptowanych przez Komisję Europejską, 29 jest w trakcie uzupełniania dokumentacji, a 11 to ostatnie propozycje przyrodników (<http://www.wroclaw.lasy.gov.pl>, 3.09.2010).

Z punktu widzenia podjętej problematyki istotne jest także wskazanie, że powstanie obszarów w ramach sieci Natura 2000 związane jest z określonym ukierunkowaniem gospodarki, zaleceniami ochronnymi, które mają zapobiegać przekształcaniu obszarów ochronnych. Program ma na celu wskazanie na istniejące zagrożenie, poprzez wnikliwą analizę inwestycji, poszukiwanie alternatywnych rozwiązań i choć inwestycje „szkodliwe” podlegają ocenie ich wpływu na obszar, to mimo negatywnej oceny, nie wyklucza się w bezwzględny sposób przeprowadzenia inwestycji. „Regulacje Natury 2000 nie blokują np. rozwoju infrastruktury, jednak wymuszają wybór rozwiązań w maksymalny sposób omijających i oszczędzających miejsca ważne dla chronionych gatunków i siedlisk przyrodniczych” (Pawlaczyk, Jermaczek 2004, s. 35).



Jako przykłady w województwie dolnośląskim posłużyć tu mogą np. budowa polderu Domaszków – Tarchalice, która wymagała sporządzenia dodatkowego raportu o możliwych wariantach i oddziaływaniu na środowisko, zagospodarowanie terenu i zabytki powiatu (Domaszków – Tarchalice...2009), czy budowa mostu na rzece Odrze w Brzegu Dolnym, którego lokalizacja była kilkakrotnie zmieniana.

W celu realizacji zamierzonych działań, których efektem ma być ochrona środowiska przyrodniczego, należy wskazać na ważny element umożliwiający ich osiągnięcie, mianowicie na edukację ekologiczną, której zadaniem jest kształtowanie postaw społecznych sprzyjających ochronie przyrody. W województwie dolnośląskim realizowany jest Program Edukacji Ekologicznej dla Dolnego Śląska, który jest konsekwencją realizacji Narodowej Strategii Edukacji Ekologicznej i odnosi się do Narodowego Program Edukacji Ekologicznej oraz Programu zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska województwa dolnośląskiego, którego celem jest rozwój świadomości ekologicznej mieszkańców Dolnego Śląska, organizacja systemu stałej współpracy międzysektorowej i dialogu oraz racjonalne wykorzystanie i rozwój bazy służącej powszechnej edukacji ekologicznej (Program Edukacji..., 2005).

2.3. Ochrona i wykorzystanie dziedzictwa kulturowego regionu – analiza i ocena

2.3.1. Dziedzictwo kulturowe województwa dolnośląskiego

Współcześnie coraz wyraźniej podkreśla się związki pomiędzy walorami przyrodniczymi, dziedzictwem kulturowym a rozwojem regionalnym. Rozważania podejmuje się w kwestii możliwości wykorzystania posiadanych zasobów dla zwiększania atrakcyjności regionu i przyciągania turystów. W. Maik przyjmuje, że turystykę można rozpatrywać w różnych płaszczyznach jako czynnik rozwoju, a jednocześnie jako efekt przemian cywilizacyjnych oraz jako czynnik wpływający na przekształcenia przestrzeni (Maik, Marciński (red.), 2001, s. 279–282). Turystyka jest ściśle związana z kulturą. Turystyka chroni, wzbogaca i popularyzuje dobra kulturalne, kultura zaś inspiruje rozwój turystyki (Małek, 2003, s. 19).

Dolny Śląsk to region plasujący się wśród najbogatszych pod względem dziedzictwa kulturowego. Wśród instytucji kultury o zasięgu regionalnym i krajowym wymienia się m.in. teatry, filharmonie, Festiwal Wratislavia Cantans, Teatr Muzyczny Kapitol czy

odremontowaną w ostatnich latach Operę Wrocławską. Należy wskazać także na liczne festiwale i wydarzenia artystyczne o znaczeniu międzynarodowym. Dolny Śląsk zajmuje pierwsze miejsce pod względem obiektów nieruchomości (8 tys.) i drugie miejsce pod względem obiektów ruchomych (22 tys.) wpisanych do rejestru zabytków, choć nie jest to pełna lista obiektów o charakterze zabytkowym. Wśród tych o największym znaczeniu wymienia się m.in. Halę Stulecia we Wrocławiu, wpisane na Listę Dziedzictwa Naturalnego i Kulturalnego UNESCO Kościoły Pokoju w Jaworze i Świdnicy, zespoły poklasztorne w Lubiążu i Henrykowie oraz zamek Książ koło Wałbrzycha, zespoły klasztorne w Krzeszowie i Legnickim Polu, historyczne centrum Wrocławia, zespoły fortów w Srebrnej Górze, przy czym trzy ostatnie uznane są za pomniki historii.

Dziedzictwo kulturowe można chronić w formie pamiętki muzealnej, choć jest to kosztowny sposób utrzymania, z drugiej strony „optymalnym sposobem ochrony zasobów kulturowych jest wciągnięcie ich w obieg gospodarczy” (Broński, 2006, s. 7–26) przy jednoczesnym określeniu jego funkcji. Zapewnia, to obok kosztów, generowanie dochodu, może wpłynąć na rozwój branż powiązanych procesem jego oferowania na rynku, a zarazem na powstawanie nowych miejsc pracy. Wykorzystanie dziedzictwa kulturowego w procesach rozwojowych przejawia się także postrzeganiem go jako funkcji promocyjnej, dzięki której tworzony jest wizerunek miejsca, a atrakcyjny wizerunek przyciąga kapitał ludzki i finansowy. Można zaznaczyć także, że inwestycje w kulturę wiążą się ze wzrostem atrakcyjności turystycznej obszaru, na którym są realizowane. Kulturę można więc postrzegać jako istotny czynnik warunkujący rozwój turystyki.

2.3.2. Turystyka w województwie dolnośląskim

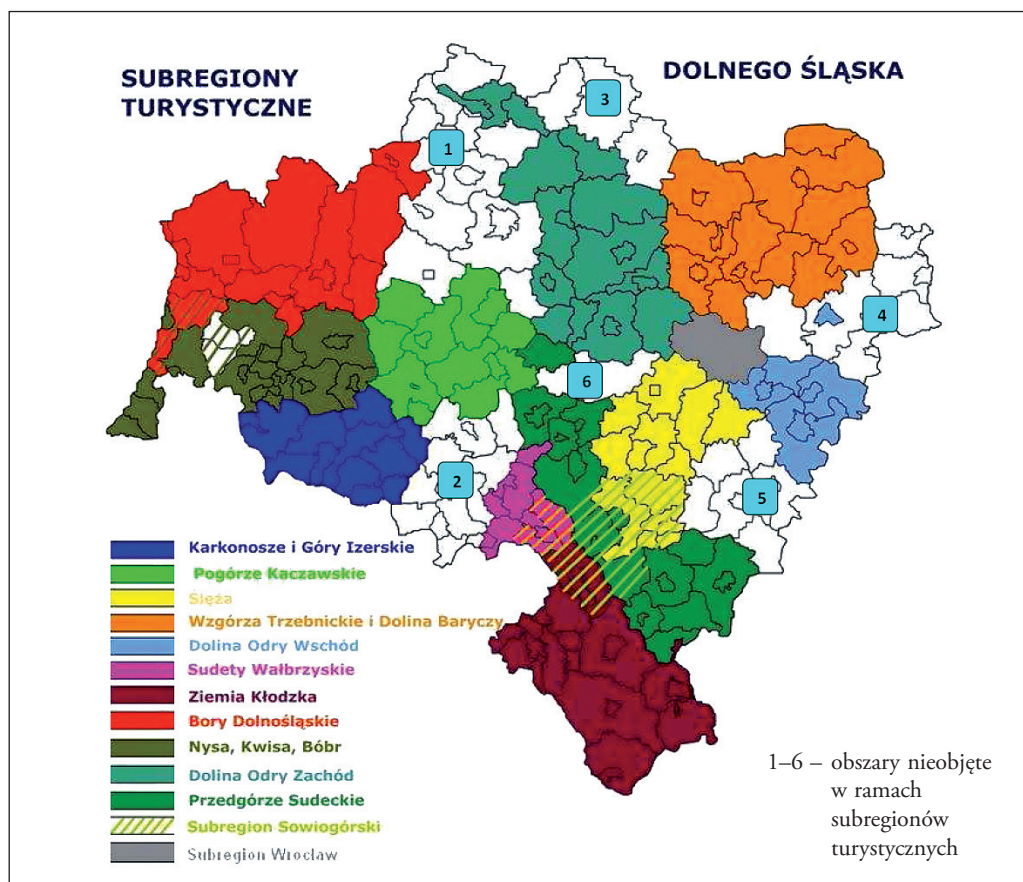
Problematyka wykorzystania dziedzictwa kulturowego na rzecz rozwoju lokalnego i regionalnego podejmowana jest m.in. w kontekście rozwoju turystyki. W ostatnich latach zauważa się coraz wyższą świadomość odnośnie znaczenia turystyki w rozwoju regionalnym i wysokiego poziomu interdyscyplinarności tego sektora.

Władze województwa dolnośląskiego świadome są korzyści, jakie mogą wynikać z racji rozwoju turystyki, w tym kulturowej, zwłaszcza uwzględniając ogrom dziedzictwa kulturowego województwa. Potwierdzeniem są podejmowane działania mające na celu rozwój turystyki. Rozpatrując efektywny rozwój turystyki w województwie dolnośląskim, w 2008 r. wyróżniono tzw. Dolnośląskie Subregiony Turystyczne: Karkonosze i Góry Izerckie, Góry i Pogórze Kaczawskie, Masyw Ślęży, Wzgórza Trzebnickie i Dolina Baryczy,

Sudety Wałbrzyskie, Dolina Odry Wschód, Ziemia Kłodzka, Bory Dolnośląskie, Nysa–Kwisa–Bóbr, Dolina Odry Zachód, Przedgórze Sudeckie, Subregion Sowiogórski, Subregion Wrocław (Aktualizacja Programu ..., 2009).

Jak widać na rysunku 12., nie wszystkie obszary województwa zostały uwzględnione w ramach subregionów turystycznych, jednak dalsze działania w tym zakresie będą miały na celu włączenie ich do subregionów już istniejących.

Ryc. 12. Dolnośląskie Subregiony Turystyczne



Źródło: Aktualizacja Programu Rozwoju Turystyki dla Województwa Dolnośląskiego, Polska Agencja Rozwoju Turystyki S.A., Warszawa 2009, s. 20 <http://www.turystyka.dolnyślask.pl>. 10.09.2010.

Należy podkreślić, że wyszczególnienie podregionów turystycznych jest wybitnym osiągnięciem w skali Polski, ponieważ w żadnym innym regionie takiego podziału nie udało się wprowadzić. Podział subregionalny, powstały w ramach współpracy Samorządu

Województwa Dolnośląskiego, Dolnośląskiej Organizacji Turystycznej i wielu innych podmiotów, pozwolił na opracowanie Koncepcji Subregionalnych Produktów Turystycznych, na szczegółową interpretację zasobów poszczególnych subregionów i kreowanie ich produktów rynkowych, zaspokajających potrzeby odbiorców, bądź nawet tworzenie nowych rynków, co postrzega się jako innowację w dziedzinie dziedzictwa kulturowego (Aktualizacja Programu..., 2009).

Z punktu widzenia rozwoju turystyki na Dolnym Śląsku należy odnieść się do Programu Rozwoju Turystyki dla Województwa Dolnośląskiego z 2003, wedle którego kluczowym założeniem była realizacja działań⁶ zidentyfikowanych w ramach czterech priorytetów programu (Aktualizacja Programu..., 2009):

- 1) markowe produkty turystyczne – działania dotyczące rozwoju markowych produktów turystycznych (turystyka aktywna, uzdrowiskowa, kulturowa, biznesowa, na obszarach wiejskich i turystyka tranzytowa);
- 2) rozwój lokalny turystyki – wspieranie działań w zakresie rozwoju turystyki (przede wszystkim rozwój infrastruktury, formowanie LOT-ów, opracowywanie strategii rozwoju turystyki) na poziomie lokalnym, w tym na obszarach zagrożonych marginalizacją społeczną i gospodarczą;
- 3) markowa infrastruktura turystyczna – budowa i rozwój infrastruktury turystycznej i paraturystycznej, umożliwiającej prawidłowe i efektywne wykorzystywanie walorów turystycznych, w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju;
- 4) system wsparcia sektora i produktów turystycznych – działań z zakresu promocji i informacji oraz doskonalenia kadr na potrzeby turystyki.

Jak wynika z Aktualizacji Programu Rozwoju Turystyki dla Województwa Dolnośląskiego, w konsekwencji w latach 2004–2008, oprócz realizacji trafnego zadania wydzielającego subregiony turystyczne, zrealizowano niewielką ilość projektów z zakresu rozwoju turystyki, natomiast w efekcie połączenia (dla projektów turystycznych w ZPORR) turystyki z kulturą znaczna część środków została przeznaczona na rewitalizację i odrestaurowywanie obiektów zabytkowych.

⁶ Działania miały być finansowane ze środków unijnych (Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego oraz Sektorowych Programów Operacyjnych w latach 2004–2006).



Wśród kluczowych projektów zrealizowanych w latach 2004–2008 wymienia się (Aktualizacja Programu..., 2009):

- Kampanię promocyjną „Dolnośląskie Uzdrowiska – Źródła Zdrowia”;
- Kampanię „Karkonosze” 2005;
- Kampanię „Cystersi” 2006;
- Promocję Markowych Produktów Turystycznych Dolnego Śląska w latach 2006–2008 – kojarzona ze spotami reklamowymi i billboardami z hasłem „To je vyborne, Das ist super, Dolny Śląsk jest super”. W ramach tej kampanii promowano 8 markowych produktów turystycznych regionu:
 - 1) Karkonosze i turystyka aktywna,
 - 2) Pałace, zamki i dziedzictwo kultur,
 - 3) Dolnośląskie uzdrowiska,
 - 4) Agroturystyka i ekoturystyka,
 - 5) Szlak cysterski i turystyka pielgrzymkowa,
 - 6) Dolnośląskie podziemia i fortyfikacje,
 - 7) Turystyka weekendowa,
 - 8) Turystyka biznesowa.
- Badania ruchu turystycznego na Dolnym Śląsku i we Wrocławiu w 2007 roku, którego celem było dokonanie pełnej jego charakterystyki w 2007 roku w sezonie wiosenno-letnio-jesiennym, w tym zbadanie postrzegania przez turystów produktu turystycznego w bardzo szerokim aspekcie.

Kontynuując, można dodać, że wykreowanie produktów tworzących ofertę turystyczną, to nie koniec działań na rzecz atrakcyjności turystycznej. Jak wskazują doświadczenia krajów zachodnioeuropejskich, istotne jest także „opakowanie” produktu wynikające z odpowiednio zinterpretowanych zasobów kulturowych. „Właśnie ta interpretacja i wynikające z niej swoiste opakowanie produktu zyskuje i będzie zyskiwać w przyszłości na znaczeniu [...] (muzeum jako zbiór eksponatów i to samo muzeum jako zaaranżowany fragment ówczesnej rzeczywistości)” (Broński, 2006, s. 7–26).

Województwo dolnośląskie powinno kontynuować działania w kierunku intensyfikacji działań na rzecz rozwoju turystyki, w oparciu o nowe zasady wykorzystywania Funduszy Unijnych, z uwzględnieniem Kierunków Rozwoju Turystyki do 2015, Marketingowej Strategii Polski w Sektorze Turystyki w latach 2008–2015, a także przy uwzględnieniu subregionalnego podziału regionu (Aktualizacja Programu..., 2009).



W kwestii atrakcyjności turystycznej województwa dolnośląskiego należy dodać, że o ile wydzielone subregiony cechują wysokie walory naturalne i kulturowe, to niejednokrotnie problem stanowi dostępność komunikacyjna i zagospodarowanie turystyczne. Wybrane subregiony mają słabe zagospodarowanie w zakresie infrastruktury paraturystycznej (Pogórze Kaczawskie, Nysa–Kwisa–Bóbr, Bory Dolnośląskie, Dolina Odry Zachód, Wzgórze Trzebnickie i Dolina Baryczy, Przedgórze Sudeckie, Dolina Odry Wschód), natomiast dostępność komunikacyjna mogłaby zostać poprawiona w subregionie Wzgórze Trzebnickie i Dolina Baryczy i Ślęza (Aktualizacja Programu..., 2009).

Obecnie obowiązująca Aktualizacja Programu Rozwoju Turystyki dla Województwa Dolnośląskiego, uwzględniając zmiany w dokumentach strategicznych, a wynikające z nowego okresu budżetowego Unii Europejskiej, zmodyfikowała priorytety rozwoju turystyki na Dolnym Śląsku, przyjmując za cel nadrzędny „rozwój społeczno-gospodarczy województwa dolnośląskiego poprzez rozwój turystyki na poziomie regionalnym i subregionalnym”. Wyszczególniono pięć priorytetów, w ramach których przewidziano cele główne i szczegółowe: (Aktualizacja Programu..., 2009)

- Priorytet 1. Rozwój produktów, którego celem jest budowa i rozwój konkurencyjnych produktów turystycznych województwa dolnośląskiego, poprzez rozwój produktów sieciowych, w tym szlaków tematycznych, budowa jakościowej oferty produktów turystycznych subregionów Dolnego Śląska, budowanie atrakcyjnego katalogu ofert wokół produktów wiodących regionu, podnoszenie jakości organizacji, zarządzania i marketingu wokół flagowych atrakcji i produktów.
- Priorytet 2. Wsparcie marketingowe, które ma na celu stworzenie nowoczesnego i efektywnego systemu marketingu produktów, atrakcji, usług oraz wizerunku regionu i subregionów poprzez wdrożenie kompleksowego systemu badań marketingowych oraz monitoringu ruchu w regionie, budowa systemu turystyki Dolnego Śląska, prowadzenie kampanii promujących ofertę turystyczną regionu, wspieranie niekonwencjonalnych sposobów działań w obszarze marketingu terytorialnego.
- Priorytet 3. Rozbudowa jakościowej infrastruktury turystycznej regionu ma na celu stworzenie impulsów dla rozwoju wysokiej jakości infrastruktury turystycznej regionu, uwzględniającej specyfikę i uwarunkowania terytorialne oraz rynkowe poprzez rozwój jakościowej bazy oraz infrastruktury turystycznej dedykowanej na potrzeby wiodących form turystyki w regionie, rewitalizacja, rewaloryzacja terenów zagrożonych degradacją materialną oraz społeczną na cele rekreacyjne, kulturalne, aktywizujące rozwój turystyki, wspieranie rozwiązań systemowych w obszarze dostępności komunikacyjnej, bezpieczeństwa, ochrony cennych walorów na obszarach turystycznych, rozwój nowo-

- czesnych systemów orientacji turystycznej oraz udogodnień dla turystów aktywnych na trasach i szlakach regionu.
- Priorytet 4. Kapitał ludzki, który ma za zadanie wzmocnić potencjał ludzki regionu na potrzeby turystyki oraz przygotować kadry do recepcji ruchu turystycznego poprzez rozwój wykwalifikowanych kadr gospodarki turystycznej, przygotowanie służb publicznych oraz pracowników sektora usług okołoturystycznych do obsługi ruchu turystycznego, przygotowanie mieszkańców województwa do recepcji turystów, rozwój badań na rzecz kształtowania profesjonalnych kadr dla turystyki.
 - Priorytet 5. Wsparcie instytucjonalne w subregionach turystycznych, którego celem głównym jest stworzenie silnego otoczenia instytucjonalnego wspierającego rozwój turystyki w regionie poprzez działania na szczeblu subregionalnym poprzez wzmacnianie organizacyjne rozwoju turystyki w subregionach, wspieranie tworzenia platform współpracy na linii partnerstwa publiczno-prywatnego, wspieranie wdrażania nowoczesnych standardów jakościowych w zarządzaniu produktami.

Odnosząc się do rozwoju turystyki, należy uwzględnić także zmiany, jakie zaszły w okresie industrializacji, trwale odciskając swe piętno w przestrzeni ekologicznej i wpływając na powstanie często nieodwracalnych przekształceń przestrzeni. Rozwijający się przemysł niósł za sobą rosnące zanieczyszczenie powietrza, zaśmiecanie, hałas itp. W okresie uprzemysławiania znaczną część terenów zajmowały strefy przemysłowe, które po okresie industrializacji zaczęto postrzegać jako zdegradowane tereny poprzemysłowe, nieużytki, tereny uciążliwe.

Takie obszary traktowane są w kategoriach zasobów kulturowych (zamknięte kopalnie, hale produkcyjne), które można postrzegać jako dziedzictwo kulturowe. Niezbędne są przekształcenia, które doprowadzą do powstawania nowych funkcji danego obszaru czy obiektów, nowych form architektonicznych, a także stworzą nową organizację przestrzenną i nowy wizerunek terenu. Przekształcenia te obejmują zazwyczaj obiekty, które z licznymi modyfikacjami są adaptowane na centra handlowe, wystawowe czy artystyczne. Także pozostałości po istniejącym niegdyś przemyśle mogą mieć wpływ na istniejące walory kulturowo-krajobrazowe, wzbogacając krajobraz, mogą stać się atrakcją

turystyczną. Dolny Śląsk posiada wiele takich atrakcji⁷. Współcześnie zabytki architektury przemysłowej, których nie brakuje we Wrocławiu, postrzegane są jako tworzące specyficzny pejzaż, a zarazem przypominające historię, wobec czego uznaje się je za zabytki i są prawnie chronione⁸.

Należy mieć także na uwadze, że rozwój turystyki może skutkować nieodwracalnym zniszczeniem przestrzeni poprzez zanieczyszczenie powietrza, zaśmiecanie itp. W celu zapobiegania krótkotrwałym korzyściom uwzględnia się kwestie ekologiczne w strategiach rozwoju, czy tworzy ekologiczne programy rozwoju. W rozwoju turystyki należy uwzględnić aktualne trendy (zob. tab. 9), wśród których wymienia się m.in. trend świadomości i edukacji, który będzie się podnosił i skutkował wyborem imprez o większych walorach edukacyjnych, trend technologii informatycznej związany z wykorzystaniem Internetu do zdobywania informacji i nabywania produktów i usług turystycznych, trend dotyczący transportu, gdzie częściej będą wybierane łatwo dostępne i niedrogie destynacje, trend dotyczący zrównoważonego rozwoju – większy popyt na miejsca, gdzie przyroda i lokalna społeczność mają coraz to większe znaczenie, a jako bezpieczne postrzegane będą destynacje czyste ekologicznie, trend dotyczący bezpieczeństwa, w efekcie którego turyści będą uwzględniać jakość przy swym wyborze destylacji, np. jakość wody (w jeziorach i basenach, również wody pitnej), trend czasu wolnego i wypoczynku, co będzie skutkować rosnącą potrzebą dostarczenia tanich produktów czy skróceniem jednego dłuższego urlopu na rzecz kilku krótszych, co wymaga elastyczności ofert, trend związany ze stylem życia, co może skutkować np. zwiększeniem popytu na mniejsze jednostki zakwaterowania i spadkiem popytu na w pełni zorganizowane wycieczki (Aktualizacja Programu..., 2009).

⁷ Przykłady wykorzystania dziedzictwa minionych epok: kopalnia złota w Złotym Stoku z dodatkowymi atrakcjami (zwiedzanie z przewodnikiem Sztolni Gertruda z tajemniczym Chodnikiem Śmierci, Sztolnia Czarnej z jedynym w Polsce podziemnym wodospadem, Muzeum Mineralów oraz Mennicy, „Riese”, czyli „Olbrzym” – Tajemnicze Podziemne Miasto Głuszycza – Kompleks Osówka, Sztolnia w Kowarach, gdzie wydobywano uran, obecnie jest podziemne inhalatorium radonowe, obiekt odnowy biologicznej, hotel i restauracja. Sztolnia przyczyniła się do zwiększenia ruchu turystycznego, w którym to upatruje się szans na rozwój, muzeum w dawnej kopalni węgla kamiennego w Nowej Rudzie itp.

⁸ Browary Dolnośląskie mają tworzyć wyjątkowy klimat, a sam obiekt ma stanowić architektoniczny wzorzec adaptacji przestrzeni postindustrialnej.

Tab. 9. Znaczenie trendów w kontekście projektowania kierunków rozwoju turystyki dla województwa dolnośląskiego

Trend	Znaczenie dla województwa dolnośląskiego
Zmiany demograficzne	<ul style="list-style-type: none"> – położenie nacisku na rozwój turystyki na terenach wiejskich – wprowadzanie udogodnień infrastrukturalnych dla osób starszych – rozwój oferty turystyki weekendowej – wprowadzanie oferty dla rodzin z dziećmi
Zmiany demograficzne	<ul style="list-style-type: none"> – położenie nacisku na rozwój turystyki uzdrowiskowej, spa&wellness – rozwijanie oferty aktywnego wypoczynku – inwestycje w infrastrukturę zapewniającą wysoki poziom bezpieczeństwa
Zmiany demograficzne	<ul style="list-style-type: none"> – wykorzystanie dziedzictwa kultury na potrzeby rozwijania oferty turystycznej – łączenie aktywności fizycznej i kulturowej – położenie nacisku na rozwój szlaków tematycznych – przygotowanie oferty dla dzieci i młodzieży (przy wykorzystaniu walorów naturalnych i kulturowych) – położenie nacisku na budowanie systemu lojalnościowego z turystami odwiedzającymi województwo – położenie nacisku na oryginalność i unikalność koncepcji produktowych
Trendy dotyczące informacji	<ul style="list-style-type: none"> – konieczność stworzenia zintegrowanego systemu informacji turystycznej, w tym informacji elektronicznej – konieczność stosowania nowoczesnych technologii
Trendy dotyczące zarządzania turystyką	<ul style="list-style-type: none"> – konieczność położenia nacisku na inwestycje w kapitał ludzki – konieczność budowania wielopłaszczyznowej platformy współpracy

Źródło: (Aktualizacja Programu..., 2009).

2.3.3. Wnioski

Kultura jest czynnikiem rozwoju społeczno-gospodarczego, postrzeganym jako ważny element determinujący atrakcyjność danego obszaru. Niestety, w ostatnich latach można dostrzec postępujący proces pogarszania się stanu infrastruktury kulturalnej, a także zmniejszania liczby odbiorców kultury. Zły stan techniczny obiektów i instytucji kultury, spowodowany brakiem środków finansowych na odrestaurowanie, rewaloryzację czy też konserwację wpływa ograniczająco zarówno na zakres podejmowanych inicjatyw kulturalnych, jak i na ich jakość.

Według Narodowej Strategii Rozwoju Kultury na lata 2004–2013 można zdefiniować m.in. problemy związane z brakiem nowoczesnej infrastruktury, instytucji kultury, zróżnicowaniem w dostępie do kultury, braki dokumentacyjne w zakresie inwentaryzacji obiektów zabytkowych, postępującą degradacją zabytków, zły stan infrastruktury szkół i uczelni artystycznych, niski poziom informatyzacji instytucji kultury czy niską dostęp-

ność do zbiorów kultury on-line (Program Operacyjny..., 2007). W Uzupełnieniu Narodowej Strategii Rozwoju Kultury na lata 2004–2020 wyszczególnia się programy, w tym Program Dziedzictwo kulturowe, Edukacja kulturalna i upowszechnianie kultury, Rozwój infrastruktury kultury i szkolnictwa artystycznego oraz wzrost efektywności zarządzania kulturą (Uzupełnienie Narodowej Strategii..., 2005).

W ostatnim czasie wyraźnie podkreślano także potrzebę prowadzenia odpowiedniego marketingu w zakresie produktów kultury, a poczynania w tym kierunku zostały już podjęte. Zmiany nie najlepszej sytuacji dziedzictwa kulturowego regionu można upatrywać m.in. w ramach współpracy pomiędzy jednostkami publicznymi a partnerami prywatnymi. Partnerstwo publiczno-prywatne (PPP) jest postrzegane jako niezmiernie istotna forma współpracy, efektem której ma być realizacja szeroko pojętego dobra publicznego, zapewnianie infrastruktury oraz świadczenie usług pożytku publicznego. Choć ten instrument rozwoju infrastruktury stanowi rozwiniętą formę inwestowania w sektor publiczny w wielu krajach, w Polsce nie jest tak powszechny i dopiero zaczyna nabierać na znaczeniu (Regionalny Program..., 2007).

2.4. Odra jako oś rozwoju regionu

Z perspektywy analizy sfery przestrzennej województwa dolnośląskiego nie sposób nie odnieść się do jednej z głównych osi rozwojowych województwa, jaką jest rzeka Odra i choć jest ona elementem europejskiego korytarza transportowego i jest jednym z najtańszych sposobów transportu, to niestety w ostatnich latach ruch wodny stracił na znaczeniu. Istotne jest jednak, że planuje się przywrócić wykorzystywanie Odry do celów gospodarczych. „W procesie wypełniania, sformułowanej w Strategii Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku, misji Dolnego Śląska jako regionu, który wiąże Polskę z Europą, Odra jako część wielkiego europejskiego systemu transportu rzeczno- wodnego ma do odegrania ważną rolę” (Studium Zagospodarowania Przestrzennego..., 2000–2001). Odra była w przeszłości znaczącym elementem europejskiego systemu transportu wodnego, niestety od ponad pół wieku jest zaniedbywana. Mimo że w literaturze przedmiotu, raportach, ekspertyzach itp. podkreśla się moc gospodarczą Odry, wciąż pozostaje ona problemem nierozwiązanym.

Rzeka Odra jest elementem drogi wodnej E 30 prowadzącej ze Sztokholmu, wzdłuż wschodnich szwedzkich wód przybrzeżnych, w poprzek Bałtyku do Świnoujścia, Odrą, projektowanym Kanałem Odra-Dunaj do Devina koło Bratysławy (na kontynencie drogę tę tworzą: a) Odra, b) Kanał Odra-Łaba Dunaj, c) Dunaj). Należy podkreślić, że

w Polsce Odrzańska Droga Wodna posiada najlepsze warunki do uprawiania transportu wodnego. Jednak od 1945 r. nie realizowano żadnego projektu modernizacji rzeki, a ustanowienie wieloletniego programu Program dla Odry – 2006 jest pierwszym od przeszło 60 lat planem modernizacji Odrzańskiego Systemu Wodnego (Pyś, <http://www.tup.wroclaw.fm.interia.pl>, 12.09.2010). Jak wynika ze studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry, modernizacja jest konieczna, a w szczególności dotyczy systemu zabezpieczeń przeciwpowodziowych, rewaloryzacji ekologicznej oraz inwestycji umożliwiających wykorzystanie gospodarcze i rekreacyjne, przy czym Program dla Odry 2006 postrzega się jako wyjątkową szansę przywrócenia rzece jej regionotwórczej roli (Studium Zagospodarowania Przestrzennego..., 2000–2001).

Oprócz poprawy jakości infrastruktury tego szlaku transportowego podkreśla się odciążenie infrastruktury transportu drogowego oraz, co niezmiernie istotne, wskazuje się na rozwój przewozów intermodalnych i efektywniejsze wykorzystanie potencjału infrastruktury transportowo-logistycznej zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju transportu (Informacja nt. wyników..., 2009).

Z punktu widzenia województwa dolnośląskiego realizacja Programu dla Odry – 2006 jest niezmiernie istotna, gdyż jako cele wyróżnia się budowę zabezpieczeń przeciwpowodziowych, usunięcie szkód powodziowych, prewencyjne zagospodarowanie przestrzenne oraz renaturyzacja ekosystemów, utrzymanie i rozwój żeglugi, energetyczne wykorzystanie nurtu rzeki, zwiększenie lesistości, ochronę środowiska. Istnienie akwenu komunikacyjnego przekłada się na dodatkowe korzyści ekologiczne, np. tzw. mała energochłonność transportu, a co za tym idzie mała emisja spalin, najmniejsza emisja CO₂, koszty zanieczyszczenia gleby i powietrza są w transporcie wodnym siedmiokrotnie niższe niż w transporcie samochodowym, koszty hałasu są 87 razy mniejsze niż w transporcie kolejowym, koszty wypadków są 178 razy niższe w porównaniu z transportem, samochodowym i 12 razy niższe w porównaniu z koleją (<http://www.tup.wroclaw.fm.interia.pl>, 18.09.2010).

W konkluzji można dodać, że działania podejmowane w ramach Programu dla Odry w sposób komplementarny uwzględniają funkcje gospodarcze i ochronne regionu. Z jednej strony umożliwiają wykorzystanie Odry dla rozwoju gospodarczego, a z drugiej wskazują na ochronę środowiska naturalnego, wartości przyrodniczych.

Nie bez znaczenia dla województwa dolnośląskiego pozostaje przyjęta w 2004 r. transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) w Polsce, która, niestety, obejmuje tylko Odrę od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia Zalewu Szczecińskiego i do Morza Bałtyckiego. Podjęto jednak starania mające na celu przedłużenie szlaku wodnego rzeki Odry o odcinek



od ujścia Nysy Łużyckiej do Brzegu Dolnego. Propozycje modyfikacji i uzupełnienia sieci TEN-T zostały przyjęte przez kierownictwo resortu w czerwcu 2008 r. Projekt Uzupełnienie Odrzańskiej Drogi Wodnej o odcinek od ujścia Nysy Łużyckiej do Brzegu Dolnego obejmuje modyfikację odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej o 260 km w województwach dolnośląskim i lubuskim, odcinek ten w efekcie niewystarczających prac konserwacyjnych i remontowych uległ degradacji, co w konsekwencji spowodowało częściową utratę żeglowności i zaprzestanie systematycznej działalności przez żeglugę śródlądową. W związku z czym realizacja projektu ma charakter strategiczny z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego⁹, a połączenie z portami morskimi z pewnością przełoży się na korzyści dla regionu. Wskazuje się, że realizacja projektu pozwoli na zwiększenie wykorzystania Odrzańskiej Drogi Wodnej dla obsługi transportu portów morskich Szczecin, Police i Świnoujście. Wśród korzyści wymienia się także, że w dłuższym horyzoncie czasowym przywrócony zostanie do żeglugi cały polski odcinek rzeki Odry, docelowo połączony z systemem dróg wodnych Republiki Czeskiej i Słowacji, tworząc połączenie Odra – Dunaj.

Na podstawie doświadczeń transportu śródlądowego można wnioskować o pozytywnych skutkach, jakie niesie przywrócenie żeglugi na Odrze. Mianowicie zjawiskiem towarzyszącym rozwojowi transportu śródlądowego jest m.in. powstawanie firm, np. przetwórczych czy związanych z uszlachetnianiem towarów przewożonych. W efekcie przekłada się to nie tylko na aktywizację działalności wzdłuż drogi wodnej, ale także na rzecz obszarów centralnych kraju, nadając realny kształt procesowi pełnej integracji. (Zawadka, <http://www.zegluga.wroclaw.pl>, 15.08.2010)

2.4.1. Powiaty nadodrzańskie województwa dolnośląskiego

Wszystkie powiaty nadodrzańskie województwa dolnośląskiego, oprócz niewykorzystanych korzyści wynikających z położenia przy Odrze, postrzegają rzekę jako poważną przeszkodę w komunikacji. Według strategii rozwojowych poszczególnych powiatów nadodrzańskich województwa dolnośląskiego władze lokalne zdają sobie sprawę z szans i możliwości rozwojowych związanych z rzeką Odrą.

⁹ Projekt jest zgodny z: Dokumentem Implementacyjnym Krajowego Programu Reform na lata 2008–2011 na rzecz realizacji Strategii Lizbońskiej przyjętym przez Radę Ministrów 19 maja 2009 r. – Działanie 4 – Zagwarantowanie odpowiedniej dla potrzeb nowoczesnej gospodarki infrastruktury transportowej, przesyłowej i teleinformatycznej – Zadanie 4.4. Rozwój infrastruktury transportu morskiego i transportu wodnego śródlądowego, Programem operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013”, Programem dla Odry 2006.



W powiatach nadodrzańskich województwa wskazuje się konieczność rozwoju szlaku komunikacyjnego rzeki Odry i jej wykorzystanie dla celów transportowych i gospodarczych, wskazuje się na zły układ komunikacyjny w rozumieniu braku mostów na Odrze, konieczność przebudowy istniejących, zaznacza się także brak stanic, przystani wodnych. Należy jednak zaznaczyć, iż na chwilę obecną realizacja niektórych inwestycji w powiatach nadodrzańskich, mających usprawnić komunikację, została ukończona (most w Ścinawie został otwarty w maju 2010 r.), bądź jest bliska realizacji (budowa mostu w Brzegu Dolnym ma się rozpocząć w 2011 r. i ukończyć w 2012 r.) (Kozioł, <http://www.gazetawroclawska.pl>, 18.09.2010).

Niejednokrotnie rzeka Odra wraz z kulturowo-historycznymi walorami i bogactwem przyrodniczym tworzą niewykorzystany potencjał turystyczny. Niektóre powiaty dla realizacji celów turystycznych przygotowują infrastrukturę paraturystyczną. W kwestii budowy zintegrowanej gospodarki wodnej dorzecza Odry m.in. w zakresie ekologii i ochrony przeciwpowodziowej duże oczekiwania wiążą one z Programem dla Odry.

2.5. Ochrona przeciwpowodziowa w województwie dolnośląskim

Ochrona przeciwpowodziowa ma na celu zarówno zmniejszanie zagrożeń powodzią, jak i minimalizowanie strat w czasie występowania powodzi. Bezpieczeństwo powodziowe jest istotne zarówno z punktu widzenia ochrony mieszkańców województwa, jak i jego dziedzictwa kulturowego. Województwo dolnośląskie ze względu na swe położenie geograficzne narażone jest na występowanie m.in. powodzi, natomiast stan i ilość infrastruktury z tego zakresu są niewystarczające. Pasma Odry to obszar o dużym zagrożeniu powodziowym, stąd waga działań z tego zakresu wskazywana w wielu programach, dokumentach planistycznych, strategicznych itp.

Istotnym z punktu widzenia ochrony przeciwpowodziowej województwa dolnośląskiego jest Program dla Odry – 2006, który kompleksowo podchodzi do problemu ochrony przeciwpowodziowej w całym dorzeczu Odry, wskazując na szereg działań, których etapowa realizacja zapewni ochronę w dorzeczu.

Program ten został przyjęty przez Sejm RP ustawą z dnia 6 lipca 2001 roku o ustanowieniu programu wieloletniego Program dla Odry – 2006. Zakłada on m.in. realizację szeregu działań gospodarczych i inwestycyjnych dotyczących modernizacji Odrzańskiego Systemu Wodnego, a wśród najważniejszych wskazuje się zabezpieczenie przeciwpowodziowe całego dorzecza Odry.



Niestety, do roku 2010 został zrealizowany w nieznacznym wymiarze, a w efekcie zmodernizowano wały i odbudowano zniszczenia powstałe po powodzi w 1997 r.

Ochrona przeciwpowodziowa w dorzeczu Odry w województwie dolnośląskim ma zostać zapewniona m.in. poprzez realizację projektu składającego się z trzech komponentów, tj.:

- 1) Budowa suchego Zbiornika Racibórz Dolny.
- 2) Modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego.
- 3) Poprawa systemu osłony przeciwpowodziowej, monitorowanie, ocena i nadzór nad realizacją planu zarządzania środowiskiem i planu działań związanych z przesiedleniem.
- 4) Zarządzanie projektem, pomoc techniczna i szkolenie.

Jak na razie, nie udało się rozpocząć budowy pierwszego komponentu zbiornika Racibórz. Ma ona ruszyć w 2011 r., a obecnie od 2003 r. trwają prace nad realizacją przedsięwzięcia, tj. przejmowanie terenów pod budowę polderu, przygotowanie projektu, uzyskanie wymaganych decyzji itp. Polder stanowi integralną część projektu, który jest jednym z kluczowych elementów systemu ochrony przeciwpowodziowej dorzecza Odry (<http://www.wroclaw.gazeta.pl>, 18.09.2010).

Budowa polderu ma ograniczyć częstotliwość i dotkliwość powodzi w przyszłości, poprzez znaczną poprawę efektywności istniejącego systemu zabezpieczenia przeciwpowodziowego oraz zmniejszenie w przyszłości prawdopodobieństwa niekorzystnego nakładania się dwóch fal powodziowych, których skutkiem były zniszczenia z 1997 r. (<http://www.ock.gov.pl>, 18.09.2010).

W planie realizacji inwestycji przyjęto określoną kolejność budowy poszczególnych komponentów. W pierwszej kolejności zbiornik Racibórz, a następnie Wrocławski Węzeł Wodny. Ma on zapewnić ochronę Wrocławia przed zalaniem, co ma nastąpić w efekcie przebudowy obwałowań i wałów Odry, przebudowy koryta Odry oraz kanału przerzutowego do Widawy. Węzeł ma jednak pełnić swoją funkcję ochronną dopiero w połączeniu z polderem Racibórz.

Kolejny komponent tego projektu, który ma przyczynić się do bardziej efektywnego wykorzystania istniejącej infrastruktury przeciwpowodziowej oraz infrastruktury proponowanej w jego ramach, wymagał wykorzystania Systemu Informacji Przestrzennej Dorzecza Odry (SIPDO), którego budowę rozpoczęto w 2004 r. Celem była budowa zintegrowanego narzędzia do koordynacji zadań realizowanych w ramach Programu dla Odry (<http://www.ock.gov.pl>, 18.09.2010).

Obecnie system SIPDO jest uruchomiony i wedle informacji o stanie dorzecza Odry można wyszczególnić wszelkie zrealizowane, realizowane, jak i planowane inwestycje z zakresu ochrony przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry. Do inwestycji z zakresu ochrony przeciwpowodziowej, zrealizowanych do połowy 2010 r., można zaliczyć: przedsięwzięcia na rzece Ścinawka, modernizację obwałowania Zacisze – Zalesie, remont modernizacyjny potoku Mrożynka, odbudowę potoku Widnica, przebudowę ujścia potoku Ochotnica, zabezpieczenie przeciwpowodziowe miasta Wleń, odtworzenie przekroju normalnego rzeki Kamienna, budowę Wałów Strzegomskich, Mokry Dwór – odbudowę i modernizację wału, ukończenie obwałowania Siechnice – Groblice, inwestycja na wałach rzeki Strzegomki, inwestycję Czarna Woda – Garncarsko, regulację potoku Siekierna, remont regulacji zabudowy potoku Jugowskiego w Jugowie, remont zabudowy regulacji brzegów rzeki Włodzicy, remont i modernizacja brzegów rzeki Bystrzyca Dusznicka, modernizacja zabezpieczeń przeciwpowodziowych na rzece Sąsiecznica, zbiornik Kozielno, Topola, Stara Morawa, Krynka. Natomiast wśród wielu obecnie realizowanych inwestycji można wymienić: przedsięwzięcia ochrony bezpośredniej miasta Kłodzko, remont regulacji rzeki Biała Woda, regulacja rzeki Nysy Kłodzkiej, modernizacja obustronnych obwałowań – Radwanice, modernizacja wałów przeciwpowodziowych rzeki Odry i inne. Należy dodać, że wiele inwestycji jest dopiero w planach na kolejne lata (<http://www.programodra.pl>, 18.09.2010).

W ramach realizacji działań z zakresu ochrony przeciwpowodziowej Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu przygotował kompleksowe studia ochrony przed powodzią dla wydzielonych zlewni w Dorzeczu Środkowej Odry, według hierarchii pilności uwzględniającej wielkość zagrożeń i strat powodziowych. W okresie 2001–2009 wykonano, zaopiniowano i przekazano do wykorzystania i wdrożenia studia ochrony przed powodzią rzeki: Odra, Mała Panew, Nysa Kłodzka, Oława, Śleza, Bystrzyca, Widawa, Kaczawa, Barycz, Obrzyca, Bóbr, Kwisa oraz Nysa Łużycka. (www.oki.rzgw.wroc.pl, 18.09.2010)

W kwestii bezpieczeństwa przeciwpowodziowego można dodać, że po 1997 r. powierzchnia zbiorników retencyjnych zwiększyła się o ok. 25 %, a możliwości przejścia wód powodziowych o ok. 20 %. Ochrona przeciwpowodziowa w województwie dolnośląskim realizowana jest m.in. za pomocą systemu retencji wód, jego racjonalne zarządzanie i odpowiednie użytkowanie. Rozpatrując sytuację województwa dolnośląskiego, należy zaznaczyć, że realizacja inwestycji hydrotechnicznych przebiega w sposób powolny. Według stanu z 2009 r. w województwie funkcjonowało 12 dużych zbiorników retencyjnych, które m.in. są wykorzystywane dla celów przeciwpowodziowych. W ostatnim

dziesięcioleciu w województwie wybudowano trzy zbiorniki tworzące zespół zbiorników o charakterze wielozadaniowym.

Istotną funkcję pełnią także działania w zakresie małej retencji wodnej. W tej kwestii obowiązującym dokumentem jest Program Małej Retencji Wodnej w Województwie Dolnośląskim, opracowany na podstawie uchwały (Uchwała Nr XLVII/622/2005 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego) z dnia 27 października 2005 roku. Program zawiera ewidencję obiektów małej retencji wodnej z 2005 r., a także realizację poszczególnych obiektów z podziałem na lata 2005–2008, 2009–2015 oraz po roku 2015. Dolnośląski Zarząd Melioracji i Urządzeń we Wrocławiu przewiduje do 2015 zwiększenie retencji zbiornikowej o 29,421 mln m³ wody. Natomiast po 2015 roku planuje się budowę zbiorników o pojemności 8,601 mln m³, co w sumie da przyrost o 38,022 mln m³ wody (Projekt zmian..., 2009).

Wśród działań podejmowanych w województwie dolnośląskim należy także wymienić te z zakresu monitoringu czy systemów ostrzegawczych.

Z punktu widzenia związku bezpieczeństwa przeciwpowodziowego z ochroną środowiska należy zaznaczyć, że lokalizacje wielu z proponowanych do budowy zbiorników mogą kolidować z ochroną przyrody, ponieważ są to tereny Natura 2000, obszary parku Krajobrazowego Dolina Odry, co może wpłynąć na przesunięcia czasowe, czy też zmianę dotychczasowej lokalizacji (Program Małej Retencji..., 2006).

2.6. Konkluzje

W świetle przedstawionych rozważań należy podkreślić, że kierunki działań społeczno-gospodarczych podejmowanych w województwie dolnośląskim są ze sobą logicznie zintegrowane, wzajemnie powiązane celami i lokują się w strategicznym nurcie rozwoju zrównoważonego.

Dla weryfikacji powiązań istniejących w regionie można wskazać, że prowadzone są działania na rzecz rozwoju sieci i ochrony obszarów cennych przyrodniczo, m.in. w celu „stworzenia zintegrowanej i zrównoważonej transeuropejskiej struktury obszarów zielonych z odpowiednimi korytarzami i strefami łączącymi chronione miejsca z pozostałymi obszarami o znaczeniu europejskim i krajowym” (Agenda terytorialna., 2007). Istotne jest także postrzeganie walorów środowiska naturalnego i zasobów dziedzictwa kulturowego jako fundamentu, który tworzy perspektywy rozwojowe, jednocześnie chroniąc zróżnicowaną tożsamość kulturową. Podejmowane działania i realizowane programy potwierdzają



świadomość posiadanego dziedzictwa kulturowego, jego stanu, a także niewykorzystanych możliwości. Projekty rozwoju i usprawnienia funkcjonowania infrastruktury technicznej pozostają w bezpośrednim związku z wykorzystaniem potencjału, a zarazem ochroną dziedzictwa kulturowego regionu. Mają one, oprócz efektów o wymiarze gospodarczym, przelożyć się na zwiększenie dostępności regionu dla turystów i tworzenie pozytywnego wizerunku dla inwestorów.

Warto zaznaczyć, że jako jeden z warunków rozwoju gospodarczego, podobnie jak we wszystkich regionach Unii Europejskiej, postrzega się dostępność. Wskazuje się na potrzebę sprawnych sieci kolejowych, drogowych i lotniczych zarówno w transporcie osobowym, jak i towarowym, podkreśla się znaczenie szlaków wodnych i rolę transportu śródlądowego. W tym kontekście istotne jest wspomnienie o dążeniu do osiągnięcia spójności terytorialnej, która ma zapewnić rozwój i poprawę życia mieszkańców (Agenda terytorialna..., 2007). Szczegółowa analiza i prognoza oddziaływania systemu komunikacji na spójność terytorialną województwa dolnośląskiego, a także określenie poziomu spójności terytorialnej województwa w zakresie sieci infrastrukturalnych zostanie przedstawiona w rozdziale trzecim.

Katarzyna Miszczak

3. Prognoza stopnia wewnętrznej spójności terytorialnej województwa dolnośląskiego w aspekcie integracji z europejskimi obszarami wzrostu w latach 2010–2020

3.1. Wprowadzenie

Przyszłe zadanie, jakim jest spójność terytorialna, rozumieć należy jako stały, oparty na współpracy proces angażujący różnych uczestników rozwoju terytorialnego na szczeblu politycznym, administracyjnym i technicznym. Współpracę tę determinują uwarunkowania historyczne, kulturowe, a także instytucjonalne w każdym z państw członkowskich. Polityka spójności Unii Europejskiej winna wychodzić naprzeciw – w sposób bardziej efektywny, niż miało to miejsce dotychczas – potrzebom i uwarunkowaniom terytorialnym, jak również swoistym wyzwaniom geograficznym i możliwościom regionów i miast. Z tego względu koniecznym wydaje się wzmocnienie roli wymiaru terytorialnego w przyszłej polityce spójności, w celu umacniania dobrobytu ekonomicznego i społecznego.

Osiągnięcie spójności terytorialnej możliwe jest wyłącznie poprzez intensywny i stały dialog pomiędzy wszystkimi interesariuszami rozwoju terytorialnego. Tego rodzaju proces współpracy nazywamy zarządzaniem terytorialnym (ang. *territorial governance*). Sektor prywatny (a zwłaszcza przedsiębiorstwa działające w danym regionie lub miejscowości), środowisko naukowe, sektor publiczny (w szczególności władze lokalne i regionalne), organizacje pozarządowe, a także poszczególne sektory muszą działać wspólnie na rzecz lepszego wykorzystania kluczowych inwestycji w europejskich regionach i rozwiązywania problemów związanych ze zmianami klimatycznymi (Agenda Terytorialna..., 2007).

Dolny Śląsk ma w chwili obecnej dobrą pozycję konkurencyjną wśród polskich regionów i jest wysoce prawdopodobne, że zachowa ją w ciągu kilkunastu kolejnych lat. Ma też rozpoznane i postawione cele strategiczne, które sprzyjają takiemu rozwojowi sytuacji, oraz konsekwencję w ich realizacji. Niemniej jednak zasadniczą kwestią jest koniecz-

ność budowy regionu, który byłby gotowy na przyszłość, to znaczy mającego wolę, koncepcje i zasoby pozwalające na sprostanie wymaganiom przyszłości, której przebieg i uwarunkowania mogą być znacznie bardziej turbulentne, niż wskazywałyby na to proste ekstrapolacje obecnych dominujących trendów.

W dalszej części ekspertyzy wskazane zostanie, iż w objętej horyzontem badań przyszłości możemy spodziewać się zasadniczych zmian kluczowych uwarunkowań rozwoju. Każda z nich pociągać będzie za sobą daleko idące, trudne do przewidzenia skutki, a już na pewno niemożliwe jest przewidzenie skutków interferencji kilku z nich. Odpowiedzią może być jedynie próba sprawienia, by region dolnośląski mógł rozsądnie odpowiedzieć na tak zasadnicze wyzwania. Z pewnością sprzyjać temu będzie potencjał endogeniczny i egzogeniczny Dolnego Śląska, który leży w strategicznym miejscu Polski i Europy, na przecięciu szlaków komunikacyjnych wschód-zachód i północ-południe¹⁰. Region ten jest dobrze rozwiniętym ośrodkiem przemysłowym, akademickim, naukowym i kulturalnym.

W kontekście przedmiotu badań w ramach niniejszego opracowania warto podkreślić, iż w listopadzie 2005 r. Sejmik uchwalił Strategię Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do roku 2020, która stała się podstawą opracowania regionalnego programu na lata 2007–2013 w ramach celu 1. Europejskiej Polityki Spójności (Jakubowska, Kukliński, Żuber, (red), 2008). Strategia określa priorytetowe działania w sferze gospodarczej, przestrzennej i społecznej w kierunku wizji, która brzmi: „Dolny Śląsk europejskim regionem węzłowym” (Strategia Rozwoju..., 2005, s. 40). Prognoza przedstawiona w dalszej części ekspertyzy dotyczy procesów i zjawisk charakteryzujących sferę przestrzenną. Zagadnienia z nią związane odnoszą się do regionalnej polityki rozwoju, której celem jest zwiększenie spójności przestrzennej i infrastrukturalnej regionu i jego integracja z europejskimi obszarami wzrostu. W ramach tej dziedziny polityki gospodarczej państwa dąży się do stymulowania i umacniania integracji przestrzennej oraz infrastrukturalnej jednostki terytorialnej, jaką jest Dolny Śląsk – z Polską i Unią Europejską. Prowadzona jest aktywna polityka ochrony wartości przyrodniczych i kulturowych oraz kształtowania środowiska przyrodniczego regionu w oparciu o zasady ekorozwoju. Działania nakierowane na realizację ww. celów są skupione w pięciu priorytetach:

- 1) Poprawa spójności przestrzennej regionu.
- 2) Zrównoważony rozwój obszarów wiejskich.

¹⁰ Odległość stolicy województwa – Wrocławia od Warszawy i Berlina wynosi około 350 km, do Drezna, Krakowa i Pragi jest około 300 km, zaś do Bratysławy, Szczecina i Wiednia około 400 km. Do najbliższych polskich metropolii – Katowic i Poznania – jest ok. 200 km.

- 3) Poprawa ładu przestrzennego, harmonijności struktur przestrzennych.
- 4) Zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego społeczeństwa i gospodarki.
- 5) Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego regionu.

3.2. Metodologia procesów prognozowania

Prognozowanie, definiowane jako formułowanie naukowo uzasadnionych sądów o stanie zjawiska w określonym momencie (okresie) należącym do przyszłości, z samej swej istoty zawiera niepewność, co do trafności przewidywań. Niemniej odwołanie się do nauki oznacza, że prognoza musi być racjonalnym wnioskowaniem, prowadzącym od przesłanek do wniosków, wykorzystując przy tym reguły nauki (Cieślak (red.), 2001, Gajda, 2001). Poniżej dokonano przeglądu i określono kryteria wyboru określonych metod badawczych, teorii odnoszących się do zjawisk będących przedmiotem badania oraz reguł rozwiązywania problemów pojawiających się w toku badania danego problemu (zob. Korenik S., Miszczak K., Zakrzewska-Półtorak A., Szolek K., Bortacka P., 2008).

W przypadku sporządzania prognoz w zakresie stopnia wewnętrznej spójności terytorialnej regionu mamy do czynienia z kompleksowym zespołem obiektów i zjawisk będących przedmiotem prognozowania. Dlatego w tym przypadku wypadkową badań będzie również zespół prognoz im odpowiadających. Pociąga to za sobą skutki odnośnie organizacji procesu prognozowania, niejako kreuje uwarunkowania tego procesu, zwłaszcza pod kątem doboru metod badawczych.

Należy podkreślić, że do poprawnego opisu tak złożonych zjawisk należy zastosować zarówno zmienne ilościowe, jak i jakościowe. Zatem również prognozy będą miały po części charakter ilościowy, wówczas gdy stan zmiennej będzie mógł być wyrażony liczbą, oraz jakościowy, gdy prognozowanym zdarzeniem będzie stan zmiennej jakościowej lub słownie opisana sytuacja dotycząca zmiennej ilościowej. Ponieważ wybór metod prognozowania jest konsekwencją zaakceptowanych przesłanek prognostycznych i rodzaju posiadanych danych, zatem, mając na uwadze zaprezentowane poniżej oraz inne dostępne informacje, można ustalić, jakie metody byłyby najodpowiedniejsze w analizowanym przypadku. Nie jest tu możliwe przyjęcie postawy pasywnej i sięgnięcie po jedną z metod analizy i prognozowania szeregów czasowych. Za pomocą tego rodzaju metod otrzymuje się prognozę na podstawie występujących w przeszłości, wykrytych prawidłowości, bez ukazywania przyczyn powstania tych prawidłowości. Prognoza może sięgnąć po te metody, gdy jego wiedza o prognozowanym zjawisku wskazuje, że wykryta prawidłowość jest nie-



zmienna lub prawie niezmienna w czasie, tj. gdy zjawisko charakteryzuje się dużą inercją. Mówimy wtedy, że prognosta korzysta z zasady *status quo*, tj. przyjmuje, że na zmienną prognozowania będą oddziaływać, w taki sam sposób jak dotychczas, te same, co dotąd czynniki.

Do zapewnienia poprawności procesu badawczego nie jest też w tym przypadku uzasadnione stosowanie metod prognozowania przyczynowo-skutkowego, gdzie do prognozowania służą przede wszystkim rozbudowane modele oparte na wielowymiarowych szeregach czasowych i przekrojowo-czasowych. W praktyce oznacza to, że zmienne takiego modelu i jego postać analityczna powinny być dobrane według wskazań ekonomii, a parametry szacowane na podstawie próby, charakteryzującej wybrany fragment rzeczywistości. Próba taka powinna mieć z kolei postać wielowymiarowego szeregu czasowego lub przekrojowego albo szeregu przekrojowo-czasowego. Tu jednak napotykamy trudności podobne do wymienionych przy okazji uzasadnienia rezygnacji ze stosowania w niniejszym opracowaniu metod analizy i prognozowania szeregów czasowych.

W rozpatrywanym przypadku najodpowiedniejsze wydają się być metody analogowe oraz metody heurystyczne. W praktyce występuje niekiedy takie właśnie podejście do formułowania prognoz – mówimy wtedy o kombinacji metod. Kombinacja ta może polegać na stosowaniu różnych metod w poszczególnych fazach konstruowania prognozy, a także na uśrednianiu prognoz otrzymanych różnymi metodami.

W tym przypadku szczególnie wartościowa może być metoda analogii przestrzennych, polegająca na przewidywaniu zajścia określonego zdarzenia na podstawie wystąpienia zdarzenia na innych terytoriach (w tym opracowaniu będą to europejskie obszary wzrostu). Stosowne jest również wykorzystanie metody analogii przestrzenno-czasowych. Polega ona na przenoszeniu z jednych obiektów do innych prawidłowości zmian zjawisk w czasie. Analogie przestrzenne zostały wykorzystane do wyznaczania prognoz jakościowych, a przestrzenno-czasowe do ilościowych.

W przypadku prognozowania dotyczącego zmiennych ilościowych najważniejszym problemem metodologicznym prognozowania analogowego jest określenie kryteriów podobieństwa. W niniejszym badaniu należało, w opinii autora, stosować przede wszystkim kryterium podobieństwa kształtu. Według tego kryterium dwie zmienne są podobne, jeżeli charakteryzują się podobnymi zmianami w czasie, tj. mają podobne tendencje rozwojowe, wahaniami sezonowe lub cykliczne.

Z kolei metody heurystyczne polegają na wykorzystaniu opinii ekspertów (lub przede wszystkim ekspertów), opartej na ich intuicji i doświadczeniu. Połączenie w prognozowaniu heurystycznym świadomego wymyślania przyszłości oraz nieświadomo-

mego porządkowania i kojarzenia informacji dotyczących interesującego nas fragmentu rzeczywistości ma na celu pokazanie możliwego obrazu przyszłości, niekoniecznie będącego ekstrapolacją dotychczasowych prawidłowości. Takie postępowanie jest uzasadnione zwłaszcza wówczas, gdy trudno jest zidentyfikować to, jakie prawidłowości dotychczas zachodziły lub gdy obiektywnie nigdy nie występowały. Ekspert buduje w tym przypadku model myślowy prognozowanego wycinka rzeczywistości, starając się w nim uwzględnić fakty zarówno już znane, jak i przeczuwane, ilościowe i jakościowe. Dokonuje eksperymentów na modelu, usuwając odgadnąć czynniki, które mogą wpłynąć na zmianę prognozowanego zjawiska. W procesie prognozowania może występować kilkudziesięciu, ale także kilku ekspertów. Ich opinie są analizowane przez organizatora badań lub eksperta-koordynatora, którzy w celu uzyskania prognozy stosują zazwyczaj regułę największego prawdopodobieństwa lub jej zmodyfikowane wersje.

Wśród licznych metod heurystycznych do przeprowadzenia niniejszych badań autor wybrał zmodyfikowaną metodę delficką wzbogaconą o wywiady zogniskowane. Pierwsza z nich miała zapewnić zwielokrotnienie efektów prognozowania przez rozdzielanie fazy tworzenia projekcji przyszłych zdarzeń od fazy ich oceniania oraz przez wprowadzenie zbiorowego szukania pomysłów przez ekspertów. Następną zastosowano, by zweryfikować wypracowane wnioski z poglądami specjalistów z tej dziedziny.

3.3. Uwarunkowania makroekonomiczne prognozy

Podstawowe znaczenie w rozważaniach dotyczących prognozowania stopnia wewnętrznej spójności terytorialnej regionu mają nie tylko uwarunkowania endogeniczne, ale także egzogeniczne. Szczególnie istotne są te drugie, związane przede wszystkim z procesami społeczno-gospodarczymi i przestrzennymi zachodzącymi w przekroju całej gospodarki narodowej i w szerszym ujęciu ze zjawiskiem globalizacji. Omówione poniżej założenia zostały potraktowane jako podstawa do formułowania wniosków i ocen w dalszej części opracowania.

Po okresie dobrej koniunktury gospodarczej na świecie w latach 2006–2007, w drugiej połowie 2008 r. uwypukliły się negatywne zjawiska, których skala nasiliła się na początku 2009 r. W rezultacie kryzysu finansowego, skutkującego pogorszeniem sytuacji przedsiębiorstw, załamaniem na giełdach papierów wartościowych, powodującym m.in. spadek produkcji przemysłowej i znaczne ograniczenie wymiany towarowej, w większości krajów wysoko rozwiniętych obserwowano m.in. zwiększenie bezrobocia oraz obniżenie



nie dochodów ludności, odczuwalne w większym stopniu przez osoby w najtrudniejszej sytuacji finansowej. W konsekwencji w 2008 r. wzrost PKB w Unii Europejskiej był już niewielki (0,8 %), a w 2009 r. PKB zmniejszył się średnio o ponad 4 %. Kryzys szczególnie boleśnie dotknął państwa bałtyckie, w których PKB spadł o 14 do 18 %. W 2009 r. jedynym państwem, w którym PKB wzrósł o 1,2 % – była Polska. Prognozy zaczynają jednak wskazywać na ożywienie gospodarcze. Wynika z nich bowiem, że w 2010 r. wzrost gospodarczy w UE będzie niski, lecz dodatni, a w 2011 r. ponownie wzrośnie PKB we wszystkich państwach członkowskich (Polityka spójności..., 2010). Kryzys prawdopodobnie pogłębił również regionalne różnice na rynku pracy. Ponieważ według prognoz bezrobocie utrzyma się na wysokim poziomie przez dłuższy czas, długoterminowe bezrobocie i wykluczenie społeczne stają się realnymi zagrożeniami.

Jednak sytuacja polskiej gospodarki, na tle zarówno krajów strefy euro, jak i krajów naszego regionu, prezentuje się korzystnie. Polska, jako jedyna z grona krajów Unii Europejskiej, odnotowała wzrost gospodarczy. Odmienna reakcja polskiej gospodarki na kryzys potwierdza, iż rozwija się ona w sposób zrównoważony. Kryzys finansowy szczególnie uwydatnił niedociągnięcia nadzoru finansowego w wielu krajach, jednocześnie potwierdził słuszność polskich regulacji. W rezultacie Polska w 2009 r. była krajem najszybciej rozwijającym się w Europie. W 2009 r. polski PKB wzrósł o 1,8 %. Było to zdeterminowane głównie wzrostem spożycia ogółem o 2,1 %, w tym spożycia indywidualnego o 2,3 %. Ograniczenie występowało po stronie inwestycji, nakłady brutto na środki trwałe zmniejszyły się o 0,8 %. Popyt krajowy w analizowanym roku przestał mieć pozytywny wpływ na kształtowanie się PKB, natomiast zwiększyła się rola popytu zewnętrznego. Według szacunków Departamentu Analiz i Prognoz Ministerstwa Gospodarki w I połowie 2010 r. PKB wzrósł o 3,1 % (Analiza sytuacji gospodarczej..., 2010) w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego. Głównym czynnikiem wzrostu PKB był popyt krajowy, przy czym miał miejsce dodatni wpływ spożycia i zmiany zapasów, przy znacznym ujemnym wpływie popytu inwestycyjnego. Skala pozytywnego wpływu popytu zagranicznego (eksport netto) była wyraźnie mniejsza niż w poprzednich kwartałach (Informacja o sytuacji..., 2010). Wartość dodana brutto w gospodarce narodowej w I kwartale 2010 r., w porównaniu z analogicznym okresem 2009 r., zwiększyła się o 2,8 %. Wysoki wzrost odnotowano w przemyśle (o 11,2 %) w stosunku do niskiego poziomu przed rokiem, natomiast spadek wystąpił w budownictwie (o 5,8 %) oraz po raz pierwszy od wielu lat, w sektorze usług rynkowych (o 0,7 %). Utrzymały się obserwowane od połowy 2008 r. niekorzystne zjawiska na rynku pracy – spadek zatrudnienia i wzrost bezrobocia w skali roku. W związku z tym przewiduje się, że w 2010 r. w następstwie



trudnej sytuacji na rynku pracy nominalny wzrost przeciętnego wynagrodzenia będzie wolniejszy. Realnie wśród pojedynczych działów w sektorze przedsiębiorstw nie wyklucza się wystąpienia obniżenia płac, co wynikać może z wciąż relatywnie wysokiej stopy bezrobocia ograniczającej presję płacową.

Ponadto osłabienie presji płacowej oraz element wysokiej bazy (w okresie odniesienia, tj. w I półroczu 2009 r. znacząco wzrosły ceny administracyjne oraz akcyza) będą głównymi determinantami ograniczenia przyrostu cen w 2010 r. W drugiej połowie roku tendencja spadkowa może zostać zneutralizowana przez poprawę sytuacji gospodarczej wśród głównych partnerów handlowych Polski, zwiększających popyt na krajową produkcję. Wydaje się jednak, że stopień owej neutralizacji będzie niewielki, a co za tym idzie poziom wzrostu cen w 2010 r. utrzyma się poniżej tego notowanego w roku ubiegłym. Prognozuje się, że wszystkie te czynniki, wraz z aprecjacją złotego oraz słabszą presją płacową, będą oddziaływały w kierunku obniżenia wskaźnika inflacji do poziomu zbliżonego do celu inflacyjnego na koniec 2010 r.

W kontekście kontynentalnych powiązań gospodarczych należy zaznaczyć wagę tranzytowych korytarzy transportowych przebiegających przez Polskę: równoleżnikowych (II i III paneuropejski korytarz transportowy), których znaczenie w prognozowanym okresie 2010–2020 będzie wzrastać wraz z rozwojem rynków wschodnich, oraz południkowych i transwersalnych (IV i VI paneuropejski korytarz transportowy oraz powiązania na kierunku Norymberga–Praga–Wrocław–Warszawa z rozwidleniem Praga–Kraków), przenoszących tranzyt pomiędzy krajami basenu Morza Bałtyckiego i południem Europy (Belof, Mironowicz, Mlek, Zipser, Polański, 2008). Nałożenie korytarzy tranzytowych na kierunki przesyłu dóbr z i do Polski wykazuje rosnącą wagę powiązań równoleżnikowych i transwersalnych, wiążących kraje Europy Zachodniej i Południowej z rynkami wschodu kontynentu. Wyjście naprzeciw potrzebom wynikającym z kontynentalnej wymiany gospodarczej wiąże się z koniecznością realizacji w Polsce, w tym na Dolnym Śląsku, inwestycji infrastrukturalnych, korzystnie wpływających na zwiększenie konkurencyjności gospodarki kraju i regionu.

Rekapitulując, w horyzoncie średnioterminowym tempo wzrostu polskiej gospodarki pozostanie stabilne, choć będzie niższe niż obserwowane w ubiegłym roku. Przewidywana jest kontynuacja pozytywnych tendencji dla gospodarek głównych partnerów handlowych Polski, krajowego rynku finansowego oraz dla oceny przez potencjalnych inwestorów koniunktury gospodarczej.



Po przedstawieniu współczesnych trendów gospodarczych w skali krajowej i międzynarodowej należy poczynić kilka uwag prognozujących rozwój gospodarki regionu dolnośląskiego. Dolny Śląsk będzie rozwijać się jeszcze szybciej. Z jednej strony już jest i pozostanie to związane z napływem inwestycji zewnętrznych – bezpośrednich inwestycji zagranicznych (mówi się o uformowaniu przez te podmioty klastra motoryzacyjnego w obrębie Dolnego Śląska). Z drugiej strony nastąpi zwiększenie aktywności regionalnych podmiotów gospodarczych (Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej Euro 2012), działających w warunkach ograniczania ryzyka inwestycyjnego, m.in. dzięki dotacjom ze środków Unii Europejskiej, rozszerzeniu rynków zbytu, stabilizacji rozwoju gospodarczego i stabilizacji politycznej.

Przyczynią się do tego dalsze ułatwienia w prowadzeniu działalności gospodarczej, wykreowanie nowej jakości obsługi klientów przez jednostki publiczne, promocja WrOM, a przez to całego regionu, rozbudowa infrastruktury turystyczno-wypoczynkowej, a przede wszystkim oparcie procesów gospodarczych o zasady zdrowej konkurencji i „niewidzialnej ręki rynku”. Te uwarunkowania leżą w sferze zainteresowań i możliwości jednostek sektora publicznego.

Nowe inwestycje w różnych branżach, ale przede wszystkim z istoty innowacyjne, będą realizowane również przez rodzimy kapitał. Liderem tych przedsięwzięć jest i pozostanie KGHM S.A., w tym jego obecność na rynku telekomunikacyjnym i teleinformatycznym w postaci sieci Dialog. Ponadto nadal duże znaczenie w procesach inwestycyjnych i innowacyjnych będzie odgrywać sektor małych i średnich przedsiębiorstw, a zwłaszcza firmy średnie. Te ostatnie są uważane za nośniki postępu technicznego, technologicznego i organizacyjnego. W świetle powyższych rozważań oraz wykorzystując różnego rodzaju opracowania i prognozy, oszacowano, iż PKB regionu Dolnego Śląska w latach 2010–2020, przy założeniu, że wskaźnik wzrostu PKB w Unii Europejskiej wynosić będzie średnio 1,4 % w całym okresie prognozowania, będzie wykazywał tendencję dynamicznego wzrostu. Wzrost ten na Dolnym Śląsku w 2010 r. powinien oscylować wokół wartości 4,3 %, analogicznie w latach 2011–2013 po 7,5 %, w 2012 r. 8,5 %. Zwiększenie dynamiki w latach 2011–13 wyestymowane na podstawie danych historycznych uzyskanych m.in. w regionach Andaluzja i Katalonia w Hiszpanii w latach 1991–93, czyli w okresie organizacji wystawy Expo oraz Olimpiady (zob. Korenik, Szółek, 2008).

W oparciu o powyższe ustalenia oraz materiał bazowy (źródłowy – zebrany przez autora w ramach badań własnych, przez przegląd dostępnej informacji statystycznej oraz informacje dostarczone przez różne instytucje) w dalszej części opracowania przedstawione zostały szczegółowe prognozy, których celem było zidentyfikowanie wpływu systemu

komunikacji, sieci infrastrukturalnej i tzw. miękkich determinant rozwoju związanych m.in. z gospodarką opartą na wiedzy (GOW) na stopień spójności terytorialnej województwa dolnośląskiego w określonych aspektach badawczych.

3.4. Prognozy szczegółowe

Koordinacja pomiędzy politykami sektorowymi i terytorialnymi jest ważna, aby zmaksymalizować synergię i uniknąć ewentualnych konfliktów. Debata na temat spójności terytorialnej ma duże znaczenie, jako że uwypukla ona kwestie problematyczne i zachęca do ich pogłębionej analizy, nie tylko w odniesieniu do tych oczywistych obszarów polityki wskazanych poniżej, lecz również w szerszym zakresie (Zielona księga..., 2008):

- Polityka transportowa ma niezaprzeczalny wpływ na spójność terytorialną poprzez jej skutki dla lokalizacji działalności gospodarczej i rozmieszczenia osadnictwa. Odgrywa ona szczególnie ważną rolę w podnoszeniu jakości połączeń z regionami mniej rozwiniętymi.
- Polityka energetyczna przyczynia się do spójności terytorialnej poprzez rozwój w pełni zintegrowanego rynku gazu i energii elektrycznej. Ponadto efektywność energetyczna oraz polityka w zakresie odnawialnych źródeł energii przyczynia się do zrównoważonego rozwoju w całej Unii oraz może dostarczać długoterminowych rozwiązań w odizolowanych regionach.
- Zagwarantowanie dostępu do szybkiego Internetu ma równie wielkie znaczenie, zważywszy na jego rosnącą rolę w dziedzinie konkurencyjności i spójności społecznej.
- Pierwszy filar wspólnej polityki rolnej oraz wsparcie, jakie oferuje rolnikom, również wywiera duży wpływ terytorialny poprzez różnego rodzaju działania oraz środki finansowe, jakie zapewnia na obszarach rolniczych, także poprzez promowanie należytego zarządzania gruntami.
- Europejska strategia zatrudnienia jest integralną częścią strategii lizbońskiej. Przynosi ona znaczący wkład w rozwój kapitału ludzkiego, oferując lepsze możliwości kształcenia oraz zdobywanie nowych umiejętności w różnych dziedzinach. Ponadto wytyczne dotyczące zatrudnienia mówią o spójności terytorialnej, jako o jednym z nadrzędnych celów.
- Polityka ochrony środowiska dyktuje na wiele sposobów lokalizację działalności gospodarczej. Przepisy mogą wpływać na planowanie przestrzenne oraz na plany wykorzystania gruntów. Aby skutecznie realizować cele tej polityki i nakładane przez nią stan-

dardy, regiony i zainteresowane podmioty pracują razem, np. w kontekście wspólnotowego planu działań dotyczącego bioróżnorodności i wspólnego zarządzania obszarami Natura 2000.

- Dostęp do wysokiej jakości badań oraz możliwość uczestnictwa w projektach transgranicznych ma rosnące znaczenie dla perspektyw rozwoju regionalnego. Wymiar terytorialny polityki badawczej wyraża się poprzez ustanowienie europejskiej przestrzeni badawczej (ERA), w ramach której naukowcy mogą się przemieszczać, komunikować i współpracować bez ograniczeń.
- Polityka konkurencji może wpływać na terytorialne rozmieszczenie działalności gospodarczej poprzez gwarantowanie, że pomoc regionalna jest skoncentrowana w regionach o najbardziej niekorzystnej sytuacji oraz poprzez dostosowywanie zakresu zgodnej z prawem pomocy do charakteru i skali problemów.

3.4.1. Analiza i ocena oddziaływania systemu komunikacji na spójność terytorialną Dolnego Śląska

Przez region Dolnego Śląska przebiega Europejska Oś Centralna, stanowiąca element transportowej polityki sąsiedztwa Unii Europejskiej, a jej przebieg na terytorium województwa jest spójny z przebiegiem III Paneuropejskiego korytarza transportowego Berlin/Drezno–Wrocław–Katowice–Kraków–Przemyśl–Lwów–Kijów. Przez obszar województwa wiedzie 16 dróg o łącznej długości 1342 km i 84 drogi wojewódzkie o długości ok. 2298 km.

Analizy natężeń ruchu pojazdów wskazują na pilną potrzebę przeprowadzenia głębokiej modernizacji i rozbudowy całego układu, a zwłaszcza na uzupełnienie sieci dolnośląskiej o autostrady i drogi klasy ekspresowej (Projekt zmiany planu..., 2009). Już obecnie sieć dróg krajowych w województwie dolnośląskim poddawana jest stałym procesom modernizacyjnym. W latach 2010–2013 planowana jest budowa m.in.:

- autostrady A8 na odcinku Autostradowej Obwodnicy Wrocławia (2008–2010);
- autostrady A18 na odcinku Olszyna-Golnice (2008–2010);
- drogi ekspresowej S3 na odcinkach Nowa Sól–Legnica i Legnica (A4)–Lubawka wraz z budową obwodnic Lubina i Jawora (2009–2013);
- drogi ekspresowej S5 na odcinku Korzeńsko–Wrocław (2010–2012);
- obwodnicy Kłodzka w ciągu dróg krajowych nr 33 i 46 (2010–2013);
- obwodnicy Bolkowa w ciągu dróg krajowych nr 3 i 5 (2009–2011);

- obwodnicy Trzebnicy w ciągu dróg krajowych nr 30 (2010–2011);
- przełożenia drogi nr 35 na odcinku Gniechowice–A4 (węzeł Strzegalowice) oraz budowa obwodnic Tyńca, Małuszowa, Wałbrzycha i Świdnicy (2009–2013).

Ponadto autostrada A4, przebiegająca przez obszary charakteryzujące się największą liczbą ludności oraz dużą liczbą inwestycji gospodarczych, stanowić będzie gwarancję dalszego rozwoju gospodarczego tej części Polski. Umożliwi również szybkie połączenie dużych miast europejskich do wschodniej granicy Unii Europejskiej. Długość autostrady A4 zgłoszonej do projektu modyfikacji sieci TEN-T wynosi 680 km. Obecnie autostrada A4 jest wybudowana na odcinku: granica polsko-niemiecka – Jędrzychowice – Wrocław – Opole – Katowice – Kraków – Szarów o ogólnej długości 380 km. Prognoza ruchu samochodowego prezentowanego odcinka została przedstawiona w tabeli 10.

Tab. 10. Prognoza Średniego Dobowego Ruchu pojazdów samochodowych na sieci dróg krajowych w 2025 roku, na poszczególnych odcinkach autostrady A4

L.p.	Odcinek	Odległość w km	SDR w tys. 2025
1.	Zgorzelec – Krzyżowa	51	23,5
2.	Krzyżowa – Wrocław	121	48,9
3.	Wrocław – Opole	80	42,5
4.	Opole – Katowice	160	40,4
5.	Katowice – Kraków	77	56,4
6.	Kraków – Rzeszów	154	37,1
7.	Rzeszów – Korczowa	88	13,1

Źródło: studium DSR opracowane przez Politechnikę Warszawską, Warszawa 2008.

Projekt związany z budową autostrady A4 ma strategiczny charakter z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego regionu i jest zgodny z:

- Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2008–2012 ustanowionym Uchwałą Nr 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25 września 2007 roku. Program dotyczy realizacji zadań z zakresu rozwoju i modernizacji infrastruktury drogowej ujętych w perspektywach finansowych Unii Europejskiej w latach 2004–2006 oraz w latach 2007–2013, a także zadania realizowane bez udziału środków Unii Europejskiej.
- Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013.



Kolejna inwestycja łączy dwa węzły drogowej i multimodalnej (kolejowej, transportu kombinowanego, porty lotnicze) sieci TEN-T w Poznaniu i Wrocławiu. Stanowi fragment międzynarodowych szlaków drogowych Praga–Wrocław–Poznań–Gdańsk/Gdynia i dalej liniami promowymi do Karlskrony, Nynäshamn (Sztokholmu) i Helsinek oraz Drezno–Wrocław–Poznań–Kaliningrad. Jako droga E-261 stanowi element sieci głównych dróg ruchu międzynarodowego AGR. Projekt ma też istotne znaczenie regionalne, łącząc bezpośrednio dwie duże największe aglomeracje Polski zachodniej (Poznań i Wrocław).

Warto podkreślić, iż województwo dolnośląskie charakteryzuje się dobrze rozwiniętą siecią kolejową obsługującą najważniejsze ośrodki o znaczeniu gospodarczym i turystycznym. Przez teren Dolnego Śląska przebiegają magistrale kolejowe o znaczeniu międzynarodowym, które jako jedyne, w porównaniu do standardu połączeń kolejowych o znaczeniu aglomeracyjnym i regionalnym, spełniają wymogi dotyczące jakości. Jednak brak odpowiednich nakładów inwestycyjnych na modernizację i utrzymanie tej sieci oraz spadek znaczenia transportu kolejowego w ruchu towarowym spowodował degradację stanu technicznego linii kolejowych. Zostało to zauważone przez samorząd wojewódzki, który jest w trakcie rewitalizacji linii Wrocław–Trzebnica, Szklarska Poręba–Jakuszyce. Dodatkowo planuje się przejęcie linii kolejowych m.in. Wrocław–Świdnica Miasto (nr 285), Kobierzyce–Piława Górna, Dzierżonów–Bielawa.

Rekapitulując, zarówno budowa autostrad, dróg szybkiego ruchu oraz obwodnic miejscowości, a także plany związane z Kolejami Dolnośląskimi wpisują się w założenia podstawowych dokumentów planistycznych, w szczególności dotyczących spójności terytorialnej.

Kolejnym elementem systemu komunikacji są drogi wodne. Przyjmuje się, że żegluga śródlądowa będzie alternatywnym (ale nie konkurencyjnym) sposobem przewozu towarów na drodze wodnej Odry (od Kanału Gliwickiego). Dlatego droga ta zostanie zmodernizowana, m.in. poprzez realizację stopnia wodnego Malczyce, modernizację stopni Chruścice i Ujście Nysy oraz integrację z systemem żeglugi śródlądowej w Niemczech i z żeglugą bałtycką. Wykorzystanie transportowe innych dróg wodnych będzie miało znaczenie wyłącznie w turystyce. Projekt pt. Uzupełnienie Odrzańskiej Drogi Wodnej o odcinek od ujścia Nysy Łużyckiej do Brzegu Dolnego zlokalizowany jest w ciągu rzeki Odry w województwach: dolnośląskim i lubuskim, tj. od miasta Brzeg Dolny do ujścia rzeki Nysa Łużycka (odcinek od ujścia rzeki Nysa Łużycka do ujścia do Morza Bałtyckiego stanowi już integralny element sieci TEN-T). Jednocześnie stanowi również komponent żeglugi śródlądowej na terytorium Polski Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC) – inicjatywy szczebla samorządów regionów Szwecji, Polski, Republiki

Czeskiej, Słowacji, Węgier i Chorwacji. Długość proponowanego do modyfikacji odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej wynosi 260 km. Proponowany do wpisania do sieci TEN-T odcinek Odrzańskiej Drogi Wodnej, z uwagi na niewystarczający zakres prac konserwacyjnych i remontowych, uległ degradacji, co spowodowało częściową utratę żeglowności i zaniechanie regularnej działalności przez żeglugę śródlądową. Na obszarze proponowanego do modyfikacji odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej usytuowane są porty śródlądowe w miejscowościach: Malczyce, Ścinawa, Głogów, Nowa Sól, Cigacice i Krosno Odrzańskie, natomiast najważniejsze przeładownie znajdują się w miejscowościach: Pogolewo Górne oraz Malczyce.

Analizując infrastrukturę lotniczą na Dolnym Śląsku, stwierdzić należy, że nie została ona do tej pory optymalnie rozbudowana. Co więcej, nie powstały żadne nowe obiekty, a niektóre już istniejące (jak np. lotniska wojskowe) straciły swoje funkcje transportowe. Stąd zasadniczą rolę w obsłudze komunikacji lotniczej pełni PL WR (Projekt zmiany planu..., 2009). Obecnie trwają prace nad rozbudową tego obiektu, co szerzej scharakteryzowano w podrozdziale 1.6.

Charakteryzując system komunikacji w aspekcie spójności terytorialnej Dolnego Śląska, należy przypuszczać, iż dojdzie do powstania zintegrowanych systemów transportowych w obszarach funkcjonalnych otaczających nie tylko największe miasto regionu – Wrocław, ale także ośrodki średniej wielkości – Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra oraz w niektórych innych obszarach o wysokiej spójności funkcjonalnej (np. turystycznych – Kłodzko). Na podstawie obserwowanych tendencji prognozować można, iż transport zbiorowy i indywidualny będą miały charakter komplementarny, a rola transportu zbiorowego będzie wzrastać wraz z wielkością ośrodka oraz bliskością jego dzielnic centralnych. Będzie ona wspierana poprzez (Ekspertycki Projekt Koncepcji..., 2008):

- a) integrację funkcjonalną i taryfową systemów komunikacji szynowej i autobusowej (obsługiwanych przez przewoźników komunalnych i prywatnych) obejmującą obszar funkcjonalny oraz jego zaplecze;
- b) istnienie w większych ośrodkach pełnych obwodnic drogowych gwarantujących usunięcie ze stref centralnych ruchu tranzytowego oraz ruchu pomiędzy osiedlami podmiejskimi;
- c) rozbudowany system parkingów „parkuj i jedź” zlokalizowanych na przecięciu obwodnic i linii komunikacji szynowej;



- d) wydzielenie w dużych ośrodkach rozległych stref pieszych obsługiwanych transportowo przez podziemną komunikację szynową oraz podziemne parkingi dla osób mieszkających w ich obrębie;
- e) uruchomienie inteligentnych systemów sterowania ruchem (z preferencją dla komunikacji zbiorowej w strefach centralnych).

3.4.2. Określenie poziomu spójności terytorialnej województwa dolnośląskiego w zakresie sieci infrastrukturalnych

Osiągnięcie spójności terytorialnej województwa dolnośląskiego możliwe jest wyłącznie poprzez intensywny i stały dialog pomiędzy wszystkimi interesariuszami rozwoju terytorialnego. Sektor prywatny (a zwłaszcza przedsiębiorstwa działające w regionie), środowisko naukowe, sektor publiczny (w szczególności władze lokalne i regionalne), organizacje pozarządowe, a także poszczególne sektory muszą działać wspólnie na rzecz lepszego wykorzystania kluczowych inwestycji w europejskich regionach i rozwiązywania problemów związanych ze zmianami klimatycznymi (Agenda Terytorialna..., 2007). W związku z powyższym w tej części opracowania przedstawiony zostanie poziom spójności terytorialnej Dolnego Śląska w aspekcie jakości infrastruktury, rozumianej jako wybrane rodzaje infrastruktury technicznej (infrastruktura energetyczna, przeciwpowodziowa, militarna, wodno-ściekowa) i infrastruktura intelektualna (gospodarka oparta na wiedzy, region i miasta uczące się).

Jednym z podstawowych uwarunkowań rozwoju przestrzennego Polski, w tym Dolnego Śląska, jest obecnie sytuacja energetyczna postrzegana w wymiarze globalnym, europejskim i krajowym. Do kluczowych elementów należy w tym kontekście zaliczyć (Ekspercki Projekt Koncepcji..., 2008):

- długookresowy wzrost cen nośników energii;
- zagrożenie ograniczenia dostaw nośników energii jako elementu polityki międzynarodowej;
- restrykcyjną politykę Unii Europejskiej w zakresie ograniczania emisji CO₂ (pakiet energetyczno-klimatyczny);
- brak spójnej polityki energetycznej Unii Europejskiej oraz brak integracji krajowych systemów energetycznych;
- brak wystarczającej dywersyfikacji źródeł zaopatrzenia w paliwa płynne i gazowe w Polsce;

- ograniczony potencjał odnawialnych źródeł energii oraz ich niedostateczne wykorzystanie;
- nieadekwatne do popytu rozmieszczenie elektrowni oraz nieprawidłowo rozwinięte wewnętrzne sieci przesyłowe energii i gazu.

Przewiduje się, iż pomimo fluktuacji w długim okresie będzie następował wzrost cen nośników energii. U podstaw takich prognoz leży założenie dalszego dynamicznego rozwoju gospodarczego w krajach Azji (przede wszystkim w Chinach i Indiach). Rozwój ten powoduje powstawanie luki podażowej, zwłaszcza na rynku ropy naftowej, a pośrednio także gazu ziemnego i paliw stałych. Nie bez znaczenia są też problemy z dostawami (czynniki naturalne oraz niestabilność polityczna w rejonach wydobywania) oraz wyczerpywanie się łatwo dostępnych zasobów ropy i gazu. W Polsce wydobywa się rocznie około 4,5 mld m³ gazu ziemnego i nieco ponad 0,5 mln ton ropy naftowej. Mimo znacznych nakładów i prac poszukiwawczych, wielkości te nie ulegają większym zmianom. Ponadto polskie sieci przesyłowe są także słabo zintegrowane z sieciami państw sąsiednich. W perspektywie roku 2020 przewiduje się wystąpienie znacznych deficytów energii na obszarach funkcjonalnych największych ośrodków, w tym przede wszystkim Wrocławia.

Najbardziej rozpowszechnionym źródłem energii odnawialnej w województwie dolnośląskim jest energia spadku wody. Pozostałe źródła energii odnawialnej – energia słoneczna, energia geotermalna, biomasy, biogazu – są wykorzystywane na mniejszą skalę. Energetyka wiatrowa w regionie pozostaje w początkowej fazie rozwoju. Pierwsze farmy wiatrowe mają powstać w okolicach Bogatyni oraz w gminie Zagrodno. Obecnie działa elektrownia wiatrowa w miejscowości Słup. Na tej podstawie można stwierdzić, iż ten rodzaj sieci infrastrukturalnej w niewystarczającym stopniu sprzyja podnoszeniu poziomu spójności terytorialnej Dolnego Śląska. Podobna ocena dokonana została w obszarze infrastruktury przeciwpowodziowej, zwłaszcza w kontekście powodzi w 1997 r. i 2010 r. Aby prognoza na przyszłe lata 2010–2020 była pozytywna, powinny zostać podjęte wspólne przedsięwzięcia przede wszystkim w obszarze pogranicza polsko-czeskiego i powinny one dotyczyć ochrony rzek transgranicznych przed zanieczyszczeniami i polepszenia jakości wody w zlewniach rzek przekraczających granicę polsko-czeską. Odnosi się to przede wszystkim do zlewni rzek Nysy Łużyckiej, Nysy Kłodzkiej, Białej Głuchołaskiej, Osobłogi i Olzy wraz z ich dopływami (Belof, Mironowicz, Mlek, Zipser, Polański, 2008). Powinno to odbywać się w zakresie prowadzenia monitoringu w przekrojach granicznych cieków oraz wód podziemnych, ochrony ilościowej i jakościowej zbiorników wód, w tym poprzez wzmocnienie efektywności prawnej obszarów Głównych Zbiorników Wód Podziemnych

(których wyodrębniono 27 po stronie polskiej na obszarze pogranicza) i Chronionych Obszarów Naturalnej Akumulacji Wód (których wyodrębniono 11 w Republice Czeskiej na obszarze pogranicza) oraz skoordynowanie działań w zakresie użytkowania i ochrony struktur hydrogeologicznych przekraczających granicę państwową, w tym również przywracania równowagi hydrogeologicznej w obszarach zaburzonych stosunków wodnych, jak i ochrony obszarów współwystępowania zwykłych wód podziemnych i wód mineralnych. Długoterminowym celem powinna być odnowa jakości rzeki Odry do stanu, który będzie gwarantować możliwość wykorzystania rzeki do celów komunalnych, gospodarczych, jak również turystycznych.

Analizując elementy systemu ochrony przeciwpowodziowej, niestety należy stwierdzić, iż nie sprzyjają one poprawie spójności terytorialnej Dolnego Śląska i wiele w tym zakresie jest jeszcze do zrobienia. W dużym stopniu do takiej oceny przyczynia się znaczna dekapitalizacja poszczególnych elementów infrastruktury przeciwpowodziowej, które nie stanowią spójnego, w pełni wystarczającego systemu ochrony przed powodzią. Warto byłoby skorzystać w przygotowywaniu działań i zadań służących modernizacji i budowie infrastruktury przeciwpowodziowej z doświadczeń (na zasadzie benchmarkingu) krajów europejskich, jak chociażby Holandii, gdzie oprócz przedsięwzięć strictly technicznych (budowa zbiorników retencyjnych, kanałów ulgi, polderów i obwałowań) w istotny sposób unowocześniono tę infrastrukturę poprzez działania nietechniczne: stworzenie krajowego, efektywnego i szybko reagującego na gwałtowne załamania pogody systemu komputerowego, edukację mieszkańców, czy stworzenie specjalnych rodzajów ubezpieczeń od skutków powodzi. W obecnym sposobie zarządzania system ochrony przeciwpowodziowej w województwie dolnośląskim, na terenie którego zlokalizowanych jest wiele obszarów o szczególnym zagrożeniu powodziowym, brakuje elementów prognostycznych skoordynowanych przez różne ośrodki decyzyjne każdego szczebla samorządu terytorialnego oraz długofalowego prewencyjnego planowania przestrzennego. Stąd propozycja autora włączenia do programu Foresight regionalny tej kategorii działań i przez to zwiększenie prawdopodobieństwa osiągnięcia optymalnej spójności przestrzennej regionu dolnośląskiego. Realizacji tego celu sprzyjać powinny również działania podejmowane w ramach poprawy jakości infrastruktury wodno-ściekowej. Stan zwodociągowania województwa jest wysoki (przede wszystkim w powiatach centralnej i północnej części regionu), lecz niestety zróżnicowany. Zwłaszcza w obszarach górskich występują jednostki wiejskie nie w pełni zwodociągowane. Zdecydowana większość miast dolnośląskich posiada komunalne oczyszczalnie ścieków, ale nie wszystkie z nich spełniają wymogi ochrony środowiska (Projekt zmiany planu..., 2009). Pomimo wspomnianych słabych stron infrastruktury wodno-ściekowej,



można wskazać szereg działań podejmowanych w celu poprawy jej jakości, np. (Raport o inwestycjach, 2010):

- w 2010 roku w Jeleniej Górze wybudowanych i przebudowanych zostanie 25 km sieci wodociągowej i 50 km sieci kanalizacyjnej; miasto zmodernizuje również oczyszczalnie ścieków; inwestycja ma kosztować 120 mln zł;
- Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej „Dolina Baryczy” za ponad 140 mln zł przebuduje i rozbuduje trzy oczyszczalnie ścieków w Miliczu, Żmigrodzie i Sułowie, 150 km kanalizacji oraz wyremontuje 45 km sieci już istniejącej; skanalizowane zostaną Zduny-Cieszków, Milicz, Sułów i Żmigród;
- Wrocław za pomocą unijnej dotacji wyremontuje swoją oczyszczalnię ścieków;
- w Środzie Śląskiej wybudowanych zostanie 20 km sieci kanalizacyjnej i zmodernizowana oczyszczalnia ścieków, inwestycja ma kosztować ponad 40 mln zł;
- w Strzegomiu wybudowanych zostanie 50 km kanalizacji i rozbudowana oczyszczalnia ścieków, z zastosowaniem najnowszych technologii związanych z biologicznym oczyszczaniem; koszt inwestycji to 80 mln zł;
- na terenie gmin Platerówka, Sulików i Zgorzelec powstanie 40 km nowej kanalizacji, a w Sulikowie wybudowana zostanie oczyszczalnia ścieków.

Przedstawione powyżej wybrane inwestycje świadczyć mogą o postępującej poprawie sytuacji w zakresie tego rodzaju sieci infrastrukturalnej. Podobna tendencja jest zauważalna w odniesieniu do telekomunikacyjnych sieci infrastrukturalnych. Wskaźnik abonentów na 1000 mieszkańców wynosi 331,3 i jest większy od wskaźnika krajowego (269,0), co plasuje województwo na drugim miejscu w kraju, zaraz po województwie mazowieckim (Projekt zmiany planu..., 2009). Pomimo dynamicznego rozwoju telefonii komórkowej (od 2003 r. do dziś tendencja wzrostowa i prognozuje się, iż wzrost ten utrzyma się w najbliższych latach), liczba jej użytkowników jest nadal niższa niż w większości krajów europejskich. Dodatkowym problemem niesprzyjającym spójności terytorialnej Dolnego Śląska jest występowanie w dalszym ciągu terenów o niewystarczającym zasięgu odbioru sygnału.

Charakteryzując infrastrukturę militarną województwa dolnośląskiego w aspekcie jego spójności, należy wskazać, iż po 1990 r. zasięg terenów pełniących funkcje militarne (tereny te stwarzały bariery w rozwoju regionu i niektórych miast w nim zlokalizowanych) znacznie zmniejszył się, co spowodowane było m.in. sukcesywną relokacją jednostek wojskowych z Polski zachodniej do województw wschodnich. Sąsiedztwo terenów i obiektów wojskowych powodowało konflikty przestrzenne związane z uciążliwościami dla społeczno-

ści lokalnych i regionalnego rozwoju gospodarczego. Warto podkreślić, iż w województwie dolnośląskim na terenie dziewięciu gmin znajduje się: sześć stref ochronnych wokół obiektu wojskowego i pięć stref ochronnych ujęć wód dla instytucji podległych MON. Jednak jak zostało już wspomniane, na przestrzeni kilkunastu lat liczba tego typu stref i obszarów zamkniętych zmalała do optymalnej liczby zapewniającej odpowiedni poziom organizacji systemu bezpieczeństwa w województwie. Autor upatruje istotnych możliwości zwiększenia poziomu spójności terytorialnej tego regionu poprzez odpowiednią koordynację i integrację działań w zakresie systemu obronności i ochronny przeciwpowodziowej. Z pewnością realizacji tego celu sprzyjać będzie odpowiednio wysoki poziom infrastruktury intelektualnej (niematerialnej), determinujący zarówno stopień konkurencyjności i innowacyjności infrastruktury materialnej, jak i stopień kohezji przestrzennej Dolnego Śląska.

W aspekcie charakterystyki i określenia wpływu intelektualnych sieci infrastrukturalnych na poziom spójności terytorialnej Dolnego Śląska wskazać należy na szczególną pozycję WřOM, wyróżniającego się najwyższym poziomem konkurencyjności w województwie dolnośląskim i identyfikowanego jako prężna „lokomotywa” rozwoju gospodarczego regionu. W ocenie przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego Dolnego Śląska najbardziej charakterystyczną cechą WřOM jest wysoka atrakcyjność inwestycyjna tego terenu, przejawiająca się między innymi w znaczącej dynamice procesów innowacyjnych oraz, co istotniejsze, występowania zjawiska określanego mianem *spill-over*, czyli rozlewania się innowacji, dyfuzji ich na otaczające tereny. Proces ten sprzyja zwiększaniu spójności terytorialnej WřOM z jego peryferiami.

Warto podkreślić, iż wykorzystanie nowych uwarunkowań zewnętrznych, związanych przede wszystkim z procesem integracji europejskiej oraz wewnętrznych, determinowanych kształtującym się wprawdzie dopiero na terenie WřOM układem o charakterze sieciowym, ale – co najważniejsze – wykazującym cechy egzogeniczności i przez to będącym w miarę konkurencyjnym, stanowi niewątpliwie ogromną szansę dla decydentów i mieszkańców tej części Polski. Przedsięwzięcia podejmowane w tym zakresie i realizowane w optymalny sposób z pewnością wpłyną na modernizację struktury społeczno-ekonomicznej i przyczynią się do podniesienia siły konkurencyjnej i innowacyjności całego Dolnego Śląska (Miszczak, 2003). Niestety, WřOM posiada także deficyty w zakresie:

- a) rozwoju połączeń komunikacyjnych z głównymi ośrodkami życia gospodarczego Europy (konieczna jest: naprawa i rozbudowa sieci dróg głównych, przebudowa szlaków kolejowych i zwiększenie siatki połączeń lotniska Wrocław-Stachowice);
- b) siedzib struktur kierowniczych międzynarodowych korporacji gospodarczych;
- c) central światowych instytucji finansowych.



Należy również zauważyć, iż wyniki badań *Foresight* dotyczące Dolnego Śląska wskazują na powiększanie się dystansu rozwojowego między Wrocławskim Obszarem Metropolitalnym a pozostałą częścią województwa. Szczególnie istotne są następujące problemy (Foresight, 2007):

- a) pustynnienie społeczno-gospodarcze poza WrOM;
- b) brak ośrodków akademickich poza WrOM;
- c) rosnące powiązanie WrOM z zagranicą kosztem obszarów peryferyjnych;
- d) lokowanie inwestycji zagranicznych jedynie w obrębie WrOM i ich brak poza tym obszarem;
- e) wypieranie firm w regionie przez konkurencję z WrOM;
- f) dysproporcje w zarobkach między WrOM a pozostałą częścią województwa;
- g) koncentracja środków finansowych we Wrocławiu;
- h) starzenie się społeczeństwa poza WrOM.

Opisane determinanty zwiększają dysproporcje w zakresie infrastruktury intelektualnej na Dolnym Śląsku i w konsekwencji utrudniają osiągnięcie optymalnego stopnia spójności terytorialnej tego regionu.

3.5. Analiza SWOT proponowanych rozwiązań

Kompleksowość powyższych analiz, dotyczących wpływu systemu komunikacji i sieci infrastrukturalnych na spójność terytorialną Dolnego Śląska, wymaga przedstawienia pozytywnych (szanse) i negatywnych (zagrożenia) uwarunkowań proponowanych rozwiązań (tab. 11).



Tab. 11. Szanse i zagrożenia realizacji działań w zakresie systemu komunikacji i sieci infrastrukturalnych w aspekcie spójności terytorialnej Dolnego Śląska

SZANSE	ZAGROŻENIA
<p>Ukształtowanie się do roku 2020 sieci infrastruktury transportowej nawiązującej do układu najważniejszych powiązań funkcjonalnych pomiędzy głównymi ośrodkami krajowymi oraz sąsiednimi, zagranicznymi. Będą to w pierwszej kolejności powiązania najważniejszych jednostek osadniczych w obrębie Dolnego Śląska, następnie powiązania tych jednostek z głównymi krajowymi ośrodkami po obwodzie Centralnego Sześciokąta oraz powiązania z przestrzenią europejską, w tym przede wszystkim niemiecką i czeską.</p>	<p>Zakończenie tylko części spośród inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej, planowanych w ramach programów operacyjnych na okres 2007–2013, spowodowane wzrostem kosztów i barierami instytucjonalnymi. W efekcie w kolejnych latach zajdzie konieczność dalszych intensywnych działań inwestycyjnych i modernizacyjnych, które odbywać się będą w warunkach nowej struktury budżetu Unii Europejskiej, znowelizowanej polityki wspólnotowej w zakresie ochrony środowiska (w tym emisji CO₂) oraz przy stale rosnących kosztach energii. Będzie to miało wpływ na zasady etapowania i finansowania poszczególnych inwestycji.</p>
<p>Zwiększona integracja poszczególnych rodzajów transportu, w tym szczególnie drogowego i szynowego (systemy kombinowane w transporcie towarów, park and ride w przewozach pasażerskich) oraz lotniczego i kolejowego.</p>	<p>Wzrost popytu na samochodowe usługi transportowe kosztem transportu kolejowego, w którym następuje pogłębianie się „luki remontowej” na liniach nieobjętych umowami międzynarodowymi.</p>
<p>Uruchomienie systemowych działań władz samorządowych województwa i Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei na rzecz odbudowy regionalnego systemu kolei dojazdowych.</p>	<p>Trwały regres w dziedzinie transportu wodnego na Odrzańskiej Drodze Wodnej przy znacznym opóźnieniu realizacji zadań, przyjętych w Programie dla Odry – 2006 oraz pogarszających się warunkach hydrologicznych.</p>
<p>Trend wzrostowy w ilości lotów i liczbie odprawianych pasażerów w Porcie Lotniczym Wrocław i rozpoczęcie działań na rzecz jego modernizacji.</p>	<p>Brak (poza Wrocławiem) tendencji rozwojowej infrastruktury lotniczej Dolnego Śląska, determinujący jej niespójność (nie powstały żadne nowe obiekty, a niektóre dawne lotniska wojskowe straciły swoje funkcje transportowe).</p>
<p>Wzrost zainteresowania gmin zbiornikami retencyjnymi.</p>	<p>Mały stopień realizacji programów minimalizacji wytwarzanych odpadów.</p>
<p>Atrakcyjne położenie geopolityczne Dolnego Śląska, zwiększające dostępność regionu (w tym przede wszystkim Wrocławia) i sprzyjające tworzeniu dobrego klimatu biznesowego.</p>	<p>Zróżnicowany poziom stanu technicznego i sprawności elementów technicznej infrastruktury przeciwpowodziowej, nie stanowiącej spójnego, w pełni wystarczającego systemu ochrony przed powodzią, przy równoczesnym braku jasno określonych norm prawnych i ich skutecznego egzekwowania w tej dziedzinie.</p>



<p>Wyodrębnionych pięć kategorii sektorów wysokiej szansy w infrastrukturze intelektualnej Dolnego Śląska (przede wszystkim WroM):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sektory przemysłu wysokich technologii (produkcja środków farmaceutycznych, produkcja instrumentów medycznych i precyzyjnych, produkcja maszyn biurowych i komputerów, produkcja sprzętu oraz urządzeń radiowych i telewizyjnych). 2. Sektory przemysłu średnich technologii (produkcja środków transportu, produkcja wyrobów chemicznych, produkcja maszyn i urządzeń, produkcja maszyn i aparatury elektrycznej). 3. Sektory przemysłu tradycyjnego (przetwórstwo surowców mineralnych i zagospodarowanie odpadów surowcowych, energetyka tradycyjna i alternatywna). 4. Usługi wysokich technologii (doradztwo dotyczące sprzętu komputerowego i oprogramowania, dostęp do usług on-line, działalność badawczo-rozwojowa, prowadzona przez: szkoły wyższe, jednostki badawczo-rozwojowe, placówki PAN, centra badawczo-rozwojowe). 5. Pozostałe usługi (doradztwo finansowe w zakresie wspierania powstawania firm lub ich dokapitalizowania w fazie start up, np. poprzez fundusze typu seed capital lub venture capital, usługi turystyczne w zakresie turystyki biznesowej oraz turystyki kulturowej, usługi związane z rekrutacją pracowników, transport intermodalny, oznaczający przewóz ładunków przy wykorzystaniu więcej niż jednego środka transportu). 	<p>Intensyfikacja procesu polaryzacji infrastruktury intelektualnej Dolnego Śląska (gentryfikacja WroM kosztem peryferii), stanowiąca w konsekwencji barierę dla osiągnięcia optymalnego stopnia spójności terytorialnej województwa.</p>
<p>Wzrost zainteresowania inicjatywą partnerstwa publiczno-prywatnego, ułatwiającego finansowanie inwestycji na Dolnym Śląsku</p>	<p>Zaostrzające się normy środowiskowe i rosnące ceny energii spowodują, że do roku 2015 Polska (w tym Dolny Śląsk) nie wypełni założeń europejskiego pakietu klimatyczno-energetycznego.</p>
<p>Możliwość osiągnięcia do 2020 roku stopniowej konwergencji – zmniejszania się międzyregionalnych dysparytetów rozwojowych w przeliczeniu na 1 mieszkańca – poprzez ogólny wzrost poziomu wykształcenia ludności, rozwój infrastruktury i dostępności usług oraz poprawę jakości środowiska przyrodniczego na Dolnym Śląsku.</p>	<p>Nasilające się stopniowo zjawisko delokalizacji w Polsce (w tym w województwie dolnośląskim) spowoduje konieczność zmiany profilu ośrodków przemysłowych powstałych przede wszystkim we Wrocławiu.</p>

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Ekspercki Projekt..., 2008, Foresight regionalny..., 2007, Projekt zmiany planu..., 2009.

Taka charakterystyka stanowi uzupełnienie analizy SWOT, dokonanej we wcześniejszych rozdziałach opracowania, zawierających opis mocnych i słabych stron wybranych elementów systemu komunikacji i sieci infrastrukturalnych.

Katarzyna Miszczak, Alicja Zakrzewska-Póltorak, Anna Mempel-Śnieżyk

Wnioski i rekomendacje

Na podstawie przeprowadzonych rozważań i analiz należy prognozować, iż w mniejszym bądź większym stopniu (w zależności od siły oddziaływania szans i zagrożeń dla planowanych działań) do 2020 r. zostaną zrealizowane priorytety w zakresie sfery przestrzennej, czyli:

- a) poprawa spójności przestrzennej regionu;
- b) zrównoważony rozwój obszarów wiejskich;
- c) poprawa ładu przestrzennego i harmonijności struktur przestrzennych;
- d) zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego społeczeństwa i gospodarki;
- e) zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego regionu.

Ponadto można przypuszczać, iż nastąpi upowszechnienie przyjmowanych w krajach Unii Europejskiej standardów dostępności do podstawowych usług publicznych, a także podwyższenie dostępności do usług wyspecjalizowanych (szkolnictwa wyższego, specjalistycznej opieki zdrowotnej) w wyniku rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej oraz zmian profilu placówek i stosowanych procedur (Ekspercki Projekt..., 2008).

Z drugiej strony prognozowane zmniejszenie się ogólnej liczby mieszkańców Polski (w tym również Dolnego Śląska) nastąpi kosztem osadnictwa wiejskiego i małych miast. Postępujące procesy metropolizacji powodować będą wzrost zaludnienia, koncentrację osadnictwa i działalności gospodarczej w strefach podmiejskich dużych miast (Wrocławia, Jeleniej Góry, Legnicy, Wałbrzycha, Lubina). Sieć średniej wielkości miast pozostanie stabilna, oznaczając trwale policentryczny charakter osadnictwa i zapewniając ciągłość przestrzenną oraz trwałość zasiedlenia terytorium kraju, w tym regionów depopulacyjnych, a także określone standardy przestrzennej dostępności mieszkańców do usług publicznych. Niemniej jednak dynamika wzrostu rangi stolicy regionu – Wrocławia będzie większa w porównaniu do pozostałych miast Dolnego Śląska i w wyniku intensyfikacji powiązań z regionalnymi sieciami ośrodków metropolitalnych w Europie (zwłaszcza w Niemczech i Republice Czeskiej) WROM będzie ciężył, w myśl założeń teorii progowej B. Malisza, bardziej w kierunku naszych południowych i zachodnich sąsiadów. Przy spełnieniu jednak warunku maksymalnie czterogodzinnej wzajemnej dostępności centrów głównych polskich miast, możliwe jest wykształcenie się wspólnego rynku inwestycyjnego w obwodzie



Centralnego Sześciokąta, opartego na codziennych bezpośrednich kontaktach gospodarczych, a także znaczne rozszerzenie zasięgu rynku dóbr kultury. Ułatwi to dodatkowo rozwój funkcji metropolitalnych Wrocławia, funkcji konkurencyjnych w stosunku do funkcji pełnionych przez duże miasta innych krajów europejskich (jak np. Praga czy Berlin), przy jednoczesnym ograniczeniu wzrostu kosztów zewnętrznych (transportowych, środowiskowych, społecznych), charakterystycznych dla intensywnie zagospodarowanych, wielomilionowych aglomeracji miejskich.

Warto także podkreślić, że ukształtowanie się na terenie województwa dolnośląskiego struktur dyssypatywnych o charakterze sieciowym, stwarza największe szanse na wytworzenie struktury gospodarczej opartej na wiedzy, przy jednoczesnym ograniczeniu konfliktów z istniejącym systemem przyrodniczym. Pozwala to na zachowanie trwałych obszarów zasilania systemu ekologicznego regionu, pod warunkiem wykorzystania endogenicznych czynników rozwojowych i zasobów przyrody dla rozwoju zgodnego z predyspozycjami zasobowymi tego obszaru Polski oraz zasadami rozwoju suspensywnego. Taki kształt systemu osadniczego zapewnia terytorialną spójność i konkurencyjność dolnośląskiej przestrzeni i gospodarki w Unii Europejskiej. Istnieje jednak wiele (opisanych wcześniej w opracowaniu) warunków niezbędnych do osiągnięcia tego celu. Jednym z nich jest konieczność przyspieszenia i optymalizacji działań w zakresie modernizacji i rozbudowy infrastruktury wodnej (tj. przede wszystkim realizacja Programu dla Odry – 2006) oraz zapewnienie ochrony przeciwpowodziowej i zwiększenie retencji wód. Przedsięwzięcia te sprzyjać będą kolejnemu priorytetowi w zakresie sfery przestrzennej w aspekcie spójności terytorialnej, a mianowicie zapewnieniu bezpieczeństwa ekologicznego regionu i poprawie ładu przestrzennego zwłaszcza na terenach górskich. Autor prognozuje, iż w wyniku procesu sukcesji, a w niektórych przypadkach mutacji w strukturze funkcjonalnej jednostek osadniczych zlokalizowanych w pasie Sudetów będą się rozwijały miejscowości o funkcjach uzdrowiskowych i wypoczynkowych, oferujące także dogodne warunki życia ludności miejscowej. Natomiast w strefach otaczających duże miasta Dolnego Śląska będzie postępowała specjalizacja funkcjonalna małych miejscowości, przy czym rozwój znacznej ich części będzie związany z pełnieniem funkcji mieszkaniowych. Stąd zyskają (pod względem gospodarczym) obszary oferujące dostęp do wysokiej jakości kapitału ludzkiego, infrastruktury wspierania badań i przedsiębiorczości, niezawodnej infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej, kompetentnej administracji publicznej, atrakcyjnej sfery usług czasu wolnego i dobrych warunków życia. Przedstawione determinanty sukcesu rozwoju jednostek terytorialnych województwa dolnośląskiego stanowią równocześnie wytyczne dla lokalnych i regionalnych decydentów i społeczeństw, w jakich kierunkach powinny być



prowadzone działania inwestycyjne na ich obszarach, aby obszary te zasługiwały na miano europejskich obszarów wzrostu.

Rekomendacje w zakresie infrastruktury kolejowej na Dolnym Śląsku powinny koncentrować się na poprawie standardu i dostępności połączeń kolejowych (przede wszystkim przewozów pasażerskich) o znaczeniu aglomeracyjnym i regionalnym, gdyż to pozwoli włączyć w globalne powiązania gospodarcze małe i średnie ośrodki regionu, a w konsekwencji osłabi nasilającą się polaryzację i pogłębiający się mozaikowy charakter tej sieci infrastrukturalnej. Linie dojazdowe do WROM i niektórych ośrodków średniej wielkości powinny być zintegrowane z systemami komunikacji miejskiej. Przewozy towarowe natomiast, w ramach których wzmocnieniu ulegną połączenia dalekobieżne przystosowane do przewozu ładunków masowych i kontenerowych pomiędzy obszarami metropolitalnymi, przejściami granicznymi, w tym portami morskimi (tranzyt) i okręgami przemysłowymi, wykorzystujące zmodernizowaną obecną sieć kolejową (tzw. szybkie koleje towarowe o prędkości 120 km/h), powinny być zintegrowane z systemem kombinowanym z wykorzystaniem nowej sieci terminali intermodalnych zlokalizowanych w pobliżu największych ośrodków województwa dolnośląskiego.

Należy zauważyć, iż dobrze rozwinięta infrastruktura komunikacyjna stanowi podstawę rozwoju regionu, zapewnia spójność terytorialną i dostępność terenów peryferyjnie położonych w województwie. Stąd, zdaniem autora, tak ważne jest zachowanie idei kompleksowości i integralności poszczególnych elementów systemu komunikacji na Dolnym Śląsku, aby ten obszar Polski charakteryzowała spójna, usieciowiona, a przez to konkurencyjna i innowacyjna struktura przestrzenna. W związku z tym proponowane są następujące działania:

- zabieganie o lokalizację na terenie województwa jak najdłuższego odcinka drogi ruchu bezkolizyjnego (DRB), która oprócz zapewnienia połączeń ze wszystkimi ośrodkami wojewódzkimi w Polsce, z definicji gwarantuje dostępność do DRB w przeciągu 60 minut ze wszystkich miast powiatowych oraz w przeciągu 90 minut ze wszystkich ośrodków gminnych;
- większe wykorzystanie PPP w zakresie inwestycji drogowych;
- uzupełnienie systemu dróg krajowych o drogi szybkiego ruchu w układzie południkowym;
- polepszenie stanu technicznego dróg, który często nie odpowiada obowiązującym normatywom;

- zmniejszenie obciążenia tras w obrębie granic administracyjnych Wrocławia, w szczególności na trasach wylotowych poprzez zapewnienie kompatybilności budowanych obwodnic miasta z szybkimi liniami transportu miejskiego.

Charakteryzując skalę i zakres procesów integracyjnych w województwie dolnośląskim, ich siłę oraz charakter, należy brać pod uwagę wielość czasowo-przestrzenną tego oddziaływania, stąd zarządzanie regionem jest zarządzaniem wieloskalarnym, którego fundamentem jest dziedzictwo. Niestety, mnogość czynników kształtowania jednostek terytorialnych Dolnego Śląska, w tym przede wszystkim WrOM, zbiega się z ograniczonymi możliwościami działania władzy samorządowej. Rozwiązaniem problemu jest współzarządzanie i uczestnictwo w horyzontalnych sieciach koordynacji (Hausner, Zawicki, Mazur, Kopyciński, 2008). Sukces zależy od uformowania się instytucjonalnego interfejsu między decydentami regionalnymi i lokalnymi, przedsiębiorstwami, uczelniami i ośrodkami badawczo-rozwojowymi, którego celem powinno być inicjowanie nowych sposobów komunikacji (zarówno w sferze materialnej, jak i niematerialnej), współdziałania i finansowania wspólnych projektów (przy większym wykorzystaniu idei PPP). Przyczyni się do intensyfikacji generowania i przyciągania innowacyjnego kapitału ludzkiego do województwa dolnośląskiego, a tym samym ułatwi realizację aspiracji władz samorządowych i mieszkańców tego terenu do miana spójnego, wielkomijskiego układu osadniczego opartego na wiedzy.

*

Według zaleceń Strategii Zrównoważonego Rozwoju Polski do 2025 roku dążenie do zrównoważonego rozwoju wprowadzone zostało do praktyki politycznej i gospodarczej. Zgodnie z nim jednym z kluczowych celów jest integracja działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych. Ma to umożliwić dostęp do środowiska poszczególnym społeczeństwom, czy też ich obywatelom współczesnych i przyszłych pokoleń (Ustawa o ochronie..., 1980).

Niniejsza ekspertyza pn. „Analiza stanu i procesów integracji społeczno-gospodarczej, instytucjonalnej i przestrzennej regionu. Dokonanie analizy dotyczącej koegzystencji funkcji ochronnych oraz rozwoju systemów komunikacji i sieci infrastruktury w województwie dolnośląskim” została wykonana w oparciu o wiedzę i umiejętności autorów, w myśl zasady bezstronności, należytej staranności i rzetelności, zachowując dbałość



o wysoki poziom jakości merytorycznej. Opracowanie łączy wiedzę z wielu dziedzin życia społeczno-gospodarczego tak, aby w jak najszerszym zakresie opisać procesy integracji zachodzące w województwie dolnośląskim, ze szczególnym uwzględnieniem znaczenia rozwoju infrastruktury technicznej, biorąc pod uwagę zarówno uwarunkowania endo-, jak i egzogeniczne rozwoju regionu w różnych układach przestrzennych.

Bibliografia

Pozycje książkowe i czasopisma

- Belof M., Mironowicz I., Mlek M., Zipser T., Polański T., 2008, Uwarunkowania rozwoju przestrzennego Polski wynikające z sąsiedztwa z Republiką Czech, (w:) Saganowski K., Zagrzejska-Fiedorowicz M., Żuber P., (red.) Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008–2033. T. 3, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, s. 262.
- Belof M., Mironowicz I., Mlek M., Zipser T., Polański T., op. cit., s. 251.
- Broński K., 2006, Rola dziedzictwa kulturowego w rozwoju lokalnym. Doświadczenie polskie doby transformacji (po 1989 r.), Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Krakowie nr 706, Kraków, s. 7–26.
- Broński K., op. cit., s. 7–26.
- Cieślak M. (red.), 2001, Prognozowanie gospodarcze. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa, s. 16–21.
- Gajda J. B., 2001, Prognozowanie i symulacja a decyzje gospodarcze. Wyd. C. H. Beck, Warszawa, s. 134–136.
- Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej województw, 2010, Główny Urząd Statystyczny Kwartalnik Nr 1/2010, Rok XV, Warszawa, s. 19–20.
- Jakubowska P., Kukliński A., Żuber P., (red), 2008, Problematyka przyszłości regionów. W poszukiwaniu nowego paradygmatu, Forum Rozwoju Regionalnego i Polityki Regionalnej Regio Forum, Tom I, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, s. 245.
- Kuciński K., 2000, Geografia ekonomiczna, Oficyna Wydawnicza Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, Warszawa, s. 158–159.
- Lubicka B., Dobrowolska-Kaniewska H., 2007, Wpływ Dolnośląskiej Strategii Innowacji na efektywność funkcjonowania instytucji wspierających potencjał innowacyjny przedsiębiorstw, Dolnośląskie Centrum Studiów Regionalnych Prace naukowe Nr 6, Wrocław.
- Maik W., 2001, Uwagi na temat nowych problemów i ujęć badawczych w turystyce. [w:] Maik W., Marciniak K. (red.), Turystyka jako czynnik rozwoju regionów, miast i obszarów wiejskich. Zeszyty Naukowe WPSTiH w Bydgoszczy, s. 279–282.
- Małek J., Turystyka kulturowa jako czynnik rozwoju lokalnego. Prace i Studia Geograficzne, Tom 32, Warszawa 2003, s. 19.

- Metody oceny rozwoju regionalnego, 2006, D. Strahl (red.), Wydawnictwo AE we Wrocławiu, Wrocław.
- Miszczak K., 2003, Przestrzenne sieci gospodarcze a zmiany bazy ekonomicznej regionów (na przykładzie Polski). Rozprawa doktorska, Akademia Ekonomiczna im. Oskara Langego we Wrocławiu, Wrocław, s. 249.
- Młodak A., 2006, Analiza taksonomiczna w statystyce regionalnej, Difin, Warszawa, s. 26 i nast.
- Pawlaczyk P., Jermaczek A., 2004, NATURA 2000 – narzędzie ochrony przyrody. Planowanie ochrony obszarów Natura 2000, Warszawa, s. 35.
- Piskozub A, 1982, Gospodarowanie w transporcie. Podstawy teoretyczne, Warszawa.
- Starowicz W., 2001, Kształtowanie usług przewozowych w miejskim transporcie zbiorowym, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin, s. 62–80.

Inne opracowania

- Spójność terytorialna wyzwaniem polityki rozwoju Unii Europejskiej. Polski wkład w debatę, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2009, s. 207 <http://www.mrr.gov.pl>, 18.08.2010.
- Kasprzyk W., 2007, Prognozy rozwoju technologii Dolnego Śląska, Materiały z konferencji Prognozy rozwoju Dolnego Śląska do 2020 roku w zakresie infrastruktury, technologii, rolnictwa i przemian społecznych, Wrocław.
- Agenda Terytorialna Unii Europejskiej: W kierunku bardziej konkurencyjnej i zrównoważonej Europy zróżnicowanych regionów, 2007, zaakceptowany na Nieformalnym Spotkaniu Ministrów ds. Rozwoju Miast i Spójności Terytorialnej w Lipsku w dniach 24/25 maja 2007 r., s. 320–322, <http://www.mrr.gov.pl>, 20.08.2010.
- Agenda Terytorialna Unii Europejskiej: W kierunku bardziej konkurencyjnej i zrównoważonej Europy zróżnicowanych regionów, 2007, zaakceptowany na Nieformalnym Spotkaniu Ministrów ds. Rozwoju Miast i Spójności Terytorialnej w Lipsku w dniach 24/25 maja 2007 r., <http://www.mrr.gov.pl>, 20.08.2010.
- Aktualizacja Programu Rozwoju Turystyki dla Województwa Dolnośląskiego, Polska Agencja Rozwoju Turystyki, 2009, s. 21–51 <http://www.turystyka.dolnyślask.pl>, 10.09.2010.
- Aktualizacja Programu..., 2009, op. cit., s. 71–116.
- Aktualizacja Programu..., 2009, op. cit., s. 14–17.
- Aktualizacja Programu..., 2009, op. cit., s. 20.
- Aktualizacja Programu..., 2009, op. cit., s. 20.



- Aktualizacja Programu..., 2009, op. cit., s. 8–9.
- Aktualizacja Programu..., 2009, op. cit., s. 10.
- Aktualizacja Programu..., 2009, op. cit., s. 18.
- Analiza rynku transportu lotniczego w Polsce w latach 2004–2006, wrzesień 2008, Urząd Lotnictwa Cywilnego Departament Rynku Transportu Lotniczego, Warszawa, s. 7.
- Analiza sytuacji gospodarczej Polski w I połowie 2010r, 2010, Wydział Analiz Makroekonomicznych, Departament Analiz i Prognoz, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa, s. 5.
- Dane Głównego Urzędu Statystycznego.
- Dane Urzędu Statystycznego we Wrocławiu.
- Dolnośląska Strategia Innowacji, 2005, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Wrocław.
- Domaszków – Tarchalice: odtworzenie naturalnej retencji przeciwpowodziowej doliny rzeki Odry w gminie Wołów. Raport o oddziaływaniu na środowisko – wstępna ocena, Raszyn 2009, <http://www.domaszkow.integrated.pl>, 15.09.2010.
- Eksperski Projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033, 2008, Zespół Ekspertów Naukowych do spraw Zagospodarowania Przestrzennego Kraju, Przewodniczący P. Korcelli, Warszawa, s. 17.
- Eksperski Projekt..., 2008, op. cit., s. 58.
- Eksperski Projekt..., 2008, op. cit., s. 144.
- Foresight regionalny dla Dolnego Śląska. Scenariusze rozwoju do roku 2020. Wrocławski Obszar Metropolitalny jako lokomotywa rozwoju Dolnego Śląska, 2007, scenariusze wypracowane podczas prac paneli ekspertów utworzonych w ramach realizacji projektu UPRIS (Upgrading Lower Silesia – From Regional Innovation Strategy Towards Operating System), Wrocław.
- Hausner J., Zawicki M., Mazur S., Kopyciński P., 2008, Raport pt. Dolny Śląsk regionem wiedzy i innowacji przygotowany przez Fundację Gospodarki i Administracji Publicznej na zlecenie Ernst & Young Wrocław, s. 31.
- Informacja nt. wyników prac Zespołu do spraw przygotowania propozycji modyfikacji wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Materiał na posiedzenie Kierownictwa MI w dniu 2 grudnia 2009 r. Ministerstwo Infrastruktury, Departament Polityki Transportowej i Spraw Międzynarodowych, Warszawa 2009, www.mi.gov.pl, 18.09.2010).

- Korenik S., Miszczak K., Zakrzewska-Półtorak A., Szółek K., Bortacka P., 2008, Metodyka opracowania danych źródłowych oraz procesu prognozowania. Prognoza skutków ekonomiczno-społecznych budowy wielkopowierzchniowego obiektu handlowo-usługowego, Wrocław.
- Korenik S., Szółek K., 2008, Prognoza wzrostu PKB Dolnego Śląska na lata 2007–2016, Wrocław.
- Polityka spójności: Sprawozdanie strategiczne 2010 dotyczące realizacji programów na lata 2007–2013, 2010, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów. Komisja Europejska Bruksela, dnia 31.3.2010 KOM(2010)110 wersja ostateczna, s. 3.
- Program Edukacji Ekologicznej dla Dolnego Śląska, Zarząd Województwa Dolnośląskiego, Wrocław 2005, s. 46, <http://www.aqua.up.wroc.pl>, 02.09.2010.
- Program Małej Retencji Wodnej w Województwie Dolnośląskim, 2006, Dolnośląski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych we Wrocławiu, Wrocław, 12.10.2006, s. 148–149, www.aqua.ar.wroc.pl, 14.09.2010).
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013, 2007, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, s. 46–47.
- Program Operacyjny..., op. cit., s. 15.
- Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Dolnośląskiego. Część VI, sierpień 2006, Wrocław, s. 11.
- Program Rozwoju Infrastruktury..., sierpień 2006, s. 14.
- Projekt zmian zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego. Część I. Diagnoza stanu zagospodarowania oraz uwarunkowania rozwoju. Wrocławskie Biuro Urbanistyczne, Wrocław 2009, s. 73–74.
- Projekt zmiany..., 2009, op. cit., s. 63.
- Projekt zmiany..., 2009, op. cit., s. 63.
- Projekt zmiany..., 2009, op. cit., s. 79.
- Projekt zmiany..., 2009, op. cit., s. 72.
- Raport o inwestycjach, 2010, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 28.07.2010 r. www.mi.gov.pl, 24.08.2010.
- Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007–2013, 2007, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Wrocław.
- Regionalny Program..., 2007, op. cit., s. 42.
- Regionalny Program..., 2007, op. cit., s. 24–250.

- Spójność terytorialna wyzwaniem polityki rozwoju Unii Europejskiej. Polski wkład w debatę. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2009, s. 33, <http://www.mrr.gov.pl>, 18.08.2010.
- Stan środowiska w województwie dolnośląskim w 2008 r., 2009, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Wrocław, s. 10, 28, 32, 37.
- Stan środowiska..., 2009, op. cit, s. 57.
- Stan środowiska..., 2009, op. cit, s. 3.
- Stan środowiska..., 2009, op. cit, s. 2–72.
- Stan środowiska..., 2009, op. cit., s. 57.
- Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku, 2005, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Wrocław.
- Strategia Rozwoju..., 2005, op. cit., s. 47–54.
- Strategia Rozwoju..., 2005, op. cit., s. 40.
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Polski do roku 2025 roku, 2000, Warszawa s. 4–5, <http://www.nape.pl>, 22.08.2010.
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju..., 2000, s. 5.
- Studium Zagospodarowania Przestrzennego Pasma Odry – Koncepcja, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu, s. 19, <http://www.wbu.wroc.pl>, 05.09.2010.
- Ustawa o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 roku, Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 880, z 2005 r. Nr 113, poz. 954, Nr 130, poz. 1087, z 2007 r. Nr 75, poz. 493, Nr 176, poz. 1238, Nr 181, poz. 1286 <http://www.wroclaw.lasy.gov.pl>, 3.09.2010.
- Ustawa o ochronie i kształtowaniu środowiska z dnia 31 stycznia 1980 roku Dz. U. 94.49.196, z późn. zm.
- Uzupełnienie Narodowej Strategii Rozwoju Kultury na lata 2004–2020, Ministerstwo Kultury, Warszawa 2005, s. 81–90, <http://www.bip.mkidn.gov.pl>, 18.09.2010.
- Zakrzewska-Półtorak A., Analiza socjoekonomiczna. Część Planu Głównego (Master Planu) Portu Lotniczego Wrocław, marzec 2009, Wrocław, s. 40.
- Załącznik 3 do dokumentu Tezy i Założeń do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008–2033, grudzień 2007, Zespół Ekspertów Naukowych do spraw Zagospodarowania Przestrzennego Kraju, Warszawa, s. 2.
- Zawadka M., Projekty żeglugi odrzańskiej z 1959 r., www.zegluga.wroclaw.pl, 15.08.2010.
- Zielona księga w sprawie spójności terytorialnej. Przekształcenie różnorodności terytorialnej w siłę, 2008, Komunikat Komisji do Rady Parlamentu Europejskiego, Komitetu Regionów i Komitetu Ekonomiczno-Społecznego. Komisja Wspólnot Europejskich Bruksela, dnia 6.10.2008 COM(2008) 616 wersja ostateczna, s. 10–11.



Źródła internetowe

- Dane z oficjalnej strony internetowej PL WR: <http://www.airport.wroclaw.pl> 30.09.2010.
- Dane z oficjalnej strony internetowej PL WR: <http://www.airport.wroclaw.pl/term2011.php>, 30.09.2010.
- Dane z oficjalnej strony internetowej Gazety Wrocławskiej: <http://www.gazetawroclawska.pl>, 18.09.2010.
- Dane z oficjalnej strony internetowej Obrony Cywilnej Kraju: <http://www.ock.gov.pl>, 18.09.2010.
- Dane z oficjalnej strony internetowej Obrony Cywilnej Kraju: <http://www.ock.gov.pl>, 18.09.2010.
- Dane z oficjalnej strony internetowej Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, Ośrodka Koordynacyjno-Informacyjnego Ochrony Przeciwpowodziowej: <http://www.oki.rzgw.wroc.pl>, 18.09.2010.
- Dane z oficjalnej strony internetowej Programu dla Odry – 2006: <http://www.programodra.pl>, 18.09.2010.
- Dane z oficjalnej strony internetowej Gazety Wyborczej: <http://www.wroclaw.gazeta.pl>, 18.09.2010.
- <http://www.mapadotacji.gov.pl>, 30.08.2010.
- Kozioł M., Mieszkańcy Brzegu Dolnego i Miękinii doczekają się przeprawy: <http://www.gazetawroclawska.pl>, 18.09.2010.
- Pys J., Perspektywy żeglugi na Odrze: <http://www.tup.wroclaw.fm.interia.pl>, 12.09.2010.

Spis rysunków

L.p.	Tytuł	Strona
Ryc. 1.	Udział podregionów w tworzeniu produkcji sprzedanej przemysłu w latach 2000 i 2008 (w %)	13
Ryc. 2.	Udział podregionów w tworzeniu produktu regionalnego brutto	14
Ryc. 3.	Relacja liczby pracujących do liczby ludności w wieku produkcyjnym według stanu na 31 grudnia 2009 r. (w %)	15
Ryc. 4.	Gęstość zaludnienia w przekroju powiatów, stan na 31 grudnia 2009 r. (os./km ²)	16
Ryc. 5.	Dynamika zmian liczby ludności według powiatów, stan na 31 grudnia 2009 r. (w %)	17
Ryc. 6.	Syntetyczna miara rozwoju wyposażenia w infrastrukturę techniczną według powiatów, stan na 31 grudnia 2008 r.	21
Ryc. 7.	Zanieczyszczenia emitowane przez zakłady szczególnie uciążliwe dla środowiska zlokalizowane w województwie dolnośląskim w latach 2000, 2005 i 2008 (w %, Polska = 100)	23
Ryc. 8.	Udział ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków w ogólnej liczbie według podregionów na tle województwa i Polski w 2008 r. (w %)	25
Ryc. 9.	Udział województwa dolnośląskiego w ogólnej liczbie noclegów udzielonych w obiektach turystycznych oraz w ogólnej liczbie turystów zagranicznych korzystających z noclegów w Polsce w latach 2000, 2005 i 2008 (w %, Polska = 100)	26
Ryc. 10.	Struktura obiektów turystycznych zbiorowego zakwaterowania w województwie dolnośląskim według stanu na 31 sierpnia 2008 r. (w %)	27
Ryc. 11.	Powierzchnia gruntów leśnych województwa dolnośląskiego w latach 2000–2009 (w tys. ha)	36
Ryc. 12.	Dolnośląskie Subregiony Turystyczne	40

Spis tabel

L.p.	Tytuł	Strona
Tab. 1.	Priorytety i działania w ramach sfery przestrzennej Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku	9
Tab. 2.	Struktura użytkowania powierzchni województwa w latach 2001, 2005 i 2009 według stanu na 1 stycznia (w %)	18
Tab. 3.	Grunty wymagające rekultywacji i zrekultywowane w wybranych latach okresu 2001–2008 (w ha)	19
Tab. 4.	Drogi publiczne gminne i powiatowe o twardej nawierzchni na 1 km ² powierzchni według powiatów (w km)	19



Tab. 5.	Województwo dolnośląskie na tle Polski – odpady i ścieki w latach 2000, 2005 i 2008 (w %, Polska = 100)	24
Tab. 6.	Województwo dolnośląskie na tle Polski – nakłady na ochronę środowiska w latach 2000, 2005 i 2008 (w %, Polska = 100)	25
Tab. 7.	Pasażerowie przybyli i odprawieni z PL WR w wybranych latach okresu 2000–2008	28
Tab. 8.	Podstawowe cechy decydujące o jakości usług przewozowych	30
Tab. 9.	Znaczenie trendów w kontekście projektowania kierunków rozwoju turystyki dla województwa dolnośląskiego.	45
Tab. 10.	Prognoza Średniego Dobowego Ruchu pojazdów samochodowych na sieci dróg krajowych w 2025 roku, na poszczególnych odcinkach autostrady A4	65
Tab. 11.	Szanse i zagrożenia realizacji działań w zakresie systemu komunikacji i sieci infrastrukturalnych w aspekcie spójności terytorialnej Dolnego Śląska	74



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**DOLNY
ŚLĄSK**

DWVG
Dolnośląska Agencja Współpracy Gospodarczej

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



Analiza stanu i procesów integracji społeczno-gospodarczej, instytucjonalnej i przestrzennej regionu

**Dokonanie analizy dotyczącej koegzystencji funkcji ochronnych
oraz rozwoju systemów komunikacji i sieci infrastruktury
w województwie dolnośląskim**

Analiza – zespół II

Autorzy:

Mateusz Błaszczyk

Robert Majkut

Maciej Zathy

Wrocław, 2010



Spis treści

Analiza – zespół II

Wprowadzenie: kontekst teoretyczny	93
1. Struktura funkcjonalna województwa dolnośląskiego	102
1.1. Ogólna charakterystyka regionu	102
1.2. Aglomeracja wrocławska	110
1.3. Legnicko-Głogowski Okręg Przemysłowy	120
1.4. Sudecki Okręg Przemysłowy	127
1.5. Pogranicze polsko-niemieckie	132
1.6. Rejon północno-wschodni	135
1.7. Zestawienie głównych cech obszarów funkcjonalnych	137
2. Zróżnicowanie gmin województwa a perspektywy rozwojowe	138
2.1. Metodologia analizy ilościowej	138
2.2. Wymiary zróżnicowania gmin Dolnego Śląska	142
2.3. Wskaźnik rozwoju wspólnot terytorialnych	158
2.4. Inwestycje rozwojowe ze środków Unii Europejskiej	161
3. Wymiary integracji regionalnej	165
3.1. Infrastruktura transportowa a funkcje ochronne	165
3.2. Integracja przestrzeni województwa dolnośląskiego jako funkcja rozwoju systemów transportowych	172
3.3. Przykłady integracji instytucjonalnej	184
4. Wnioski i rekomendacje	198
Analiza silnych, słabych stron oraz szans i zagrożeń procesów integracji regionalnej na Dolnym Śląsku	202
Bibliografia	204
Spis rysunków i map	206
Spis tabel	207

Wprowadzenie: kontekst teoretyczny

Celem opracowania jest analiza stanu i procesów integracji społeczno-gospodarczej, instytucjonalnej i przestrzennej regionu Dolnego Śląska oraz elementów określających koegzystencję funkcji ochronnych, rozwój systemu komunikacji i sieci infrastruktury w województwie dolnośląskim.

Punktem wyjścia do prowadzonych tu analiz musi być określenie kontekstu teoretycznego wyprowadzonego z fundamentalnych dla tej pracy pojęć: integracji, regionu oraz rozwoju regionalnego.

Odwołując się do genezy słowa „integracja” (łac. *Integratio*), należy zauważyć, że oznacza ona proces scalania, łączenia się kilku elementów w całość. Jest to transformacja kilku mniejszych całości w nowe, większe struktury. W procesie tym zanika odrębność części, które stają się częściami składowymi nowej, większej całości. Proces integracji polega na kształtowaniu się wzajemnych powiązań między poszczególnymi jednostkami, które prowadzą do ukształtowania się nowej, skomponowanej z tych części całości. Integracja polega na procesie łączenia, scalania, syntezy mniejszych jednostek (struktur) w większe. Integracja może obejmować różnorodne sfery życia społecznego. Zazwyczaj rozróżnia się integrację gospodarczą i polityczną. W jednym i drugim przypadku uczestniczący w integracji przystępują do niej ze względu na określone motywy i interesy (korzyści).

W przypadku takich układów jak region (w tym miejscu utożsamiany z administracyjnie wydzieloną jednostką administracyjną województwa), możemy mówić o procesach integracji zachodzących w kilku przynajmniej wymiarach: społecznym, gospodarczym, przestrzennym, administracyjno-politycznym, kulturalnym itd. Wszystkie te wymiary są ze sobą w jakiś sposób powiązane, tak więc procesy integracyjne nie przebiegają jednoaspektowo czy jednowymiarowo. Dla przykładu: procesy integracji gospodarczej nie pozostają bez związku z przekształceniami infrastrukturalno-przestrzennymi czy instytucjonalnymi. Jednak charakter, jakość czy intensywność takich relacji mogą być różne. Jak się wydaje, podstawowy wpływ określający tak przebieg samych procesów integracji, jak i ich wewnętrzną strukturę warunkowany jest przede wszystkim przez uwarunkowania zewnętrzne, stanowiące tło, ale też podstawę tak dla celów, jak i sposobów oraz form integracji.

Zagadnieniem zasadniczym w tym kontekście staje się pytanie, czemu służyć ma integracja regionu? Udzielając dość ogólnikowej odpowiedzi, należałoby stwierdzić, że jej zadaniem ma być harmonizacja i niwelowanie wewnętrznych różnicowań stanowiących



bariery rozwojowe. Tak więc integrację postrzegać należy jako pewien środek do osiągnięcia celów nadrzędnych, związanych z rozwojem województwa. W taki sposób między innymi kwestia ta ujmowana jest w Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego, której jednym z głównych celów jest „zwiększenie spójności przestrzennej i infrastrukturalnej regionu i jego integracja z europejskimi obszarami wzrostu”.

Przyjęta w niniejszym opracowaniu perspektywa postrzegania problemów rozwoju regionalnego i integracji regionalnej wiąże się z przyjęciem kilku założeń teoretycznych i metodologicznych. Podstawowe i najbardziej oczywiste, ale mimo to konieczne do wyartykułowania, jest takie, które stwierdza możliwość modelowania (a przynajmniej wpływania) poprzez działania polityczne, administracyjne, instytucjonalne itp. zarówno procesów integracji, jak i rozwoju regionu. Integracja nie jest procesem w pełni żywiołowym i poprzez odpowiednią politykę można ją kształtować, dążąc do osiągnięcia pożądanych stanów i celów. Ustalenia – zarówno na poziomie poznawczym, jak i politycznym – wymaga, jakie stany i cele są, z jednej strony, możliwe do osiągnięcia, z drugiej zaś pożądane.

Współczesne wyzwania związane z programowaniem rozwoju Dolnego Śląska wymagają rozpoznania trendów i uwarunkowań regionalnych, czyli wewnętrznych i uwarunkowań zewnętrznych związanych z kierunkami nadanymi polityce rozwoju na poziomie europejskim i krajowym. Programowanie polityki rozwoju regionu jest w tym wypadku podporządkowane narzuconym dyrektywami i ustawami ramom odniesienia. Oczywiście każdy region posiada możliwość, w ograniczonym stopniu, modyfikować profile strategii, programów, planów oraz instrumentów wsparcia i poprzez to wpływać na ukierunkowanie rozwoju. Dominującymi pozostają priorytety ustalone na szczeblu Komisji Europejskiej i Rządu Polskiego.

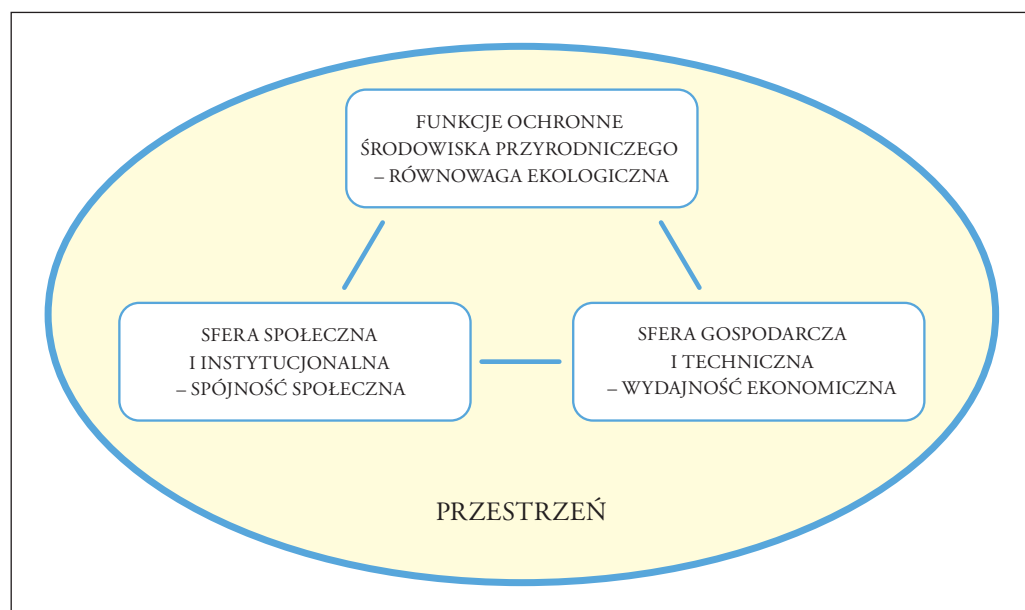
Prowadząc w obecnej chwili ocenę procesów rozwojowych w odniesieniu do rozpoznanych uwarunkowań, oprócz należy rozważania o paradygmat polskiej polityki przestrzennej, ukształtowany ostatecznie i zdefiniowany w wyniku wprowadzenia europejskiej polityki spójności. To właśnie instrumenty podporządkowane tej polityce odpowiadać mają za dystrybucję kapitału w przestrzeni i powodzenie realizacji nakreślonych celów europejskich regionów.

Niewątpliwie w procesie planowania rozwoju potrzebne jest zintegrowanie strategii i skoordynowane działanie wszystkich osób i instytucji zaangażowanych w proces rozwoju. Sygnalizują to Karta Lipska oraz Agenda Terytorialna, jako naczelne dokumenty leżące u podstaw obecnej filozofii wspierania rozwoju. Konieczna jest w związku z tym poprawa koordynacji polityk sektorowych poprzez próbę integrowania ich w formie polityk, programów czy strategii horyzontalnych – przekrojowych.

Wiele z problemów, na które napotykają regiony, ma charakter wielosektorowy, a skuteczne rozwiązania wymagają zintegrowanego podejścia i współpracy pomiędzy różnymi władzami i zaangażowanymi podmiotami. Konieczna jest więc implementacja idei spójności terytorialnej bazującej na koordynacji wydajności ekonomicznej, spójności społecznej oraz równowagi ekologicznej. To zintegrowane podejście warunkować winno zrównoważony rozwój regionów i stać się centralnym celem działań politycznych.

Sfera społeczno-gospodarcza i instytucjonalna regionu oraz funkcje ochronne i sieci infrastrukturalne wraz z systemami komunikacji w województwie dolnośląskim tworzą wzajemnie powiązany ze sobą układ elementów i stanów budujących rzeczywistość. Wspólną płaszczyznę integrującą te elementy i ich wzajemne relacje jest przestrzeń, w tym wypadku Dolnego Śląska (rys. 1.)

Rys. 1. Wzajemne relacje sfer – wydajności ekonomicznej, spójności społecznej oraz równowagi ekologicznej i koordynująca rola przestrzeni



Źródło: opracowanie własne.

Przestrzeń w tej sytuacji staje się podstawowym odniesieniem do prowadzonych działań i budowania koncepcji rozwojowych. Analizy sytuacji muszą zatem przeprowadzone być na bazie rozkładu w przestrzeni województwa.



W tym miejscu powróćmy do zagadnień uwarunkowań egzogennych, określających tak podłoże dla rozwoju regionalnego, jak i procesów integracji wewnętrznej. Tłem współczesnych procesów integracyjnych jest globalizacja. Generalnie uważa się, iż globalizacja prowadzi do ujednoczenia się świata, jako całości, wzajemnie powiązanych elementów gospodarczych i wspólnej kultury. Dotyka ona niemalże każdą dziedzinę życia, zaczynając od sposobu ubierania się, spędzania wolnego czasu, odżywiania, stylu bycia, poprzez rozwój kulturowy, aż do kwestii politycznych, gospodarczych i ekonomicznych. Przejawy globalizacji odzwierciedlają zachodzące na wielką skalę procesy zmiany społecznej, prowadzące do ustanowienia wzajemnych więzi i zależności pomiędzy różnymi częściami świata.

Zatem przez globalizację rozumie się na ogół rosnące wzajemne powiązania społeczeństw i miejsc, będących rezultatem postępu w transporcie, komunikacji i w technologiach informatycznych, które powodują polityczną, ekonomiczną i kulturową konwergencję. Zwiększa ona zdolność narodów i ludzi do wywierania na siebie obustronnego wpływu, prowadząc do zanikania problemu odległości we wzajemnych stosunkach. Globalizacja to wzrastająca światowa integracja dokonująca się przez handel, strumienie finansowe i wiedzę. Globalizacja rozpatrywana w wąskim ujęciu to w istocie konwergencja (zbieżność) cen, produktów i płac, stóp procentowych i zysków. Z ekonomicznego punktu widzenia globalizację można określić, jako proces tworzenia się jednolitego rynku towarów, usług i czynników produkcji. Stopień, w jakim dana gospodarka poddana jest oddziaływaniu globalizacji, zależy od skali przemieszczania się ludzi w obydwu kierunkach, intensywności handlu międzynarodowego, nasilenia się przepływów kapitałowych oraz zaawansowania integracji rynków finansowych. Konwergencja systemowa staje się naturalną konsekwencją procesu globalizacji (Hetmańczuk A., Sucholiński A., 2008). Głównymi siłami globalizacji są:

- 1) mechanizmy ekonomiczne: wzrastająca dochodowość indywidualna, handel światowy, światowe rynki finansowe, konkurencja światowa;
- 2) mechanizmy technologiczne: industrializacja, rewolucja transportowa i informacyjno-komunikacyjna;
- 3) mechanizmy społeczne: konsumpcja, powstawanie hybryd tożsamościowych umożliwiających indywidualizację zachowań przy jednoczesnym ujednoczeniu się kultury globalnej, edukacja i umiejętności;
- 4) mechanizmy polityczne: redukcja barier handlowych, prawa własności intelektualnej, prywatyzacja, tworzenie bloków współpracy międzynarodowej, ujednoczanie standardów technicznych (Stonenhause G. i inni, 2001).



Ponadto jedną z zasadniczych sił globalizacji jest funkcjonowanie korporacji transnarodowych.

W świetle procesów globalizacyjnych, ogólnie scharakteryzowanych powyżej przebiega integracja regionalna. Przybiera ona postać mniej lub bardziej ścisłych i zinstytucjonalizowanych związków, charakteryzuje się wzajemnym przeplataniem współpracy gospodarczej. W istotny sposób posłużyła globalizacji, chociaż integracja regionalna tego nie tylko nie zakładała, ale i nie spodziewała się zmian o takim zakresie. Jeżeli bowiem integracja jest procesem świadomie podejmowanym i ogólnie narzucanym, to globalizacja jest procesem w dużym stopniu spontanicznym i oddolnym.

Integracja w dużym stopniu wyzwoliła proces globalizacyjny, by przy obecnym jego zaawansowaniu stać się również odpowiedzią na wyzwania i zagrożenia globalizacji. Wiele krajów i regionów pragnie schronić się w blokach integracyjnych, by czuć się bezpieczniej wobec globalnej konkurencji i wobec nie do końca rozpoznawalnych zjawisk, jakie niesie globalizacja.

Integracja regionalna zmierza do usprawnienia działań rynku, do wyzwolenia go od państwowych granic, ale w sposób niedopuszczający do osłabienia wpływu państw narodowych na gospodarkę. Istnieje także wiele różnych stanowisk na temat związków między globalizacją a regionalizmem (integracją) łączących te zjawiska, jak też przeciwstawiające je. Wśród nich można wyróżnić następujące koncepcje:

1. Regionalizm i globalizacja wzajemnie się wspierają w tym sensie, że regionalizm staje się często etapem w dochodzeniu do globalizacji. Wspieranie ma miejsce wtedy, gdy procesy regionalne przyczyniają się do wzmocnienia sił konkurencji wewnątrz ugrupowania i w stosunku do krajów trzecich.
2. Regionalizm współczesny widziany jest przede wszystkim jako odpowiedź na globalizację, tak by lepiej dostosować się do niej i ograniczać negatywne skutki. Może on bowiem poprzez stymulowanie rynku i konkurencji w regionie wzmocnić siły mikroekonomiczne niezbędne do podołania wyzwaniom globalizacji.
3. Regionalizm i globalizacja są procesami przeciwstawnymi. Lekiem na zło globalizacji jest stworzenie na poziomie regionalnym wspólnych instytucji nadzorujących banki i rynki finansowe. Regionalizacja jest etapem prowadzącym do globalizacji, formą wzmocnienia sił wewnętrznych, by podołać wyzwaniom globalnej konkurencji, a zarazem formą ochrony przed negatywnymi zjawiskami globalizacji. Niemniej ważne są funkcje integracji w zakresie obrony przed zagrożeniami globalizacji jako procesu szybko różnicującego i marginalizującego niektóre społeczeństwa. W przypadku integracji można liczyć na lepszą ochronę przed niestabilnością rynków finansowych.

wych i przed kryzysami walutowymi. Globalizacja w swej logice stawia na zwycięzców, a więc również na silniejsze regiony, co prowadzić musi do narastania zróżnicowań regionalnych.

Regionalizację postrzega się jako formę obrony przed globalizacją. W ramach ugrupowań integracyjnych państwa próbują bronić się przed procesami globalizacyjnymi, zwłaszcza przed wpływem przedsiębiorstw globalnych.

Dla analizy relacji między regionalizacją a globalizacją istotne są dwie hipotezy. Pierwsza wiąże się z coraz powszechniejszym na świecie poglądem, że istniejący już obecnie stan zaawansowania procesu globalizacji przesądza, że żadne pojedyncze państwo (może z wyjątkiem USA) czy region nie jest samo zdolne do skutecznego przeciwstawiania się uruchamianym przez ten proces mechanizmom. Druga hipoteza to równie częste stwierdzenie, że w procesie globalizacji państwa i regiony tracą znaczenie, bo są zbyt małe dla wielkich spraw globalnych i zbyt duże dla spraw małych demokracji lokalnych.

Istotą regionalizacji, w tym integracji gospodarczej, jest więc proces przeobrażania i dostosowywania struktury gospodarczej integrujących się elementów (np. regionów), zachodzący zarówno wewnątrz każdego z nich, jak i tworzenie się między nimi trwałych, strukturalnych powiązań gospodarczych w celu utworzenia jednolitego, nowego organizmu gospodarczego, wyróżniającego się w otoczeniu. Integracja regionalna m.in. na poziomie gospodarczym może być więc traktowana jako warunek efektywnego wykorzystania posiadanych zasobów i możliwości osiągnięcia szybszego tempa rozwoju gospodarczego (Pałka R, <http://imik.wip.pw.edu.pl/innowacje18/strona12.htm>).

W tym momencie przejdźmy do kolejnej istotnej kwestii. Procesy globalizacji nie pozostały bez wpływu na przemiany struktur osadniczych. Przede wszystkim z globalizacją nieodzownie wiąże się proces metropolizacji, który czasem traktowany jest jako nowa forma procesów urbanizacyjnych. Metropolie pełnią funkcję ośrodków węzłowych w globalnych strukturach przepływu kapitału, towarów, usług i ludzi. Wiąże się to z „krystalizowaniem nowego typu struktury przestrzennej, ogniskowaniem rozwoju w wybranych, uzyskujących przewagę nad innymi jednostkami i międzynarodową rangę, fragmentach przestrzeni (ośrodkach/wielkich miastach/regionach), które:

- skupiają światowy potencjał gospodarczy, finansowy, naukowy, władzy, mediów i instytucji kulturalnych;
- przejmują nadrzędne (kierownicze) funkcje w zarządzaniu gospodarką w skali ponadnarodowej;
- charakteryzują się dużą innowacyjnością i wysokim poziomem usług;



- są włączone w międzynarodowy układ powiązań, współpracy i zależności, w formie sieci miast pełniących funkcje metropolitalne” (Markowski T., Marszał T., Warszawa 2006, s. 10–11).

Należy mieć na uwadze fakt, że współczesną gospodarkę, zwłaszcza w krajach wysoko rozwiniętych, nazywa się zazwyczaj gospodarką informacyjną. Ma się tu bowiem do czynienia z dynamicznym wzrostem znaczenia informacji w procesach społeczno-gospodarczych. Informacja stała się kolejnym czynnikiem produkcji, a od tworzenia i dostępu do informacji, wiedzy, przetwarzania jej, czyli innowacyjności zależy konkurencyjność przedsiębiorstw i regionów. W kontekście tego odległości i położenie w przestrzeni odgrywają mniejszą rolę, a wzrasta znaczenie atrybutów regionu. Istotna jest przewaga konkurencyjna. We współczesnej gospodarce informacyjnej nie wszystkie miasta mogą pełnić funkcje rozwojotwórcze. Centrami rozwoju stają się te ośrodki, które skupiają funkcje zarządcze. Miejsca, które są w stanie ją wytworzyć i zaferować atrakcyjne warunki dla mobilnego kapitału i wysokiego segmentu pracy, wygrywają konkurencję z innymi regionami. Co więcej, miejsca te muszą być innowacyjne, a więc powinny wytwarzać korzystne warunki dla wytwarzających innowacje (zob. Jałowiecki B., Szczepański M., Warszawa 2006, Jałowiecki B, 2007).

Wzajemne powiązania między ośrodkami metropolitalnymi na świecie tworzą sieć, w obrębie której odbywają się zasadnicze (tak pod względem jakościowym, jak i ilościowym) wymiany zasobów kluczowych do rozwoju gospodarki. W takich ośrodkach następuje koncentracja i akumulacja kapitałów. Trzeba zaznaczyć, iż metropolie są nierozdzielnie związane z regionami. Mówimy tu o zjawisku metropolizacji przestrzeni. Prowadzi ona do zmian w charakterze i sile powiązań między ośrodkiem centralnym (rdzeniem metropolii) a otaczającym regionem. Związane są one z rozwojem synergicznych powiązań funkcjonalnych na otaczających obszarach. Wzmagają one podporządkowanie regionu od centrum, głównie ze względu na to, że właśnie ośrodek metropolitalny odpowiada za redystrybucję przepływających (i produkowanych w nich) zasobów – metropolie stanowią niejako „portal”, przez który następuje „komunikacja” regionu ze światem. Z jednej strony metropolia umożliwia zatem wprowadzenie generowanych w regionie zasobów w makroobieg gospodarczy, z drugiej zaś odpowiada za „rozdzielenie” w regionie kapitałów, dóbr, usług itp. pochodzących z zewnątrz. Kształtuje się tu zatem sprzężenie zwrotne między regionem podporządkowanym układom metropolitalnym a metropolią. „Siła” metropolii zależy bowiem od powiązań w globalnej sieci ośrodków metropolitalnych, ta zaś wynika, z jednej strony, z wielkości transferów do metropolii, z drugiej zaś – z możliwości pozy-

skiwania zasobów z regionu, które określają „wkład” metropolii do prowadzonych wymian na płaszczyźnie ponadregionalnej, krajowej czy globalnej. Integracja regionalna służyć ma zatem zacieśnieniu powiązań funkcjonalnych między metropolią a pozostałymi, usytuowanymi niżej w sieci hierarchicznej ośrodkami, tak aby usprawnić zarówno zdolność transferu zasobów z regionu do centrum, jak i rozprowadzania zasobów koniecznych dla rozwoju lokalnego z centrum do regionu. Metropolia z regionu pozyskuje tereny budowlane i rekreacyjne, siłę roboczą, kandydatów na studentów, produkty żywnościowe itp. We własnym zakresie – produkując bądź pozyskując, w konkurencji z innymi metropoliami – organizuje tak zwane zasilenia złożone, konieczne do rozwoju metropolii, między innymi wysoko kwalifikowane kadry, technologie, innowacje, decyzje biznesowe, wzory i dobra kulturowe itp. Z kolei dzięki metropolii region pozyskuje przede wszystkim miejsca pracy, usługi wyższego rzędu (w tym między innymi edukacyjne, społeczne, medyczne, transportowe czy biznesowe), które nie są i nie mogą być realizowane w mniejszych / mniej rozwiniętych układach lokalnych (Gorzelał G., Smętkowski M., Warszawa 2005).

Analizuje się więc rozwój metropolitalny miast w odniesieniu do funkcji, jakie miasto powinno spełniać w regionie. Często stosuje się w tej kwestii perspektywę socjologiczno-ekonomiczną. Miasto metropolitalne dominuje bowiem nad regionem i wywiera znaczący wpływ na jego kształt przestrzenny, demograficzny, ekonomiczny, polityczny czy społeczno-kulturowy. Jest ono niewątpliwie elementem dynamizującym rozwój obszaru suburbanego, wiele mu daje (np. miejsca pracy, umożliwia uczestnictwo w kulturze), ale i wiele otrzymuje (np. przestrzeń i ludzi do pracy). „W metropoliach, w odróżnieniu od miast epoki przemysłowej, nie produkuje się w zasadzie towarów, ale świadczy usługi i wytwarza się informacje. W metropoliach znajdują się siedziby wielkich korporacji i stąd płyną dyspozycje do zdecentralizowanych ośrodków produkcyjnych. Tu działają banki obsługujące te korporacje, kancelarie prawnicze i doradcze oraz firmy zajmujące się marketingiem i reklamą. Metropolie są także siedzibą środków masowego przekazu o zasięgu krajowym lub międzynarodowym, miejscem luksusowej konsumpcji mieszkańców i przybywających do metropolii gości, interesantów i turystów” (Jałowiecki B, Warszawa 2007, s. 103).

Warto tu też wskazać, że układ metropolia-region powoduje strukturalne różnicowanie determinujące perspektywy i tempo rozwoju. Gospodarka metropolii oparta jest na sektorach o szybkim tempie wzrostu (jak przemysły innowacyjne, usługi finansowe i obsługi biznesu, turystyka, media, ośrodki BiR itp.), z kolei w obszarach pozametropolitalnych dominują tradycyjne sektory przemysłu, rolnictwo i usługi zorientowane przede wszystkim na zaspokojenia potrzeb lokalnych. Powoduje to, że dynamika wzrostu jest większa na obszarach metropolitalnych, co prowadzi do powiększania różnic między

rdzeniami metropolii a regionem (Gorzela G., Smętkowski M., Warszawa 2005). Jeśli więc uznamy, że metropolie są lokomotywami rozwoju, to pamiętać trzeba, że za nimi ciągną się wagony w postaci podporządkowanego obszaru. Integracja regionalna musi zatem przeciwdziałać procesom, w wyniku których, konsekwentnie trzymając się tego kolejowego porównania, zbyt wysokie różnice w poziomie rozwoju prowadziły do odłączenia czy wykolejenia pociągu.

Podsumowując: konsekwencją przedstawionej powyżej orientacji teoretycznej jest konstatacja, że rozwój – tak lokalny, jak i regionalny – warunkowany jest „jakością”, albo inaczej mówiąc – siłą czy znaczeniem ośrodka metropolitalnego. Rozwój lokalny jest następstwem postępującej w dyfuzyjny sposób metropolitaryzacji przestrzeni znajdującej się w zasięgu funkcjonalnego oddziaływania ośrodka metropolitalnego. Procesy integracji pozwalają na zacieśnienie sprzężenia między ośrodkiem metropolitalnym a regionem. Dotyczą one: poziomu zróżnicowań sytuacji społeczno-rozwojowej i zróżnicowania funkcjonalnego oraz wzajemnych wymian – wprowadzania zasobów produkowanych w regionie do metropolii oraz redystrybucji pozyskiwanych i produkowanych w metropolii zasobów do regionu. Te zagadnienia staną się przedmiotem referowanych w pracy analiz i ustaleń.

Pierwsza część analiz poświęcona zostanie przedstawieniu analiz poświęconych kształtowaniu i zmianom struktury funkcjonalnej regionu. W drugiej części zdiagnozowane zostaną uwarunkowania i zróżnicowania rozwojowe lokalnych układów województwa dolnośląskiego. W ostatniej części analiz zaprezentowane będą analizy dotyczące procesów integracji.

Na koniec rozważań teoretycznych i wprowadzających do analiz zrobić należy jeszcze jedno zastrzeżenie. Prezentowane analizy ograniczają się terytorialnie do obszaru województwa dolnośląskiego, co wynika z założonego przedmiotu pracy. Jednakże problemy poruszane w niniejszym opracowaniu powinny zostać skonfrontowane z badaniami ponadregionalnymi, ukazującymi pozycję i funkcje Dolnego Śląska w makroregionie Europy Środkowej lub choćby subregionie Polska – Czechy – Niemcy. Konieczność taka wynika ze specyfiki zachodzących w tej części Europy przemian i szerszych procesów transgranicznych i integracyjnych, których Dolny Śląsk jest istotnym elementem.

1. Struktura funkcjonalna województwa dolnośląskiego

1.1. Ogólna charakterystyka regionu

Zanim przejdziemy do charakteryzowania wewnętrznego zróżnicowania Dolnego Śląska, należałoby, choćby pokrótce, opisać województwo jako całość. Region jest przede wszystkim jednostką administracyjną – to właśnie podział administracyjny kraju i regulacje prawne definiują ten byt społeczno-przestrzenny i organizacyjny. Specyfika gospodarcza, polityczna, funkcjonalna czy instytucjonalna – a dokładniej: organizacja struktur w tych wymiarach – jest pochodną przyjętych rozwiązań administracyjnych.

Województwo dolnośląskie zajmuje powierzchnię 19947 km², zamieszkuje 2.877.059 osób, w tym miasta 2.027.745, zaś wsie 849.314 (stan na 30.06.2010). Gęstość zaludnienia wynosi 144 osoby na 1 km². W 2008 r. przyrost naturalny na 1000 osób wyniósł -0,2 (www.stat.gov.pl). Obecny kształt województwa jest wynikiem reformy administracyjnej z 1999 roku. W jej wyniku nowo utworzony region scalił dawne województwa jeleniogórskie, legnickie, wałbrzyskie i wrocławskie oraz po trzy gminy z województw leszczyńskiego i kaliskiego. Największymi miastami regionu są Wrocław, Legnica, Jelenia Góra (miasta na prawach powiatu) oraz Wałbrzych. W skład województwa dolnośląskiego wchodzi powiaty:

1.	Bolesławiecki	14.	Oleśnicki
2.	Dzierżoniowski	15.	Oławski
3.	Górowski	16.	Polkowicki
4.	Głogowski	17.	Strzeliński
5.	Jaworski	18.	Trzebnicki
6.	Jeleniogórski	19.	Wałbrzyski
7.	Kamiennogórski	20.	Wołowski
8.	Kłodzki	21.	Wrocławski
9.	Legnicki	22.	Zgorzelecki
10.	Lubański	23.	Ząbkowicki
11.	Lubiński	24.	Złotoryjski
12.	Lwówecki	25.	Średzki
13.	Milicki	26.	Świdnicki

W sumie w skład województwa dolnośląskiego wchodzi 169 gmin, z czego 36 to miasta (gminy miejskie), a kolejne 54 to gminy wiejsko-miejskie. Dolny Śląsk jest jednym z najbardziej zurbanizowanych województw w Polsce: ludność miejska stanowi ponad 70 % (Ludność. Stan i struktura..., Warszawa 2008).

Dolny Śląsk jest regionem dobrze rozwiniętym gospodarczo. Według danych za 2007 rok wartość Produktu Krajowego Brutto wytworzonego w regionie wynosił 96.666 mln zł, co stanowi 8,12 % całego PKB Polski. W przeliczeniu na mieszkańca było to 33588 zł, co stanowiło prawie 109 % przeciętnej dla całego kraju. Mimo drugiego miejsca w kraju pod tym względem, wartość PKB na mieszkańca w relacji do średniej Unii Europejskiej (wg parytetu siły nabywczej w PPS) wynosiła tylko 56 %. Bardzo wysoka jest także dynamika wzrostu gospodarczego, który w 2007 roku wynosił ok. 9,5 %. (Produkt Krajowy Brutto. Rachunki regionalne w 2007 r., Katowice 2009)

Podstawą gospodarki regionu jest przemysł, w którym wytworzono około 1/3 ogółu wartości dodanej brutto w województwie. Duże znaczenie (choć mniejsze niż przeciętne w całym kraju) ma także sektor handel i naprawy, hotele i restauracje, transport, gospodarka magazynowa i łączność. Stosunkowo niewielkie znaczenie (tak w strukturze gospodarki województwa, jak i w odniesieniu do całej Polski) ma rolnictwo, łowiectwo, leśnictwo i rybactwo.

Tab. 1. Udział wybranych branż gospodarki w wytwarzaniu PKB. Dolny Śląsk na tle Polski (dane w %)

	rolnictwo, łowiectwo, leśnictwo i rybactwo	przemysł	budownictwo	handel i naprawy, hotele i restauracje, transport, gospodarka magazynowa i łączność	pośrednictwo finansowe, obsługa nieruchomości i firm	pozostała działalność usługowa	ogółem
Dolny Śląsk	2,3	32,9	6,6	23	17,6	17,6	100
Polska	4,3	24,2	6,5	27,1	19,2	18,5	100

Źródło: Produkt Krajowy Brutto. Rachunki regionalne w 2007 r., Katowice 2009.

Województwo dolnośląskie wyróżnia się także wysokim wskaźnikiem przedsiębiorczości, wyrażonym jako liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarczych na 1000 osób. W 2008 roku wynosił on 110,1.

W systemie REGON zarejestrowano w 2008 roku 316,7 tys. podmiotów gospodarczych, w tym 22,1 tys. spółek prawa handlowego, a wśród nich 6,2 tys. firm z udziałem kapitału zagranicznego. W sektorze publicznym zarejestrowanych było 14,7 tys. podmiotów gospodarczych, a prywatnym – 301,9 tys., przy czym zdecydowaną większość stanowią zakłady osób fizycznych (227,1 tys. – 75 %). Według danych GUS z września 2010 zarejestrowanych na Dolnym Śląsku podmiotów gospodarczych było 328,4 tys., co świadczy o znaczącym przyroście przedsiębiorców w województwie.

Wśród podmiotów prowadzących działalność gospodarczą przeważają małe firmy, zatrudniające do dziesięciu pracowników, co stanowi ok. 95 % ogólnej ich liczby. Od początku procesu transformacji systemowej na terenie województwa dolnośląskiego obserwuje się napływ kapitału zagranicznego, co skutkuje wysokim i wciąż rosnącym wskaźnikiem powstawania spółek z tym kapitałem. Pod tym względem województwo zajmuje czwarte miejsce w kraju po mazowieckim, lubuskim i zachodniopomorskim.

W województwie dolnośląskim jest 1.896.611 osób w wieku produkcyjnym, czyli 66 % w stosunku do ogółu ludności (w wieku poprodukcyjnym 469.431). Stopa bezrobocia na dolnośląskim rynku pracy wyniosła we wrześniu 2010 r. 12,4 %, bezrobotnych zarejestrowanych w UP było w tym okresie 142,9 tys. Przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw wyniosło 420,1 tys. osób, zaś przeciętne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw wyniosło 3400,45 zł.

Bardzo ważną funkcję, zarówno dla całej gospodarki województwa, jak i regionalnego rynku pracy, pełnią trzy Specjalne Strefy Ekonomiczne: Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna „INVEST-PARK”, Kamiennogórska SSE Małej Przedsiębiorczości oraz Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (LSSE)¹. Na terenie Dolnego Śląska zlokalizowana jest także podstrefa Wrocław-Kobierzyce Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Euro-Park WiśloSan”.

¹ Specjalna Strefa Ekonomiczna (SSE) jest to wyodrębniona administracyjnie część terytorium Polski, przeznaczona do prowadzenia działalności gospodarczej na preferencyjnych warunkach. Przedsiębiorca w SSE podlega ulgowemu traktowaniu podatkowemu, może rozpocząć działalność na specjalnie przygotowanym, uzbrojonym terenie. Zarząd strefy wydaje zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej w SSE oraz pomaga w procesie inwestycyjnym, poprzez np. ułatwianie kontaktów z władzami lokalnymi czy administracją centralną w kwestii między innymi zakupu ziemi pod inwestycje.

Zgodnie z założeniami Specjalne Strefy Ekonomiczne na Dolnym Śląsku zostały stworzone w celu: przyspieszania rozwoju gospodarczego Dolnego Śląska, rozwoju i wykorzystania nowych rozwiązań technicznych i technologicznych w gospodarce narodowej, zwiększenia konkurencyjności produktów i usług, zagospodarowania majątku poprzemysłowego i infrastruktury, tworzenia nowych miejsc pracy.

Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna „INVEST-PARK” została ustanowiona Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 kwietnia 1997 roku. Położona jest w południowo-zachodniej Polsce w województwach: dolnośląskim, opolskim, wielkopolskim oraz lubuskim. Region, w którym ustanowiono strefę, od kilkuset lat związany był z przemysłem wydobywczym i włókienniczym. Posiadał również bogate tradycje przemysłowe w takich branżach, jak: elektromaszynowa, metalowa, elektrotechniczna, budowy maszyn, przetwórstwa tworzyw sztucznych i ceramicznej. Likwidacja kopalń węgla, która rozpoczęła się na początku lat 90. XX wieku wpłynęła niekorzystnie na kondycję zakładów kooperujących, w tym również z przemysłu maszynowego, elektromaszynowego i innych działających na potrzeby górnictwa. Przyczyniło się to do wzrostu bezrobocia. Ustanowienie Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej było sposobem aktywizacji gospodarczej regionu. W pierwszych latach funkcjonowania zajmowała obszar 255 ha, z lokalizacją w czterech podstrefach: Wałbrzych, Dzierżonów, Nowa Ruda i Kłodzko. Zarządzanie strefą powierzono Wałbrzyskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej „INVEST PARK” Spółce z o.o. z siedzibą w Wałbrzychu. Głównymi jej udziałowcami są: Skarb Państwa, który posiada decydującą liczbę głosów, gminy, na terenie których znajdują się podstrefy, instytucje finansowe – banki oraz agencje rządowe, wśród nich Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. Do zadań spółki należy przede wszystkim prowadzenie działań promujących podejmowanie działalności gospodarczej w strefie oraz działań skierowanych na rozwój strefy poprzez zagospodarowanie majątkiem, rozbudowę infrastruktury oraz kompleksową i fachową obsługę inwestorów.

W związku z dynamicznym rozwojem strefy oraz wysokim stopniem zagospodarowania obszarów objętych strefą (włączając pełne wykorzystanie dostępnych terenów w niektórych podstrefach) od końca 2000 roku tereny WSSE systematycznie powiększono oraz włączano nowe podstrefy. Od roku 2004 roku weszły w życie przepisy umożliwiające ustanowienie podstrefy WSSE na nowym obszarze, do tej pory nieobjętym specjalną strefą ekonomiczną. Warunkiem ustanowienia nowej podstrefy była realizacja nowej inwestycji o wartości co najmniej 40 mln euro lub tworzącej co najmniej 500 nowych miejsc pracy. Z nowych uregulowań skorzystały takie firmy, jak: Electrolux, Whirlpool, Wabco, Colgate czy Cadbury. Kolejnym przełomowym rokiem w historii funkcjonowania WSSE



„INVEST-PARK” był rok 2006, w którym tereny strefy zostały zagospodarowane w ponad 85 %. Podjęte działania zaowocowały zwiększeniem obszaru strefy o prawie 500 ha na początku 2007 roku.

Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna składa się z podstref, z których dwadzieścia położonych jest na terenie województwa dolnośląskiego, tj. na terenie: Wałbrzycha, Nowej Rudy, Kłodzka, Dzierżoniowa, Żarowa, Jelcza-Laskowic, Kudowy-Zdroju, Świdnicy, Wrocławia, Oławy, Strzelina, Strzegomia, Brzegu Dolnego, Bolesławca, Wiązowa, Wołowa, Ząbkowic Śląskich, Sycowa, Świebodzic oraz Bystrzycy Kłodzkiej². WSSE „INVEST-PARK” obejmuje obszar o łącznej powierzchni ponad 1544,7 ha.

Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna położona jest w centralnej części województwa dolnośląskiego. Obejmuje ona łącznie 416,7986 hektarów terenów inwestycyjnych typu *greenfield*³ przeznaczonych pod inwestycje przemysłowe i usługowe. Tereny rozlokowane są w ośmiu obszarach położonych w sąsiedztwie najważniejszych miast regionu: Podstrefa Chojnów – 6,4766 ha, Podstrefa Krzywa – 146,6947 ha, Podstrefa Legnica – 55,0689 ha, Podstrefa Legnickie Pole – 48,7725 ha, Podstrefa Lubin – 27,8328 ha, Podstrefa Polkowice – 87,6032 ha, Podstrefa Prochowice – 12,8040 ha, Podstrefa Środa Śląska – 16,4017 ha, Podstrefa Złotoryja – 27,9482 ha.

Grunty w LSSE posiadają pełne uzbrojenie techniczne. Stanowią w większości własność Spółki Zarządzającej Strefą, a także Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa (Obszar Lubin). Atutem strefy jest jej korzystne położenie geograficzne. Region legnicki znajduje się w centrum Europy, z bardzo dogodnym połączeniem komunikacyjnym zarówno z Europą Zachodnią, Europą Wschodnią, jak i resztą kraju. Obszar strefy sąsiaduje z autostradami A4 i A18 łączącymi Unię Europejską ze wschodem. Droga międzynarodowa E65 (krajowa nr 3) komunikuje strefę z polskim wybrzeżem oraz z południem Europy. W sąsiedztwie LSSE usytuowane są dwa lotniska krajowe przeznaczone dla lądowań samolotów czarterowych z Polski i z zagranicy. W odległości około 70 km znajduje się międzynarodowy port lotniczy we Wrocławiu. W pobliżu obszarów przebiegają czynne

² Pozostałe podstrefy znajdują się na terenie województwa opolskiego: w Opolu, Nysie, Namysłowie, Praszce, Kluczborku i Skarbimierzu, pięć na terenie województwa wielkopolskiego: w Krotoszynie, Śremie, Lesznie, Wrześni i w Kościanie oraz jedna w województwie lubuskim, w Szprotawie.

³ Inwestycje *greenfield* stanowią formę bezpośrednich inwestycji zagranicznych. Podejmowane są przez firmy, które finansują utworzenie w kraju docelowym zupełnie nowej jednostki poprzez budowę obiektów, instalowanie urządzeń i uruchamianie działalności gospodarczej. Inwestycje *greenfield* są preferowane, gdy proces produkcji jest pracochłonny lub gdy produkty firmy macierzystej są szeroko znane w kraju docelowym, lub gdy inne formy powodowałyby problemy.

linie kolejowe, do których można poprowadzić bocznicę kolejową. Dwa obszary już takie bocznicę posiadają (Polkowice i Złotoryja).

LSSE została ustanowiona na okres 20 lat. Ocenia się, że taki okres funkcjonowania strefy stwarza dogodne warunki dla inwestorów, gdyż pozwala na ich trwałe związanie z regionem, umożliwia długofalowe planowanie inwestycji, rozwój firm i osiąganie przez nie korzyści wynikających z funkcjonowania w strefie. Głównymi celami ustanowienia strefy było: stworzenie alternatywy dla monokultury przemysłu miedziowego, zagospodarowanie terenów zdegradowanych przez wojska rosyjskie, redukcja bezrobocia i tworzenie nowych miejsc pracy, efektywne wykorzystanie już istniejącej infrastruktury technicznej, rozwój eksportu, wsparcie funkcjonujących w regionie podmiotów gospodarczych poprzez tworzenie możliwości kooperacyjnych z podmiotami działającymi na terenie LSSE⁴.

Trzecią Specjalną Strefą Ekonomiczną na Dolnym Śląsku jest Kamiennogórska Specjalna Strefa Ekonomiczna Małej Przedsiębiorczości (KSSEMP).⁵ Strefa zlokalizowana jest na terenach inwestycyjnych o łącznej powierzchni około 339 ha w: Kamiennej Górze, Krzeszowie, Lubawce, Jaworze, Nowogrodźcu – Wykrotach, Lubaniu, Janowicach Wielkich, Piechowicach, Kowarach, Jeleniej Górze, Prusicach, Żmigrodzie (a także poza obszarem administracyjnym Dolnego Śląska w Ostrowie Wielkopolskim i Raczycach). Na terenie strefy działalność gospodarczą prowadzi bądź jest w trakcie inwestycji ponad 40 firm. Nakłady inwestycyjne sięgają 1,2 mld zł. Zatrudnionych jest około 6 tys. osób.

Podstrefa Wrocław–Kobierzyce TSSE zarządzana jest przez Agencję Rozwoju Przemysłu S.A. Obejmuje łączną powierzchnię nieco ponad 410 ha w gminie Kobierzyce koło Wrocławia. Przede wszystkim realizowane są w niej inwestycje koreańskiego koncernu LG.

Charakteryzując potencjał Dolnego Śląska, należy wspomnieć, że województwo to zajmuje czołową pozycję w kraju pod względem ilości i różnorodności zasobów surowców mineralnych. Stanowią one podstawę do rozwoju przemysłu wydobywczego oraz

⁴ 3 czerwca 1997 roku rozpoczęła działalność spółka akcyjna zarządzająca strefą – Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna S.A. Do zadań spółki należą:

- opracowanie szczegółowych planów przestrzennych zagospodarowania strefy,
- promocja strefy w kraju i za granicą,
- opracowanie planu rozwoju strefy,
- kompleksowa obsługa inwestora,
- rozbudowa i modernizacja infrastruktury w poszczególnych obszarach,
- zagospodarowanie majątku strefy,
- stałe monitorowanie wpływu strefy na środowisko naturalne.

⁵ Została ona powołana na podstawie ustawy z 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych (z późniejszymi zmianami). Będzie funkcjonować do 1 grudnia 2017 roku. Siedziba Specjalnej Strefy Ekonomicznej Małej Przedsiębiorczości S.A. znajduje się w Kamiennej Górze.

wielu innych gałęzi przemysłu bazujących na produktach górnictwa i kopalnictwa, jak m.in.: energetyka, hutnictwo miedzi i metali nieżelaznych, budownictwo i drogownictwo, przemysł ceramiki szlachetnej i budowlanej. Najważniejsza dla gospodarki regionu jest eksploatacja rud miedzi i srebra przez KGHM „Polska Miedź” S.A. w Legnicko-Głogowskim Okręgu Miedziowym, węgla brunatnego, prowadzona przez KWB „Turów” w gminie Bogatynia, różnego rodzaju kamieni drogowych i budowlanych, glin ogniotrwałych ze złoża Rusko – Jarosłów oraz gazu ziemnego.

Na terenie województwa istnieją też bogate i różnorodne złoża wód mineralnych i leczniczych, w tym radoczących i termalnych. Wykorzystywane są w lecznictwie sanatoryjnym, rozlewnictwie i eksploatacji naturalnego CO₂. Występują przede wszystkim w rejonie sudeckim – zachodnia i centralna część Kotliny Kłodzkiej, pas Wałbrzych – Bolków, Góry Izerskie. Poza Sudetami źródła wód mineralnych znajdują się jedynie w Przerzeczynie-Zdroju (wody siarczkowe) i w rejonie Trzebnicy (wody chlorkowe). Wody Łądko-Zdroju (radoczące wody termalne), Kudowy-Zdroju (szczawy arsenowe) oraz Szczawna-Zdroju (szczawy wodorowęglanowo-sodowe) są unikatowe w skali kraju.

Punktem wyjścia do prowadzonych analiz jest dla nas opisanie województwa dolnośląskiego w kategoriach zróżnicowań funkcjonalnych. Przestrzeń regionu i związana z nią dywersyfikacja sieci osadniczej i struktur gospodarczych pozwala na wyodrębnienie pięciu zasadniczych subregionów. Cechują się one nie tylko różnymi strukturami funkcjonalno-gospodarczymi i społecznymi, ale także, na przykład, genezą czy uwarunkowaniami i perspektywami rozwojowymi. Odmienne charakterystyki wyróżnionych subregionów niekoniecznie traktować należy jako barierę rozwojową – funkcje mogą mieć charakter komplementarny i wzajemnie się uzupełniać.

Te pięć wyodrębnionych układów to:

1. aglomeracja wrocławska,
2. Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy,
3. Sudecki Okręg Przemysłowy,
4. obszar pogranicza polsko-niemieckiego,
5. rejon północno-wschodni województwa.

Zaproponowany podział wynika z kilku kwestii. Po pierwsze, stanowi historyczne następstwo, jeszcze z okresu przedindustrialnego, kształtowania się układów osadniczych na terenie województwa dolnośląskiego. Po drugie, specyfiki funkcjonalnej poszczególnych

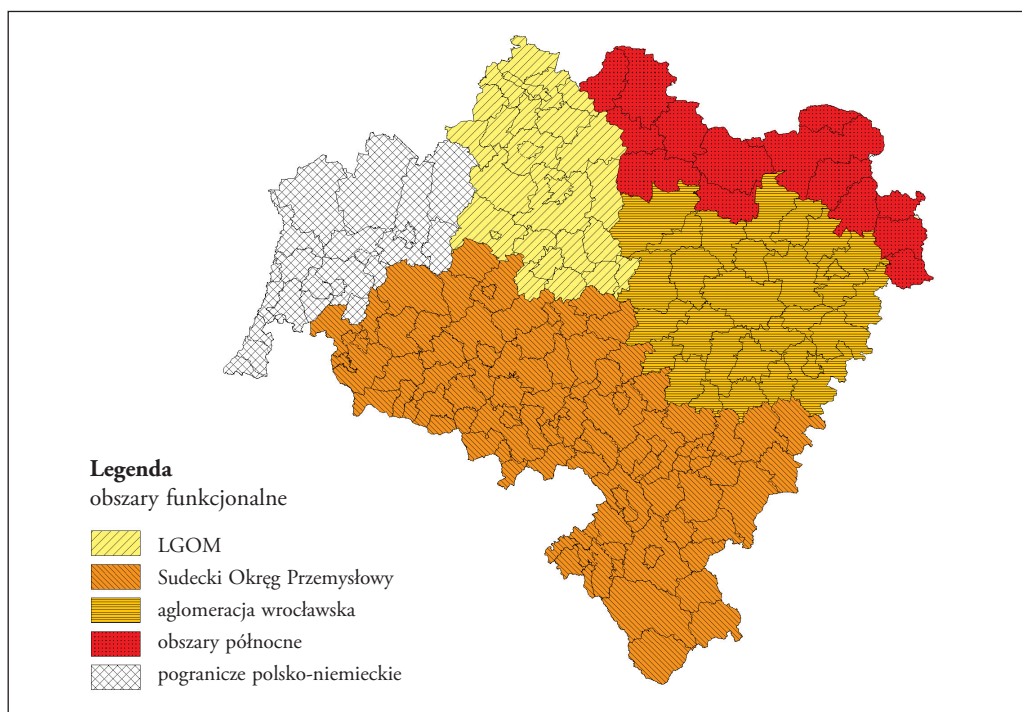


części wynikającej głównie z wykorzystywanych zasobów naturalnych i społecznych oraz z położenia geograficznego. Po trzecie wreszcie, podział ten wynika z bazy ekonomicznej ukształtowanej w okresie rozwoju industrialnego regionu. Zaznaczyć trzeba, że delimitacja poszczególnych obszarów ma w znacznej mierze charakter umowny. W każdym z tych obszarów można wskazać tereny o większym i mniejszym nasileniu określonych funkcji, a więc lepiej i gorzej przystających do prezentowanych na kolejnych stronach charakterystyk. W niektórych przypadkach, kiedy wyróżnione funkcje się przenikają bądź też są słabo reprezentowane, przyporządkowanie do danego terenu jest kwestią problematyczną i wynika bardziej z położenia i oddziaływania centralnych dla każdego z rejonów układów lokalnych. W istocie przełożenia obszarów funkcjonalnych na granice administracyjne gmin i powiatów jest zabiegiem porządkującym prowadzone analizy (w takich układach generowane są dane i zestawienia) niż czynnikiem opisowo-wyjaśniającym. Z uwagi na brak bezpośredniego, możliwego do precyzyjnej delimitacji i opisanie w kategoriach stricte morfologicznych, przełożenia struktur funkcjonalnych z przestrzenią (mimo bardzo silnych powiązań), czy też klarownego odniesienia do układów administracyjnych, prezentowana tu analiza specyfiki układów funkcjonalnych ma bardziej charakter jakościowy niż ilościowy.

Mapa 1. przedstawia pogłądowe odniesienie wyróżnionych obszarów do przestrzeni województwa i jego podziału administracyjnego.



Mapa 1. Obszary funkcjonalne w przestrzeni Dolnego Śląska



Źródło: opracowanie własne.

1.2. Aglomeracja wrocławska

Pierwszym z wyróżnionych subregionów funkcjonalnych jest aglomeracja wrocławska. Jej funkcjonowanie jest związane przede wszystkim z funkcjami wrocławskiego obszaru metropolitalnego. Rozwój aglomeracji związany jest z przestrzennym wzrostem funkcjonalnego oddziaływania miasta Wrocławia na okoliczne gminy. Zasadniczy układ struktury osadniczej – wykształcenie rdzenia, strefy podmiejskiej, sieci miast satelitarnych itd. – jest następstwem procesów historycznych związanych z ruchami demograficznymi, przemianami cywilizacyjnymi i zjawiskami osadniczymi datowanymi przynajmniej od średniowiecza. Choć od 1975 roku, po reformie administracyjnej, funkcjonowało województwo wrocławskie ze wspólną administracją, obejmujące obszar, który można uznać za jedną z delimitacji aglomeracji, to jednak procesy aglomeracyjne były mało intensywne. Nasileniu uległy w latach 90. ubiegłego wieku, kiedy sprzyjały im, z jednej strony, sub-urbanizacja, z drugiej zaś – przesunięcie miasto-wieś, polegające na przenoszeniu funkcji

związanej z działalnością produkcyjną (głównie przemysłową) z rdzenia (centrum) aglomeracji na tereny podmiejskie.

Oczywiście dominującą rolę w aglomeracji pełni Wrocław – tak pod względem gospodarczym, jak i kulturowym, demograficznym, komunikacyjnym, infrastrukturalnym i właściwie każdym innym. To właśnie rozwój Wrocławia przede wszystkim tworzy dynamikę i koniunkturę rozwoju całego układu aglomeracyjnego. Dopełnieniem aglomeracji jest obszar domknięty w granicach powiatu wrocławskiego oraz układy miast satelitarnych, przede wszystkim Oleśnicy, Oławy, Trzebnicy czy Środy Śląskiej. Funkcjonalne związki między Wrocławiem a jego otoczeniem rozpościerają się dalej, choć – jak można przypuszczać – ich intensywność maleje wraz z odległością od centrum. Zagadnienie wyznaczania granic aglomeracji jest osobnym problemem, który wykracza poza ramy tego opracowania. W tym miejscu przyjmijmy tylko, że reprezentatywne (i wystarczające) dla scharakteryzowania obszaru aglomeracji będzie oparcie się na informacjach odnoszących się do Wrocławia i gmin powiatu wrocławskiego. W pozostałych obszarach aglomeracji obserwujemy bowiem podobne zjawiska i tendencje.

Wrocław jest jednym z najbardziej dynamicznie rozwijających się ośrodków miejskich w Polsce. W ostatnich dziesięciu latach stale notowano w nim wzrost liczby podmiotów gospodarczych, według danych na 2009 rok było to w sumie 97595 przedsiębiorstw. Pod tym względem zajmuje 3. miejsce w kraju.

Tab. 2. Ilość podmiotów gospodarczych we Wrocławiu

Rok	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Ilość podmiotów	88149	93047	92954	93781	95602	97595

Źródło: www.stat.gov.pl

Tab. 3. Ilość podmiotów gospodarczych w miastach w Polsce w 2008 r.

Miasto	Ilość podmiotów gospodarczych
Warszawa	324282
Kraków	105610
Wrocław	95602
Łódź	94214
Poznań	93250
Szczecin*	64394
Gdańsk	60122

Bydgoszcz	45233
Katowice	40439
Lublin	39060
Gdynia	32843

*) dane za 2007 r.

Źródło: www.stat.gov.pl

Przedsiębiorstw państwowych we Wrocławiu jest 3122, prywatnych 94473. Baza gospodarcza miasta kształtowana jest głównie przez prywatne mikro- i małe przedsiębiorstwa. Najliczniejsze są mikroprzedsiębiorstwa, stanowią one 96 % wszystkich podmiotów gospodarczych we Wrocławiu. W tej wartości 72 %, czyli 67167, to samozatrudnieni, czyli osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Wynik ten pokazuje, że w ogóle podmiotów gospodarczych w mieście 69 % to samozatrudnieni, małe przedsiębiorstwa zatrudniające od 10–49 osób stanowią zaś 3 % podmiotów gospodarczych. Pozostała część to firmy średnie, duże i bardzo duże. Pomimo iż te ostatnie stanowią niewielki udział rynku podmiotów gospodarczych, nie należy bagatelizować ich znaczenia, ponieważ dają one zatrudnienie ok. 25 % zatrudnionych we Wrocławiu.

Tab. 4. Struktura podmiotów gospodarczych we Wrocławiu wg liczby zatrudnionych osób

Liczba zatrudnionych	do 9 osób	10–49 osób	50–249 osób	250–999 osób	powyżej 1000 osób
Ilość przedsiębiorstw	93832	2951	647	131	34

Źródło: www.stat.gov.pl

W aspekcie dynamicznym w analizowanym okresie (2009 r.) zarejestrowało się jako nowe 8139 firm, wyrejestrowało się natomiast 5757 podmiotów, co daje przyrost netto 2382 podmiotów gospodarczych. Zatem w ujęciu procentowym nowe podmioty stanowiły w 2009 r. 2,4 % wszystkich wrocławskich firm.

W strukturze podmiotów gospodarczych Wrocławia największy udział posiadają przedsiębiorstwa związane z handlem i usługami. Następnie są firmy działające w sektorze obsługi nieruchomości i firm. W dalszej kolejności są: budownictwo, przemysł, logistyka, pośrednictwo finansowe.

Struktura ta w świetle wstępnych rozważań teoretycznych świadczy, że Wrocław jest miastem podlegającym tendencjom zmian jakościowych prowadzących do ukształtowania się struktury gospodarczej charakteryzującej społeczeństwo poprzemysłowe oparte głównie na usługach.

Obraz struktury gospodarczej, charakteryzowanej ilością podmiotów, można uzupełnić efektywnością gospodarowania wyznaczoną przez przeciętne wynagrodzenia w mieście. W 2007 r. we Wrocławiu przeciętnie według GUS zarabiano 3048 zł. Na stanowiskach robotniczych wynagrodzenia te kształtowały się na poziomie 2094 zł, na nierobotniczych natomiast 3801 zł brutto miesięcznie. W sektorze publicznym zarobki wynosiły 3075 zł, prywatnym 2630 zł. Z tym, że na stanowiskach nierobotniczych wyżej opłacani byli pracownicy sektora prywatnego niż publicznego, odpowiednio 3981 zł przy 3598 zł brutto miesięcznie dla pracownika zatrudnionego w sektorze publicznym na stanowisku nierobotniczym.

Zmiany, jakie zaszły w dochodowości wrocławian od czasu publikowanych przez GUS informacji, można zaobserwować, wykorzystując Ogólnopolskie Badanie Wynagrodzeń realizowane cyklicznie przez Agencję Konsultingową Sedlak&Sedlak (<http://www.wynagrodzenia.pl/>). Badanie pokazało, że pod względem zarobków Wrocław zajął w 2009 r. trzecie miejsce wśród największych miast. Mediana płac całkowitych wyniosła 3904 zł. Więcej zarabiano tylko w Poznaniu (mediana – 3950 zł) oraz w Warszawie (mediana – 5200 zł). Niewiele niższa, bo jedynie o 4 zł, była mediana wynagrodzeń w Trójmieście. Natomiast w następnym w kolejności mieście – Krakowie – zarobki były niższe już o 304 zł.

Tab. 5. Miesięczne wynagrodzenia brutto w największych miastach w Polsce w 2009 r. (mediana)

Warszawa	Poznań	Wrocław	Trójmiasto	Kraków	Szczecin	Katowice	Łódź	Lublin
5200	3950	3903	3900	3600	3500	3500	3200	2800

Źródło: Ogólnopolskie Badanie Wynagrodzeń przeprowadzone przez Sedlak & Sedlak w 2009 r.

Zgodnie z danymi Ogólnopolskiego Badania Wynagrodzeń przeprowadzonego przez Agencję Konsultingową Sedlak & Sedlak w 2009 roku najlepiej za pracę wynagradzano osoby zatrudnione w branży IT. Mediana ich wynagrodzeń wyniosła 5231 zł. Nieznacznie niższe płace (różnica 6 zł) otrzymywali zatrudnieni w telekomunikacji (mediana 5225 zł). Dla porównania typowy pracownik sektora publicznego otrzymywał pensję w wysokości 3000 zł.

Tab. 6. Miesięczne wynagrodzenia we Wrocławiu w 2009 r. z podziałem na branże (mediana)

Branża	Wynagrodzenie
Technologie informatyczne	5230
Telekomunikacja	5225
Przemysł ciężki	4570
Przemysł lekki	4320
Bankowość	4300
Budownictwo	4000
Usługi	3500
Logistyka, transport, spedycja i komunikacja	3250
Handel	3230
Sektor publiczny	3000

Źródło: Ogólnopolskie Badanie Wynagrodzeń przeprowadzone przez Sedlak & Sedlak w 2009 roku.

Baza gospodarcza Wrocławia wpłynęła na osiągnięcie przez budżet miasta dochodów w kwocie 2667,2 mln zł w 2007 r. Stanowiło to przyrost o 8,6 % w stosunku do roku poprzedniego. W tym czasie zwiększyły się także wydatki miasta o 15 %. Wynik budżetowy miasta w 2007 r. wyniósł 21,3 mln zł.

Tab. 7. Wynik budżetowy Wrocławia w mln zł

	2000	2006	2007
Dochody miasta	1488,5	2437,5	2667,2
Wydatki miasta	1621,3	2224,1	2645,9
Wynik budżetu	-132,8	213,4	21,3

Źródło: www.stat.gov.pl

W kształtowaniu wielkości dochodów budżetu miasta największy wpływ miały dochody własne 1992,7 mln zł. Następną pozycją dochodotwórczą były subwencje ogólne z budżetu państwa (363,3 mln zł), środki ze źródeł pozabudżetowych (162,5 mln zł) oraz dotacje celowe z budżetu państwa (137 mln zł).

Przeciętnie na 1 mieszkańca Wrocławia dochód do budżetu miasta wyniósł w 2007 r. 4207,27 zł (z 3836,85 zł w 2006 r. – przyrost o 8,8 %). Przeciętne wydatki z budżetu miasta na 1 mieszkańca w tym okresie wyniosły 4173,64 zł (przy kwocie 3501,05 w 2006 r – przyrost o 16 %).

Patrząc na budżet od strony wydatków, zauważyć można, że najwięcej środków pochłonęły w 2007 r. wydatki bieżące jednostek budżetowych – 1499,5 mln zł, następnie wydatki majątkowe, dotacje i świadczenia na rzecz osób fizycznych.

Tab. 8. Wydatki z budżetu miasta w 2007 r. w mln zł

	2000	2006	2007	Udział % w wydatkach budżetowych
Ogółem	1621,3	2224,1	2645,9	100
W tym:				
Dotacje	91,6	154,6	175,6	6,6
Świadczenia na rzecz osób fizycznych	62,5	128,8	127,3	4,8
Wydatki bieżące jednostek budżetowych	1118,6	1348,2	1499,5	56,7
W tym:				
Wynagrodzenia	437	529,3	591,6	22,4
Składki na ubezpieczenia społeczne i Fundusz Pracy	77,9	94,5	108,8	4,1
Zakup materiałów i usług	565,7	675,0	737,6	27,9
Wydatki majątkowe	335,9	536,3	787,8	29,8
W tym:				
Inwestycje	334,9	498,1	750,1	28,3

Źródło: www.stat.gov.pl

Szczególnie warta podkreślenia jest kwota przeznaczona na inwestycje miejskie, która wzrosła w 2007 r. w porównaniu do roku poprzedniego o 1/3.

Bazę gospodarczą miasta charakteryzuje wielkość nakładów inwestycyjnych. Dane pokazują, że w 2007 r. ogółem we Wrocławiu na inwestycje przeznaczono 3767 mln zł. Stanowiło to przyrost o 12,5 % w porównaniu z rokiem poprzednim. Inwestycje głównie ukierunkowane było na usługi rynkowe, które stanowiły 64 % ogółu.

Licząc nakłady inwestycyjne w cenach bieżących, ogółem w 2007 r. wyniosły one 3791,4 mln zł, co stanowiło przyrost o 5,5 % w stosunku do roku poprzedniego. Szczegółową charakterystykę tego przedstawia tabela poniżej.

Tab. 9. Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach w 2007 r. w cenach bieżących w mln zł

	2000	2006	2007	% udział w 2007 r
Ogółem	3427,1	3582,5	3791,4	100
W tym:				
Budynki i budowle	1166,1	1659,4	1818,8	48
Maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia	922,4	1284,5	1368,9	36,1
Środki transportu	1289,5	622,3	588,5	15,5
Pozostałe środki trwałe		0,2	0,2	0,1
Koszty obsługi zobowiązań	48,6	16,1	13,8	0,3

Źródło: www.stat.gov.pl

Zestawienie powyższe wskazuje na dominujące nakłady w budynki i budowle w ogóle nakładów inwestycyjnych dokonanych przez wrocławskie podmioty gospodarcze w 2007. Ważne są także nakłady na maszyny, urządzenia i narzędzia. Świadczy to o skłonności proinwestycyjnej we Wrocławiu, która wpływa pozytywnie na rozwój gospodarczy miasta. Jednak dane powyższe pokazują także pewne niebezpieczeństwo. Mianowicie duża skłonność lokalnych przedsiębiorców w inwestowanie w nieruchomości ogranicza możliwości inwestowania w nowoczesne technologie. Zatem przeznaczanie znacznych zasobów kapitałowych w budynki może stanowić istotną barierę rozwoju gospodarki opartej na innowacyjności.

Charakteryzując strukturę gospodarczą miasta, należy przedstawić cechy lokalnego rynku pracy. Jeśli idzie o ogólną charakterystykę zasobów ludzkich we Wrocławiu, to z danych GUS z końca 2008 r. zauważyć można, że we Wrocławiu faktycznie zamieszkałej ludności było 632162 osób, co wskazuje, że na 1 km² mieszkało 2159 osób. Na 100 mężczyzn przypadało we Wrocławiu 114 kobiet. Natomiast najważniejszymi informacjami dotyczącymi lokalnego rynku pracy jest fakt, że ludność w wieku przedprodukcyjnym stanowiła 14,7 % ogółu mieszkańców, w wieku produkcyjnym 66,5 %, zaś poprodukcyjnym 18,8 %. Liczba osób pracujących we Wrocławiu wyniosła 234 481, w tym mężczyzn było 115 606, kobiet 118 875.

Na początku 2010 r. pojawiła się ogólnopolska tendencja na rynku pracy wskazująca na wzrost stopy i liczby bezrobotnych. Ogólnopolska tendencja dała się także zaobserwować we Wrocławiu. W powiecie wrocławskim w lutym 2010 r. ogółem zarejestrowanych było 18256 bezrobotnych, co wskazywało na wzrost o 1111 osób (6,5 %) w porów-



naniu ze styczniem 2010 r., kiedy było 17145 bezrobotnych zarejestrowanych. Nowo zarejestrowanych bezrobotnych w omawianym okresie było odpowiednio: w styczniu 2010 – 2667, w lutym – 3199 osób (www.stat.gov.pl).

Powyżej scharakteryzowane cechy tworzącej się metropolii wrocławskiej stanowią istotny czynnik oddziaływania na obszar będący pod bezpośrednim wpływem miasta. Wrocław jest skupiskiem największych przedsiębiorstw w województwie. Wśród 100 największych firm województwa dolnośląskiego przedsiębiorstw wrocławskich jest blisko połowa. Wśród nich należy wymienić: Hutmen S.A., Volvo Polska Sp. z o.o., AB S.A., Getin Holding S.A., Kogeneracja S.A., Impel S.A. i wiele innych⁶. Natomiast w wygenerowanym arbitralnie regionie wpływów metropolii wrocławskiej znajduje się ok 40.000 podmiotów gospodarczych. Istotą działalności większości z nich są korzyści wynikające z lokalizacji blisko Wrocławia. W rejonie podwrocławskim natomiast dominują małe i średnie przedsiębiorstwa usługowe i handlowe. Obok wielu małych zakładów znakomite warunki do inwestowania znalazły tutaj także wielkie światowe koncerny: grupa LG, Toshiba, Bosch, Cargill, Cadbury Wedel, Buderus, Tibnor, Parker, Leoni Kabel, firmy handlowe: Selgros, Tesco, Castorama, Media Markt, Leroy Merlin, Ikea, Auchan, Obi, Electro Word, firmy samochodowe: Scania, Volvo, firmy logistyczne: ProLogis, Plus, Parkridge, Tiner.

Rejon ten charakteryzuje się znacznymi przepływami siły roboczej do Wrocławia. Niezmiernie ważne są także wzorce kulturowe nabywane przez ludność z tej części województwa, oparte na wiązaniu swojej przyszłości, w pierw edukacyjnej, a następnie zawodowej, z Wrocławiem. Ważną rolę w procesie integracji tej części województwa odgrywa rozwijająca się infrastruktura komunikacyjna.

Polityka władz samorządowych powiatu wrocławskiego, ważnego w tej części województwa, zgodnie z zapisami misji i celów strategicznych powiatu, obejmuje m.in. promowanie powiatu wrocławskiego pod kątem jego atrakcyjności gospodarczej, a przez to pozyskiwanie nowych inwestorów. Cel ten realizowany jest głównie poprzez działania lobbingsowe, polegające na zainteresowaniu potencjalnych inwestorów bogatą ofertą inwestycyjną powiatu. Ponadto jednym z istotnych celów towarzyszących polityce obecnych władz samorządowych powiatu wrocławskiego jest integracja środowiska przedsiębiorców i pracodawców poprzez tworzenie struktur samorządów gospodarczych, zarówno na szczeblu gminnym, jak i powiatowym. W efekcie podjętych działań w większości gmin powiatu powstały gminne stowarzyszenia przedsiębiorców. Staraniem władz lokalnych i liderów

⁶ Jakkolwiek należy pamiętać, że liderami w klasyfikacji największych firm w województwie są przedsiębiorstwa spoza Wrocławia, a przede wszystkim są to KGHM PM S.A., Volkswagen Motor Polska, Toyota Motor Polska (www.dunbrsdsreet.pl).



gminnych stowarzyszeń gospodarczych udało się również stworzyć strukturę gospodarczą o zasięgu powiatowym – Federację Przedsiębiorców Powiatu Wrocławskiego (www.powiatwroclawski.pl).

Charakter wpływów aglomeracyjnych potencjalnej metropolii wrocławskiej jest przede wszystkim przemysłowy oraz usługowy, w tym ważną pozycję zajmują usługi finansowo-bankowe, a także inne, oparte na specjalistycznej wiedzy (np. consultingowe). Nie można również zapominać o zapleczu naukowym całego województwa, które przede wszystkim zlokalizowane jest we Wrocławiu. Jednak położenie powiatu w stosunku do Wrocławia daje mu także funkcję obsługi turystyki weekendowej. Jest to jednocześnie duża szansa na aktywizację poprzez turystykę i rekreację wszystkich obszarów (gmin) powiatu. Zauważenie tego jest uwzględniane w większości planów przestrzennych i gospodarczych powiatu i poszczególnych gmin. Potencjał walorów turystycznych jest znaczący, ich ranga automatycznie rośnie ze względu na położenie w strefie podmiejskiej. W grupie walorów turystycznych wyróżniają się walory krajoznawcze oraz rekreacyjne.

Przedstawiona powyżej specyfika powiatu wrocławskiego, jako niezwykle istotnego powiatu tej części województwa dolnośląskiego znajdującej się pod bezpośrednim wpływem Wrocławia, ma także potwierdzenie na poziomie gminnym. Na przykład wizja rozwoju gminy Długołęka, będącej w powiecie wrocławskim, oparta została o jej przyrodniczą, gospodarczą i społeczną wielofunkcyjność, która jest szansą na zrównoważony i wielokierunkowy rozwój gminy. Jednocześnie pozwala ona na spełnianie funkcji komplementarnych dla obecnych mieszkańców, wzmacniając zarazem atrakcyjność regionu dla jego przyszłych mieszkańców i przybyłych tutaj turystów (Strategia Rozwoju Lokalnego Gminy Długołęka, www.gmina.dlugoleka.pl).

Podobna w swojej wymowie jest strategia gminy Mietków. Zgodnie z zapisami misji strategicznej gminy, oferuje dobre warunki dla osadnictwa i wypoczynku. Ma tu miejscu zrównoważony rozwój funkcji: rolniczych, produkcyjnych i usługowych, stymulowany planowymi działaniami, co zapewnia tworzenie nowych miejsc pracy. Gmina posiada różnorodną ofertę sportowo-rekreacyjną. Misji tej służyć mają cele strategiczne, sprowadzające się do zachowania i ochrony walorów naturalnych, kreowanie wizerunku przyjaznej przedsiębiorczości i dynamicznie rozwijającej się gminy poprzez stworzenie warunków do funkcjonowania różnorodnych zakładów pracy, aktywizację obszarów wiejskich i wypromowanie oferty turystyczno-rekreacyjnej (www.mietkow.com/zalacznik.php?id=2102).

Funkcjonalność charakteryzowanej części Dolnego Śląska, będącej pod wpływem metropolii wrocławskiej, widoczne jest także w powiatach i gminach położonych poza powiatem wrocławskim, jednak znajdujących się w orbicie oddziaływań Wrocławia.



Dla przykładu powiat średzki. Na jego potencjał gospodarczy składają się: korzystne położenie geograficzne, bliskość aglomeracji wrocławskiej oraz dobry stan infrastruktury komunikacyjnej. Region przecinają trzy ważne szlaki komunikacyjne. W ślad za drogami idą elementy infrastruktury technicznej. Doceniło to wiele zagranicznych firm, m.in.: Röben Ceramika Budowlana, Armacell – producent izolacji termicznych, Clinico Medical – producent sprzętu medycznego, Tektura – producent opakowań, Vibracaustic – producent elementów redukcji drgań.

Gminy z terenu powiatu średzkiego, które znajdują się w przyjętej części województwa będącej pod wpływem Wrocławia, oferują bogatą ofertę inwestycyjną wraz ze znacznymi ulgami zarówno dla inwestorów zagranicznych, jak i krajowych. W maju 2005 roku – 11,46 ha gruntów gminy Środa Śląska (obręb Komorniki) weszło w skład Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (www.powiat-sredzki.pl). Podobnie gmina Miękinia, zlokalizowana w centralnej części województwa dolnośląskiego pomiędzy dwoma dużymi aglomeracjami: Wrocławiem i Legnicą. Charakteryzuje się ona dobrym położeniem w bliskości ważnych szlaków drogowych. Ponadto atutem funkcjonalnym gminy jest Park Przemysłowy Źródła – Błonie. Obszar o ogólnej powierzchni 125 ha, z czego część jest już w posiadaniu prywatnych inwestorów. Jest to jeden z przejawów proinwestycyjnego nastawienia władz i społeczności lokalnej. Potwierdzeniem tego są inwestycje na terenie gminy Miękinia m.in. firm: Polland Alloys Sp. z o.o., Proma Polska Sp. z o.o., ROPA Polska Sp. z o.o., Tektura Wrocław Sp. z o.o., Verpa Folie Wrocław Sp. z o.o., Clinico Medical Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „Bisek”, JORDAHL & PFEIFER Technika Budowlana Sp. z o.o., Agencja Celna i Spedycyjno-Transportowa „ODRA-TRANS” i Spółka. Gmina promuje się, wykorzystując kapitał lokalizacyjny, tzn. bliskość placówek naukowo-badawczych oraz instytucji wspomagających rozwój przedsiębiorczości we Wrocławiu (www.miekinia.pl).

Na koniec tego fragmentu analizy można jeszcze zwrócić uwagę na gminy leżące na północnych krańcach charakteryzowanej części województwa. Przykładem może być gmina Trzebnica. Wyróżnia się ona walorami naturalnymi sprzyjającymi rekreacji oraz sanktuarium, które ma status Sanktuarium Międzynarodowego (www.trzebnica.pl). Z kolei gmina Brzeg Dolny, wykorzystując potencjał wynikający z faktu lokalizacji pod Wrocławiem, dodatkowo czerpie korzyści z utworzonego Parku Przemysłowego „Bukowice”. Został on utworzony w odległości 5 km od Brzegu Dolnego, w bezpiecznej odległości od siedzib ludzkich. Obszar parku, przeznaczony pod zabudowę przemysłową, handel i usługi, został zabezpieczony we wszystkie nowoczesne, niezbędne media – energię elektryczną, łącza telekomunikacyjne, wodę, gaz, kanalizację. W obszarze Parku Przemysłowego

wego „Bukowice” w 2002 roku uruchomiła swoją produkcję brytyjska firma Linpac Plastics LTD – producent opakowań dla przemysłu spożywczego. Park Przemysłowy „Bukowice” jest jednym z najlepszych miejsc dla lokowania inwestycji przemysłowych w pobliżu aglomeracji wrocławskiej. Liczy się przede wszystkim bliskość Wrocławia. Gmina Brzeg Dolny, podkreślając swój przemysłowy charakter, wraz z Grupą Kapitałową PCC ROKITA stworzyła atrakcyjną dla inwestorów strefę przemysłową o nazwie „Niebieska Strefa”, stanowiącą tereny nadające się do prowadzenia działalności przemysłowej z zastosowaniem różnorodnych wszelkich technologii (www.brzegdolny.pl).

W układzie aglomeracyjnym obserwować można kształtowanie się coraz wyraźniejszego podziału na wzajemnie uzupełniające się funkcje. W samym mieście przede wszystkim możemy mówić o rozwoju funkcji metropolitarnych, związanych z technologiami, wymianą i usługami o zasięgu ponadlokalnym i ponadregionalnym, ale też naciśnięciem na „reprezentacyjność”. Obszary poza Wrocławiem dążą do pełnienia funkcji rezydencjalnych (mieszkaniowych), produkcji przemysłowej uzupełnionej o produkcję rolną kierowaną głównie na lokalne rynki, ale też wykorzystania zasobów surowcowych, siły roboczej czy też funkcji rekreacyjno-wypoczynkowych. Główne czynniki rozwojowe tych obszarów są jednak pochodną korzyści lokalizacji w bezpośrednim zapleczu tworzącej się metropolii i potencjału ekonomicznego – jako ośrodka wymiany, kulturowo-intelektualnego czy demograficznego.

1.3. Legnicko-Głogowski Okręg Przemysłowy

Drugim układem funkcjonalnym o znacznym potencjale gospodarczym funkcjonującym w województwie dolnośląskim jest obszar związany z Legnicko-Głogowskim Okręgiem Miedziowym. Przestrzennie obejmuje on obszar powiatów legnickiego, lubińskiego, głogowskiego, polkowickiego oraz miasta Legnica. Rozwój tego rejonu i określenie jego współczesnych funkcji związany jest z odkryciem i eksploatacją złóż miedzi od lat 50. XX wieku, choć oczywiście takie miasta jak Głogów czy Legnica mają swój rodowód (jako ważne ośrodki administracyjne i gospodarcze) sięgające średniowiecza. Niemniej jednak dopiero w drugiej połowie ubiegłego stulecia nastąpiła intensywna industrializacja tego obszaru i w konsekwencji – jego urbanizacja. W tej części województwa zlokalizowanych jest bez mała 4000 przedsiębiorstw, w tym największe w regionie (na liście 100 największych przedsiębiorstw województwa 13 zlokalizowanych jest na obszarze LGOM). Tu między innymi mieści się jedno z największych polskich przedsiębiorstw (10. miejsce na liście



500 największych przedsiębiorstw w Polsce w rankingu „Polityki”), prawdziwy *global player* – KGHM Polska Miedź. Właśnie ten koncern dominuje gospodarczo i organizuje strukturę gospodarki subregionu, ale i określa determinanty rozwojowe. Jako największy pracodawca regionu nie tylko absorbuje znaczne zasoby lokalnej siły roboczej (spółka zatrudnia 18,5 tys. pracowników, grupa kapitałowa to ponad 28 tys. osób), ale jednocześnie tworzy warunki dla innych firm jako poddostawców czy kooperantów. Zauważyć można, że przeciętna stopa bezrobocia jest niższa niż średnia dla województwa. Szczególnie dobrze w tym względzie przedstawia się rynek pracy w powiatach lubińskim (stopa bezrobocia wynosi tu 6,4 %), polkowickim (7,4 %). Gorzej natomiast ta sytuacja wygląda w powiecie głogowskim (11,1 %) oraz legnickim (13,9 %) (dane GUS za rok 2008).

Także dokumenty strategiczne powiatów i gmin z tego obszaru mocno akcentują przywiązanie do KGHM oraz opierają na tym swoje szanse rozwojowe. Warto napomknąć, że bogactwo lokalnych układów w dużej mierze wynika z bezpośrednich (między innymi z powodu szkód górniczych) i pośrednich wpływów do lokalnych budżetów pochodzących z kombinatu. Uzupełnieniem funkcji organizowanych wokół KGHM (i pewną, przyszłościową – jak na razie – opcją rozwoju gospodarczego, alternatywą) jest ulokowana w tym regionie Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna. Podkreślić też należy, że następstwem intensywnego rozwoju górnictwa i przemysłu jest znaczny stopień dewastacji środowiska przyrodniczego.

Szczegółowe scharakteryzowanie obszaru funkcjonalnego LGOM rozpoczniemy od powiatu głogowskiego. Głównymi czynnikami określającymi charakter gospodarki tego powiatu są: położenie geograficzne, funkcjonowanie dużego ośrodka przemysłowego (Głogów) oraz dominacja przemysłu miedziowego. Przemysł miedziowy posiada nadal największe znaczenie dla gospodarki i struktury zatrudnienia w powiecie. W subregionie dominują kopalnie, a na terenie Głogowa znajduje się Huta Miedzi Głogów, będąca jednym z największych na świecie zakładów produkujących miedź i największym w Europie produkującym srebro. Oprócz rud miedzi znajdują się tu także inne cenne kopaliny, co stanowi czynnik dalszego rozwoju przemysłu wydobywczego i związanego z nim przetwórstwa. Zasoby kopalin naturalnych obejmują wszystkie trzy grupy surowców: energetyczne, metaliczne i skalne. Największe znaczenie gospodarcze mają surowce metaliczne. Tworzą je rudy miedzi, którym towarzyszą liczne pierwiastki: srebro, złoto, kobalt, nikiel, wanad, molibden, siarka, selen, cynk i ołów. Zasoby soli kamiennej szacowane są na 7 mld ton. Ze złożami miedzi występują również anhydryt i węgiel brunatny. Grupa surowców energetycznych obejmuje gaz ziemny i hel. Kopaliny skalne to: surowce ilaste ceramiki budowlanej i kruszywo naturalne. Obecnie eksploatuje się, oprócz surowców metalicznych, gaz ziemny



i hel (2 złoza) oraz kruszywo naturalne (12 złóż). W tym regionie występuje znaczące zróżnicowanie sektorowe przedsiębiorstw. W gminach wiejskich dominuje produkcja rolna i usługi związane z rolnictwem. Zatrudnienie obejmuje 22,5 tys. osób, z czego w przemyśle i budownictwie zatrudnionych jest 43 %, w usługach 53 % zawodowo czynnych osób. Stopa bezrobocia w tych gminach przekracza znacząco średnią z powiatu i wynosi 21,8 %. W związku z tym za główny cel powiat głogowski stawia sobie stymulowanie rozwoju. Zgodnie z zapisami strategii rozwoju powiatu głogowskiego ma temu służyć efektywniejsza absorpcja środków UE. Ponadto w tym celu w planach strategicznych powiatu określone zostały dwa główne kierunki rozwoju – kierunek edukacyjno-społeczny i kierunek gospodarczy. Z punktu widzenia kształtowania mechanizmów integracyjnych z regionem ważnymi inicjatywami o charakterze strategicznym mają być: poprawa infrastruktury komunikacyjnej, poprawa stanu technicznego dróg i modernizacja układu komunikacyjnego powiatu (w tym wsparcie powstania drugiej przeprawy mostowej przez rzekę Odry i obwodnicy Głogowa), wreszcie rozwój połączenia kolejowego w ramach LGOM i rozwój szlaku komunikacyjnego rzeki Odry. Rozwojowi społeczno-gospodarczemu powiatu mają służyć: wspieranie aktywności zawodowej i promocja przedsiębiorczości, wspieranie działalności turystycznej, kulturalnej i sportowej, aktywizacja obszarów wiejskich, powszechny dostęp do technologii informacyjno-komunikacyjnych, rozszerzenie współpracy międzyregionalnej i międzynarodowej. Wreszcie, co jest główną cechą funkcjonalną całego charakteryzowanego tu regionu, celem strategicznym powiatu jest rozwój przestrzenny i kształtowanie ładu przestrzennego w oparciu o LGOM (www.powiat.glogow.pl).

W nieco odmiennych warunkach niż powiat głogowski funkcjonuje region południowy części województwa dolnośląskiego związanej z LGOM. Znajdujący się tu powiat legnicki ma charakter rolniczy, użytki rolne stanowią blisko 72 % ogółu jego powierzchni, co daje mu piąte miejsce w województwie. W powiecie, ale i w województwie, największy odsetek użytków rolnych posiada gmina Ruja – 81 %. W ogólnej powierzchni użytków rolnych powiatu dominują grunty orne, które stanowią 85,5 % użytków rolnych. Korzystne warunki dla rolnictwa stanowią bazę do rozwoju przemysłu rolno-spożywczego.

Na terenie powiatu funkcjonuje ponad 5056 indywidualnych gospodarstw rolnych o bardzo zróżnicowanej strukturze obszarowej. Średnia wielkość gospodarstwa w powiecie legnickim wynosi 15,40 ha, dla porównania przeciętna powierzchnia gospodarstwa rolnego w Polsce wynosi – 7,80 ha, w regionie dolnośląskim – 9,60 ha. Dominują gospodarstwa małe w przedziale 1–5 ha, jest ich 2 106 (42 %), w przedziale 5–10 ha znajduje się 1278 (25 %), a wielkości 10–20 ha jest 1043 (20 %). Najmniej jest dużych gospodarstw powyżej 50 ha – 199, co stanowi 3,9 %. Największe gospodarstwa są w gmi-



nie Kunice – 19,3 ha i Prochowice – 18,5 ha, najmniejsze w gminie Miłkowice – 11,3 ha. W powiecie działa przeszło 3750 podmiotów gospodarczych. Najwięcej z nich funkcjonuje w branżach handel i naprawy (1 320), przetwórstwo przemysłowe (433) oraz obsługa nieruchomości i nauka (404).

Przemysł usytuowany jest w dwóch ośrodkach miejskich powiatu. W Chojnowie funkcjonują zarówno zakłady o wieloletniej tradycji, jak i nowe podmioty gospodarcze. Produkowane są tu maszyny rolnicze, akcesoria dla przemysłu mięsnego i wędliniarskiego. Rozwija się również przemysł spożywczy, skórzany i odzieżowy. Warto dodać, iż na terenie gminy Chojnów występuje największa w kraju koncentracja firm zajmujących się sprzedażą i dzierżawą używanych maszyn oraz ciężkiego, budowlanego sprzętu specjalistycznego.

W Prochowicach skupia się przetwórstwo spożywcze, produkcja elementów betonowych, wytwórnia pasz i makaronów oraz przemysł skórzany. Sam powiat nie jest gospodarczym liderem, jednak należy zauważyć, że w jego centralnej części położona jest Legnica, która pod względem gospodarczym stanowi drugi po Wrocławiu ośrodek województwa.

W Legnicy funkcjonuje Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (76 firm z zatrudnieniem 8 700 osób), której część (podstrefa o powierzchni 48 ha) położona jest w gminie Legnickie Pole. W podstrefie działalność gospodarczą podejmują takie firmy, jak: Voss Automotive Polska, Apinex, Lidl Polska, Sor Iberica. W drugiej podstrefie położonej w Chojnowie o powierzchni ok. 7 ha inwestują firmy Impel i Feerum. Z inicjatywy wiejskiej gminy Chojnów utworzono Teren Aktywności Gospodarczej „Krzywa-Okmiany” o powierzchni 201 ha, na którym wydzielono działki pod zabudowę przemysłową i usługową.

Względnie duże znaczenie w rozwoju powiatu ma gospodarka leśna. W strukturze władania lasami występują tutaj dwa podmioty gospodarcze: Skarb Państwa i właściciele prywatni. W imieniu Skarbu Państwa gospodarkę leśną prowadzi Nadleśnictwo Państwowe w Legnicy, które zarządza lasami na powierzchni 18 687 ha, położonymi głównie w powiecie legnickim. Średnio w ciągu roku nadleśnictwo pozyskuje około 60 000 m³ surowca tartacznego. Nadrzędnym celem prowadzonej gospodarki leśnej, określonym w obowiązującym planie urządzania lasu, jest jednak zachowanie ekosystemów leśnych w stanie zrównoważonego rozwoju oraz utrzymanie funkcji ochronnej lasów. Na terenie powiatu legnickiego jest 459 ha lasów będących we władaniu osób fizycznych. Ważną dziedziną gospodarki regionu jest też rybactwo (www.starostwo.legnica.pl).

Charakter funkcjonalny powiatu legnickiego, jako istotnego regionu części województwa dolnośląskiego będącego obszarem wpływów Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego, ma swoje potwierdzenie w opisie i strategii gmin, np. gminy Prochowice.



Z oficjalnego portalu internetowego gminy można wyczytać, że: „dzięki dużej powierzchni użytków rolnych w strukturze zagospodarowania terenu, gospodarka gminy Prochowice silnie związana jest z sektorem rolniczym. Natomiast wśród działalności produkcyjnych, dominującymi branżami są historycznie związane z Prochowicami zakłady zajmujące się produkcją odzieży skórzanej oraz związane z produkcją artykułów spożywczych i przetwórstwem rolno-spożywczym szczególnie drobiarskim (w granicach gminy funkcjonuje ok. 30 ferm drobiu i kilkanaście ubojni drobiu)” (www.prochowice.pl). Warto te informacje uzupełnić kilkoma istotnymi danymi bazy gospodarczej gminy. Otóż na terenie miasta i gminy Prochowice działa bez mała 500 podmiotów gospodarczych, w tym zdecydowana większość w sektorze prywatnym. Najwięcej podmiotów gospodarczych zarejestrowano w handlu, działalności produkcyjnej, budownictwie i transporcie. Na terenie miasta występuje ok. 20 różnych, większych i średnich, zakładów produkcyjnych i usługowych. W Prochowicach i Lisowicach znajdują się rezerwy terenów budowlanych pod rozwój średniego i drobnego przemysłu różnych branż. Do większych podmiotów gospodarczych należą: Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowe HEMIZ Sp. z o.o. – specjalizuje się w robotach ogólnobudowlanych i kanalizacyjno-wodociągowych, Młyn Prochowice Sp. z o.o., GAMMA-COLOR PPH Sp. z o.o. – producent preparatu do budowy dróg, tuszy do znakowania tkanin i pigmentów kosmetycznych, Tartak Prochowice Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Komunalne „HEMIZ BIS” Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowe DOR-SKÓR – producent odzieży skórzanej, „COLOR-CHEMIA” Sp. z o.o. – producent lakierów i farb drukarskich, „OVOTEK” Sp. z o.o. Rogów Legnicki – wytwórnia pasz, Zakład Produkcji Prefabrykatów „PROMET” – producent prefabrykatów budowlanych, Browar Vifling – Gorzelnia Rolnicza w Prochowicach – producent komponentów do biopaliw. Warto także zwrócić uwagę, że przemysłowe aspiracje gminy mają swe odzwierciedlenie w utworzeniu Podstrefy Ekonomicznej w Prochowicach⁷. Zatem rejon Legnicki, w tym Prochowice, postrzegany jest jako teren dużych szans i możliwości inwestycyjnych. Dogodna lokalizacja sprzyja inwestycjom, ponieważ Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna usytuowana jest w obszarze charakteryzującym się rozwiniętą siecią dróg, bliskością granicy z Niemcami i dużym potencjałem społeczno-gospodarczym z zapleczem naukowym, ponieważ w Legnicy funkcjonuje kilka uczelni wyższych (m.in. PWSZ w Legnicy).

⁷ W Dzienniku Ustaw nr 41 pod pozycją 240 opublikowano Rozporządzenie Rady Ministrów z 19 lutego 2008 r. w sprawie zmian w legnickiej specjalnej strefie ekonomicznej, na mocy którego poszerzono LSSE w Legnicy między innymi o grunty gminy Prochowice. Prochowicka Podstrefa powstała na gruntach zlokalizowanych w Prochowicach przy ul. Wrocławskiej (wzdłuż drogi krajowej 94). Do zagospodarowania jest 11,4966 ha.

W centralnym regionie charakteryzowanej w tym miejscu części Dolnego Śląska znajdują się gminy z powiatów polkowickiego i lubińskiego. Powiat polkowicki jest dobrze rozwinięty gospodarczo. Na obszarze powiatu działa przeszło 4243 podmiotów gospodarczych. Powiat polkowicki jest specyficznym rejonem, ponieważ występuje tu kilka dużych i bardzo dużych pracodawców, co w pewnym sensie obniża możliwości rozwoju mikro- i małej przedsiębiorczości. Charakter przemysłowy powiatu jest związany z lokalizacją na jego terenie największego zakładu przemysłu miedziowego KGHM Polska Miedź. Położenie w centrum Legnicko-Głogowskiego Zagłębia Miedziowego, a także w pobliżu innych dużych miast regionu (Legnica, Głogów, Lubin), sprzyja zwiększeniu atrakcyjności przygotowywanych przez władze gmin ofert terenów dla inwestorów. Istotnym czynnikiem napływu inwestycji są złoża rudy miedzi. Podstawowe zakłady przemysłowe na terenie powiatu prowadzą działalność opartą na wydobywaniu i przetwórstwie rud miedzi. Przy zakładach funkcjonują firmy obsługi, tj. transportowe, remontowe, spedycyjne, budowlane. Rejon usytuowany jest także w polu oddziaływania głównych szlaków komunikacyjnych. Ponadto atutem regionu jest funkcjonowanie na jego obszarze Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (LSSE). „W polkowickiej części specjalnej strefy ekonomicznej od dwóch lat istnieje fabryka Volkswagena. Jest to drugi po KGHM pracodawca zatrudniający blisko 1000 osób. W legnickiej specjalnej strefie ekonomicznej działalność prowadzi również Royal Europa oraz firma Sitech, fabryka obuwia CCC. Z inicjatywy Volkswagen Motor Polska przy współpracy z firmą Sitech oraz z Urzędem Gminy Polkowice przystąpiono do działań mających na celu stworzenie Parku Technologicznego w Polkowicach. Park skupiał będzie pomioty kooperujące z firmami inwestującymi w polkowickiej części LSSE, czyli Volkswagen Motor Polska, Royal Europa oraz Sitech” (www.powiatpolkowicki.pl).

Powiat lubiński z kolei pod względem ilości przedsiębiorstw jest najlepiej rozwiniętym w całym charakteryzowanym tu regionie. Funkcjonuje tu bez mała 9500 podmiotów gospodarczych. Jak to było zaznaczone powyżej, ma to swoje przełożenie na dobrą sytuację na rynku pracy. Sama gmina Lubin posiada charakter rolniczo-przemysłowy⁸. Podstawową funkcją rozwoju gminy jest rolnictwo oraz działalność produkcyjno-usługowa, a w tym eksploatacja surowców naturalnych, tj. miedzi. W północnej części gminy znajdują się złoża rudy miedzi, a w południowo-wschodniej węgiel brunatny. Oprócz szeregu walorów przemysłowych gmina Lubin posiada także interesujące atrybuty przyrodnicze. Znajduje się tu 18 parków krajobrazowych, rezerwat przyrody oraz obszar chronio-

⁸ Ciekawostką jest fakt, że obszar gminy stanowi jeden z najcieplejszych regionów klimatycznych Polski, pozostając pod wpływem Oceanu Atlantyckiego, co sprawia, że okres wegetacyjny trwa około 31 tygodni, stwarzając doskonałe warunki dla rolnictwa.

nego krajobrazu „Dolina Czarnej Wody”. Na obszarze gminy znajdują się liczne zabytki (www.bip.ug-lubin.dolnyslask.pl).

Innym przykładem specyfiki funkcjonalnej opartej na przemyśle wydobywczym tej części województwa jest gmina Rudna. Jest ona najbardziej wysuniętą na wschód gminą powiatu lubińskiego. Na terenie gminy Rudna występują różne surowce mineralne. Głównym bogactwem są złoża rud miedzi w południowo-zachodniej części gminy. Towarzyszą im różne pierwiastki szlachetne, np. srebro czy złoto, a także chemiczne – anhydryt i sól kamienna. Duże znaczenie gospodarcze mają węgiel brunatny, surowce budowlane i ceramiczne (głina, piaski i kruszywa). Potencjalnym źródłem surowców naturalnych, w tym również rzadkich pierwiastków, jest zbiornik odpadów flotacyjnych „Żelazny Most”. Gromadzone są w nim odpady z Zakładów Wzbogacania Rud „Lubin”, „Polkowice”, „Rudna” KGHM Polska Miedź S.A. (www.rudna.pl).

Podsumowując powyższe prezentacje, zauważyć należy, że perspektywy tego sub-regionu związane są przede wszystkim z dotychczasowymi kierunkami rozwoju. Monokultura gospodarcza oparta na eksploatacji złóż miedziowych (i zasobów pochodnych) ma jednak swoje konsekwencje. Kondycja koncernu KGHM, będącego ostoją dla lokalnej gospodarki i napędzającego koniunkturę w całym obszarze LGOM, zależna jest od koniunktury na światowych rynkach. Eksploatacja udokumentowanych zasobów surowcowych miedzi szacowana jest na kilkadziesiąt lat, dlatego już dziś konieczna jest stopniowa restrukturyzacja nie tylko koncernu (który prowadzi inwestycje między innymi w technologie teleinformatyczne), ale i całej gospodarki lokalnej. Podkreślić przy tym należy, że nie ma społecznego przyzwolenia, na przykład, na rozwój odkrywkowego wydobycia węgla brunatnego, którego duże złoża znajdują się na zamieszkałych obszarach gmin Lubin, Miłkowice, Kunice, Rujana, Prochowice i Ścinawa. Dywersyfikacji struktury gospodarczej w oparciu o istniejącą i rozbudowywaną infrastrukturę niewątpliwie służy ściąganie nowych inwestycji, także poprzez działania LSSE.

Warto jeszcze podkreślić, że LGOM obecnie stanowi funkcjonalnie i gospodarczo układ nie tylko autonomiczny, ale też względnie zamknięty. Oddziaływanie gospodarcze na sąsiednie rejony jest względnie niewielkie, między innymi nie są konsumowane nadwyżki siły roboczej nawet w sąsiadujących gminach, czego przykładem może być gmina Złotoryja z ponad 25 % bezrobociem.

1.4. Sudecki Okręg Przemysłowy

Trzeci wyróżniony przez nas obszar jest największy powierzchniowo i najbardziej zróżnicowany. Obejmuje on pogórze i przedgórze sudeckie – teren Sudeckiego Okręgu Przemysłowego. Ukształtowany w XIX wieku okręg stanowił jeden z podstawowych obszarów aktywności gospodarczej w tej części Europy. Jego rozwój opierał się przede wszystkim na przemyśle wydobywczym (węgla, bazaltu, wapieni, granitu, rud cyny, kwarcu, sjenitu, porfiru i melafiru, ale też rud złota i arsenu, w latach 50. ubiegłego wieku prowadzono także wydobywanie rud uranu). Bardzo bogata baza surowcowa sprzyjała rozwojowi przemysłu, głównie materiałów budowlanych, maszynowego, włókienniczego, porcelany i szkła, spożywczego i innych. Charakterystyczną cechą Sudeckiego Okręgu Przemysłowego jest rozproszenie przestrzenne i dekoncentracja działalności gospodarczej – zakłady przemysłowe często lokowane były w małych miejscowościach. W powiatach: kłodzkim, wałbrzyskim, kamiennogórkim, jeleniogórkim, dzierzoniowskim, żąbkowickim, strzelińskim, jaworskim, świdnickim funkcjonuje ponad 77 tys. podmiotów gospodarczych. Region charakteryzuje się dość znacznym zróżnicowaniem pod względem ilości przedsiębiorstw. Najwięcej jest w powiecie wałbrzyskim – 20667 oraz w kłodzkim 19187. Najmniej w lwóweckim – 3472 oraz kamiennogórkim – 3981 (dane GUS za 2008 r.).

Innym bogactwem tego obszaru jest ukształtowanie terenu i zasoby przyrodnicze (w tym także wody mineralne) oraz bogata spuścizna kulturowa (wyrażona na przykład ilością obiektów zabytkowych), sprzyjające działalności turystyczno-rekreacyjnej, wypoczynkowej i rozwojowi lecznictwa sanatoryjnego. Podkreślić należy, że na obszarze tym znajduje się 11 miejscowości (1/4 wszystkich w Polsce) mających status uzdrowiska⁹. W samych powiatach jeleniogórkim i kłodzkim, zgodnie z oficjalnymi danymi GUS, jest blisko 2000 podmiotów zajmujących się hotelarstwem i gastronomią, natomiast wraz z pozostałymi powiatami ich liczba przekracza 3500.

Warto też dodać, że pochodną industrializacji i procesów urbanizacji tego obszaru było zagospodarowanie przestrzeni stosunkowo gęstą siecią infrastrukturalną, czego wynikiem jest stosunkowo gęsta sieć dróg oraz kolei.

Ukształtowana historycznie struktura gospodarcza tego rejonu, oparta na tradycyjnych (dziś uznawanych za schyłkowe) przemysłach i rozproszona przestrzennie spowodowała, że przekształcenia społeczno-ekonomiczne i polityczne tak zwanej „transforma-

⁹ Kilka innych miejscowości było uzdrowiskami lub pełniło takie funkcje, ale obecnie oficjalnie nie mają statusu prawnego uzdrowisk.

cji ustrojowej” w latach 90. ubiegłego stulecia spowodowały daleko idącą dezintegrację Sudeckiego Okręgu Przemysłowego, czego efektem były między innymi głęboka recesja i upadek całych gałęzi przemysłu (w tym likwidacja Wałbrzyskiego Zagłębia Węglowego) i wysokie bezrobocie o charakterze strukturalnym, a w konsekwencji ujawnienie się szeregu problemów społecznych i socjalnych, które do dziś nie zostały rozwiązane. Między innymi stale utrzymuje się wysoka stopa bezrobocia. Najgorzej sytuacja przedstawia się w powiatach kłodzkim (bezrobocie na poziomie 21,6 %) i dzierzoniowskim (21,1 %). Najlepiej w jeleniogórskim (13,9), ale i tak jest to powyżej średniej dla województwa (www.stat.gov.pl).

Z racji walorów turystycznych jest to rejon o największej na Dolnym Śląsku ilości hoteli i restauracji. W samych powiatach jeleniogórskim i kłodzkim, zgodnie z oficjalnymi danymi GUS, jest ich blisko 2000, natomiast wraz z pozostałymi powiatami ich liczba przekracza 3500. Baza gospodarcza, a przede wszystkim przemysł, są tu słabo rozwinięte, czego konsekwencją jest wysoka stopa bezrobocia, przekraczająca w tym regionie średnią wojewódzką. Najgorzej sytuacja przedstawia się w powiatach kłodzkim (stopa bezrobocia na poziomie 21,6 %) i dzierzoniowskim (21,1 %). Najlepiej w jeleniogórskim (13,9), ale i tak jest to powyżej średniej dla województwa.

Największym pod względem demograficznym, ale też jako ośrodka ekonomicznego, kulturalnego czy edukacyjnego jest miasto Wałbrzych – czy szerzej – domknięty w granicach powiatu wałbrzyskiego układ aglomeracyjny. Powiat wałbrzyski ma charakter górski, a w związku z tym walory klimatyczne i krajobrazowe, różnorodne atrakcje turystyczne oraz rozwijające się ośrodki sportów letnich i zimowych. Powoduje to, że powiat wałbrzyski ma predyspozycje do przekształcenia się z byłego zagłębia węglowego w region turystyczno-wypoczynkowy. Rolnictwo, mimo że 50 % powierzchni stanowią użytki rolne, z uwagi na trudne warunki górskie nie jest najważniejszą gałęzią gospodarki. Upadek w latach 90. przemysłu ciężkiego przyniósł zarówno zjawiska negatywne (bezrobocie, bieda), jak i pozytywne, do których zaliczyć można poprawę stanu środowiska naturalnego: czystości wód, gleb i atmosfery. Obok potencjału, jaki daje WSSE Invest Park, baza gospodarcza powiatu związana jest także z przemysłem lekkim, rzemiosłem, drobną wytwórczością, handlem i usługami, rozwojem budownictwa i infrastruktury technicznej miast i gmin. Podkreślić należy, że w obrębie tej aglomeracji znajdują się dwa miasta-uzdrowiska.

Zgodnie z założeniami strategii rozwoju powiatu wałbrzyskiego na lata 2005–2013 szansą rozwoju powiatu jest turystyka (<http://www.powiat.walbrzych.pl/Dokumenty/Plan/strategia.htm>).

Nie inaczej jest w powiecie jeleniogórskim. W zapisach Strategii Rozwoju Powiatu Jeleniogórskiego na lata 2006–2014 położony został nacisk na najważniejsze atuty, czyli: walory turystyczno-rekreacyjne i sportowe, naturalne walory lecznicze i rehabilitacyjne, w tym niski poziom zanieczyszczenia powietrza i korzystny mikroklimat, a także walory infrastruktury turystycznej wynikające z dużej liczby i potencjału obiektów noclegowych, funkcjonowaniem urządzeń wykorzystywanych w związku z usługami turystycznymi (szlaki turystyczne, wyciągi, narciostady itp.) (powiat.jeleniogorski.sisco.info/.../Strategia_Zrownowazonego_Rozwoju_Powiatu_Jeleniogorskiego_2006-2014.doc).

Kolejnym przykładem funkcjonalności regionu są zapisy strategiczne powiatu lwóweckiego. Można w nich wyczytać, że powiat ten nie ma atrakcyjnych surowców, rozwiniętego przemysłu, dobrych warunków dla rozwoju wielofunkcyjnego rolnictwa, dużych zasobów kapitału finansowego i intelektualnego czy też dobrej infrastruktury technicznej i komunikacyjnej. Powiat posiada natomiast atrakcyjne naturalne zasoby środowiskowe. Po wejściu Polski do Unii Europejskiej ulega modernizacji technicznej i ekonomicznej. Siłą napędową rozwoju powinna stać się zorientowana na biznes turystyka i agroturystyka wspierana też przez rozwój ekologicznej produkcji żywności. W tym upatruje się szansy rozwiązania problemu bezrobocia. Wiodącą koncepcją rozwoju powiatu lwóweckiego w najbliższych dziesięciu latach stało się założenie o konieczności skoncentrowania przedsięwzięć rozwojowych na dwóch obszarach – turystyce i rolnictwie – i znalezieniu w ramach tych dwóch obszarów takich rozwiązań, które wzajemnie się uzupełniają, wywołują efekt synergii (http://www.bip.powiatlwowecki.pl/files/sites/3102/wiadomosci/121358/files/strategia_rozwoju_powiatu_lwoweckiego.pdf).

Te ogólnie zarysowane cechy funkcjonalne powiatu lwóweckiego mają swoje odbicie w planach strategicznych gmin z tego powiatu. Można w tym miejscu przytoczyć charakterystykę funkcjonalną gminy Lwówek Śląski. Do głównych atutów należą tu: położenie na szlaku komunikacyjnym Szczecin–Praga; przy byłej międzynarodowej trasie E-14, bliskie sąsiedztwo granicy z Niemcami (ok. 70 km) i Czechami (ok. 50 km), dobry stan infrastruktury w zakresie zgazyfikowania, zwiadociągowania i telefonizacji (dwóch operatorów TP i Dialog) oraz posiadanie nowoczesnej oczyszczalni ścieków i wysypiska komunalnego zgodnego z normami Unii Europejskiej. Ponadto jest na obszarze gminy duża liczba działek budowlanych w ofercie dla inwestorów oraz istnieje możliwość wydobywania wysokiej klasy żwirów oraz piaskowców. Gmina jest członkiem Powiatowego Stowarzyszenia Inicjatyw Gospodarczych oraz Funduszu Poręczeń Kredytowych w Jeleniej Górze. Wreszcie podkreśla się atrakcyjne walory przyrodniczo-krajobrazowe, w tym Park Krajobrazowy Doliny Bobru, Szwajcaria Lwówecka, liczne skały oraz jaskinie i wiele obiektów



wpisanych do rejestru zabytków, co wpływa na sprzyjające warunki do rozwoju agroturystyki jako dodatkowego źródła dochodów dla ludności gminy (www.lwowekslaski.pl).

Także funkcjonalność oraz potencjał rozwojowy powiatu dzierzoniowskiego oparty jest na analogicznych cechach, jakie charakteryzują pozostałe powiaty i gminy z tej części województwa. Powiat dzierzoniowski znany jest głównie z tradycji włókienniczych („Bielbaw” w Bielawie – producent tkanin bawełnianych) i branży elektronicznej („Diora” w Dzierżoniowie – producent telewizorów i radioodbiorników). Pod koniec XX wieku znacznie zmieniła się struktura tutejszego przemysłu, zaczęły powstawać nowe firmy specjalizujące się w przemyśle chemicznym i elektromechanicznym. Produkuje się tu spawarki i prostowniki elektryczne, wyroby gumowe do samochodów oraz wyposażenie do sal operacyjnych, wyroby sanitarne, meble, odzież, oprawki do okularów. Powiat ma też charakter rolniczy, dominuje tu produkcja roślinna. Na tym terenie istnieje drugi co do wielkości ośrodek kamieniarstwa w Polsce. Znajdują się tu ciekawe krajobrazy – równiny przeplecione licznymi wzgórzami i zamknięte pasmem gór. Rozwija się także agroturystyka. Na terenie powiatu funkcjonują uzdrowiska i nowoczesne obiekty rekreacyjne (<http://pow.dzierzoniow.pl/>).

Charakterystyka funkcjonalna powiatu kamiennogórskiego, kolejnego z tej części województwa, odpowiada profilowi ogólnemu regionu. Powiat kamiennogórski, kolejny leżący w analizowanej części województwa, geograficznie pokrywa się z granicami kotliny kamiennogórskiej, Bramy Lubawskiej oraz kotliny marciszowskiej. Sama kotlina kamiennogórska stanowi obok kotliny jeleniogórskiej i kłodzkiej największe obniżenie śródgórskie Sudetów. Położenie powiatu kamiennogórskiego na szlaku Szczecin–Wrocław–Praga powoduje że, jest on niezwykle atrakcyjny dla przedsiębiorców. W 1997 roku powstała na terenie powiatu Specjalna Strefa Ekonomiczna Małej Przedsiębiorczości, która stwarza dogodne warunki ekonomiczne. Bliskość Karkonoszy gwarantuje rozwój wszelkich form turystyki, co wpłynęło na pojawienie się gospodarstw eko- i agroturystycznych.

Powiat ząbkowicki można ogólnie scharakteryzować, pod względem funkcjonalności, jako kolejny przykład ogólnie zarysowanych tendencji regionu. Reklamuje się on jako „malownicza kraina” leżąca w południowo-wschodniej części Dolnego Śląska. Głównymi kierunkami rozwoju powiatu ząbkowickiego są: rolnictwo, rozwój małych i średnich firm usługowo-handlowo-produkcyjnych oraz odgrywająca z roku na rok coraz większą rolę turystyka. Największymi pracodawcami ziemi ząbkowickiej są: Legrand w Ząbkowicach Śląskich, MiK w Ząbkowicach Śląskich, Zakłady Tworzyw i Farb w Złotym Stoku, Zakłady Przetwórstwa Owocowo-Warzywnego w Ziębicach, Ośrodek Hodowli Zarodowej w Kamieńcu Ząbkowickim (www.zabkowice-powiat.pl).



Ostatni z powiatów tej części województwa – powiat strzeliński – jest jednym z mniejszych powiatów dolnośląskich, obszar ponad 600 km² zamieszkuje niespełna 45 tys. mieszkańców. Położenie powiatu strzelińskiego jest jego mocną stroną. Przez jego teren będą ważne, międzynarodowe szlaki komunikacyjne. Dobre warunki naturalne powodują, że dominującą gałęzią gospodarki (szczególnie w północnej części powiatu) jest rolnictwo. Na przestrzeni kilkunastu ostatnich lat zmieniła się struktura gospodarstw rolnych. Dawne PGR-y zastąpiły zakłady prywatne. Jednym z największych jest Lochow-Petkus Sp. z o.o. z Kondratowic – światowy lider w produkcji nasion. Równolegle rozwijają się w powiecie strzelińskim zakłady przetwórcze. Dzięki temu znaczna część tutejszych pól zostaje przetworzona na miejscu. Jednym z największych pracodawców w regionie jest należąca do niemieckiego holdingu Südzucker Cukrownia Strzelin. Największym inwestorem z branży rolno-spożywczej, jaki pojawił się na strzelińskim rynku, jest McCain Polska Sp. z o.o. – światowy lider w produkcji frytek.

Drugą – obok rolnictwa i związanego z nim przetwórstwa – gałęzią lokalnej gospodarki jest przemysł wydobywczy. Najśłynniejszym lokalnym surowcem jest strzeliński granit, który – poza Strzelinem – eksploatowany jest jeszcze w pobliskich miejscowościach: Gębczycach, Górcie Sobockiej i Gębczycach. W Janowiczkach wydobywa się bazalt, niegdyś na terenie powiatu wydobywano też grafit, kaolin czy tzw. marmur z Przeworna. Największym zakładem z tej branży jest Kopalnia Granitu JPQuary Sp. z o.o. Ponadto na terenie powiatu istnieje kilka zakładów zajmujących się przeróbką drewna (meble, tartaki itp.). Największym z nich jest Ram-Pol II sp. j. z Przeworna – producent mebli tapicerowanych. Zgodnie z tym, co zostało opisane wcześniej, w 2005 roku w Strzelinie powstała podstrefa Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Invest-Park” (www.powiatstrzelinski.pl).

Obecnie obserwowane procesy przekształceń gospodarczych tej części województwa dolnośląskiego wyznaczają trzy podstawowe kierunki zachodzących zmian i wyodrębnienie trzech, mniej lub bardziej współwystępujących (przenikających się) funkcji. Pierwszy z kierunków rozwoju wiąże się z restytucją (sanacją) funkcji produkcyjno-przemysłowych w wzmocnienia lokalnych centrów gospodarczych i społeczno-kulturowych (Wałbrzych, Jelenia Góra, Świdnica, trójmiasto Dzierżonów-Bielawa-Pieszce). Ważną rolę w tym procesie pełni wałbrzyska SSE. Drugi kierunek rozwoju wiąże się z zagospodarowaniem i wykorzystaniem potencjału turystycznego. Dotyczy to przede wszystkim pasa Sudetów – pogranicza polsko-czeskiego. Pamiętać jednak należy, że właśnie sąsiedztwo Czech z podobną (lub nawet lepiej rozwiniętą) ofertą turystyczną stanowi konkurencję i zagrożenie dla rozwoju. Szansą jest realizowany rozwój współpracy transgranicznej

i ponadgraniczna integracja usług turystycznych oraz wypoczynkowych. Uzupełnieniem dla funkcji przemysłowej i turystycznej na obszarze Sudeckiego Okręgu Przemysłowego jest produkcja rolnicza. Ważną kwestią warunkującą rozwój tego regionu są jednak problemy społeczne (bezrobocie, niski poziom kompetencji kulturowych, znaczne obszary wyłączenia społecznego itd.).

1.5. Pogranicze polsko-niemieckie

Efektom regresu i dezintegracji Sudeckiego Okręgu Przemysłowego było wyodrębnienie się z niego nowego obszaru. Mimo struktury gospodarczej ukształtowanej według tej samej logiki, co SOP, a co za tym idzie dużych podobieństw w tym aspekcie, wyróżniłszy go ze względu na odmienny sposób przystosowania do zachodzących w Polsce od lat 90. ubiegłego wieku zmian.

Subregion ten obejmuje zachodnią część województwa dolnośląskiego, graniczącą z Niemcami oraz województwem lubuskim – w przyjętym przez nas układzie obejmuje gminy powiatów bolesławieckiego, zgorzeleckiego i części powiatu lubańskiego. Właśnie sąsiedztwo z „zachodem” stanowiło główny asumpt do zachodzących w tym rejonie zmian. Przeobrażenia tego obszaru wynikają w pierwszym rzędzie ze wzrostu powiązań funkcjonalno-ekonomicznych (ale też infrastrukturalnych, administracyjnych i społecznych) z zachodnim sąsiadem. Początkowo obejmowały one żywiołowy szmugiel przez otwierającą się granicę, wykorzystywanie różnic cenowych w rozwoju handlu i usług przeznaczonych na zachodniołużycki rynek, stopniowo przybierały bardziej ustrukturyzowane i sformalizowane (zorganizowane) formy (między innymi współpraca w ramach Euroregionu Nysa, integracja miast granicznych Görlitz-Zgorzelec czy też organizacja ruchu tranzytowego z Polski / wschodu do Niemiec / na zachód III Paneuropejskim Korytarzem Transportowym).

Pomimo wspólnej dla tego regionu orientacji na współpracę z Niemcami (częściowo też z przygranicznymi obszarami Republiki Czeskiej), istnieją w nim dość duże zróżnicowania gospodarcze. Mamy bowiem na tym obszarze do czynienia z silnym ośrodkiem przemysłu wydobywczo-energetycznego (należące do holdingu PGE Polska Grupa Energetyczna Elektrownia Turów oraz Kopalnia Węgla Brunatnego Turów), największym w regionie kompleksem leśnym wchodzącym w skład Borów Dolnośląskich (a w nim między innymi garnizon wojskowy i jeden z największych w Polsce poligonów, wykorzysta-

wany przez armie NATO), ale też obszary produkcji rolnej (z typową dla polskiego pogórza gospodarką) czy historyczne ośrodki miejskie (Lubań, Bolesławiec).

W rejonie tym funkcjonuje około 20 tys. przedsiębiorstw. Oprócz wspomnianych przedsiębiorstw PGE (najwięksi pracodawcy na tym obszarze) dominują firmy małe, działające przede wszystkim w sektorze handlowym i drobnych usług, następnie w obsłudze nieruchomości i firm, budownictwie i zajmujące się przetwórstwem przemysłowym. Baza gospodarcza regionu nie jest wystarczająca dla zasobów siły roboczej regionalnego rynku pracy, z tego względu stopa bezrobocia w tej części województwa jest na wysokim, przekraczającym średnie wojewódzkie poziomie.

Powyzsze cechy funkcjonalne regionu mają swoje potwierdzenie w założeniach planów rozwojowych i strategii powiatów i gmin z tej części województwa, na przykład w gminach powiatu zgorzeleckiego. Wizja rozwoju całego powiatu oparta jest na działaniach zmierzających do wspierania rozwoju małej i średniej przedsiębiorczości, pozyskania inwestycji zewnętrznych (wykorzystując do tego m.in. przygraniczną lokalizację). To w konsekwencji ma zredukować poziom bezrobocia oraz doprowadzić do polifunkcjonalizacji gospodarki powiatu. Ponadto dąży się do wspierania rozwoju funkcji turystyczno-rekreacyjnych, gospodarczej i turystycznej promocji powiatu. Ważne są także progospodarcza współpraca z organizacjami przedsiębiorców i rozbudowa oraz modernizacja infrastruktury drogowej¹⁰.

Sama gmina Zgorzelec również w swoich planach rozwojowych podkreśla atrakcyjne położenie oraz sąsiedztwo Niemiec i Czech. Istotna jest także bliskość Zgorzelca i Bogatyni, a zatem bliskość rynków zbytu i zaopatrzenia. To wszystko sprawia, że gmina Zgorzelec posiada dogodne warunki do rozwoju działalności produkcyjnej, rolniczej, infrastruktury związanej z obsługą transportu międzynarodowego, a także turystyki. Swoją rolę gmina chce osiągnąć poprzez przyciągnięcie podmiotów gospodarczych inwestujących w przetwórstwo rolne, bazy magazynowe, przemysł i usługi nieuciążliwe dla środowiska naturalnego, turystykę (www.gmina.zgorzelec.pl).

Północna część tego subregionu Dolnego Śląska, czyli gminy z powiatu bolesławieckiego, charakteryzuje podobna funkcjonalność, jak gmin z powiatu zgorzeleckiego. Jednak silniej jest tu zarysowana rola przemysłu i rolnictwa, a nieco mniej relacje z zagranicą. Dla przykładu gmina Gromadka (położona w północno-wschodniej części powiatu

¹⁰ Dodatkowo szansą rozwoju funkcjonalnego dla powiatu upatruje się w rozwoju systemu oświaty, profilaktyce i terapii patologii społecznych, osiągnięciu akceptowanego przez społeczeństwo poziomu podstawowej opieki socjalnej (<http://www.powiat.zgorzelec.pl/cms/content/repository/download/strozpow.doc>).



bolesławieckiego) charakteryzuje się 70 % zalesieniem, co stanowi potencjalny czynnik rozwoju turystyki. Gmina jest obszarem o charakterze przemysłowo-rolniczym z załączkami nowoczesnego przemysłu chemicznego i przetwórstwa artykułów produkcji rolnej położonymi na obszarze Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej – obszar Krzywa (www.gromadka.pl).

Spśród gmin zlokalizowanych w tej części województwa dolnośląskiego na uwagę zasługuje gmina Osiecznica. Gospodarka gminy Osiecznica opiera się głównie na przemyśle, związanym z występującymi na jej terenie złożami piaskowców kwarcowych, oraz rolnictwie, z którego utrzymuje się większość gospodarstw gminy. Gmina Osiecznica w 2006 roku otrzymała wyróżnienie Dolnośląski Klucz Sukcesu w kategorii: „Najbardziej Gospodarna Gmina Wiejska” nadane przez Stowarzyszenie na Rzecz Promocji Dolnego Śląska. Jednocześnie traktowana jest ona jako „turystyczna perła Dolnego Śląska”. O atrakcyjności turystyczno-krajoznawczej gminy Osiecznica decydują „duże kompleksy leśne zasobne w runo i zwierzynę. Jeziorka, stawy rybne i malownicza Kwisa w krajobrazie gminnym stanowią jej wielkie naturalne bogactwo” (www.osiecznica.ug.gov.pl). Walorem gminy są jej połączenia komunikacyjne. Gminę przecinają dwie drogi krajowe (nr 4 i nr 12 ze wschodu na zachód), krzyżujące się z biegnącymi z północy na południe drogami wojewódzkimi (nr 350 i 357). Obecnie trwa budowa nowej nitki autostrady przez gminę, Zgorzelec – Olszyna, co korzystnie wpłynie na jej rozwój. Przez gminę przebiega droga kolejowa nr 12 (Olszyna–Wrocław), stanowiąc dogodny dojazd do granicy Niemiec.

Charakterystyczny dla omawianej tu części województwa może być także przykład gminy Olszyna z powiatu lubańskiego. Jest to gmina o charakterze rolniczo-przemysłowym, o czym świadczy duża powierzchnia zajmowana przez użytki rolne – 68 %. Nad Jeziorem Leśniańskim i Złotnickim rozwija się turystyka i rekreacja. Nad tymi zbiornikami wodnymi położone są liczne ośrodki wczasowe. W gminie dominuje przemysł drzewny i stolarski. Największym zakładem jest Olszyńska Fabryka Mebli w Olszynie. Lokalne władze cenią sobie partnerstwo zagraniczne i dążą do realizacji wspólnych zadań z zakresu wymiany doświadczeń i wymiany młodzieży oraz nawiązania współpracy w zakresie turystyki i rozwoju infrastruktury (www.olszyna.pl).

Perspektywy rozwoju tego obszaru wynikają przede wszystkim z przygranicznego położenia i transgranicznego ruchu (autostrada A4, linie kolejowe i węzeł kolejowy w Węglińcu) pozwalających na ożywienie gospodarcze. Nowe perspektywy dla przyszłości pogranicza przynieść może pełne otwarcie niemieckiego rynku pracy. Pamiętać należy o wyłączeniu z rozwoju słabo zagospodarowanych i w niskim stopniu eksploatowanych ekonomicznie obszarów Borów Dolnośląskich. Dodatkową barierą utrudniającą wykorzy-

stanie i aktywizację tej przestrzeni stanowi zajęcie ich dla potrzeb wojska, co w praktyce oznacza wyjęcie ich spod jurysdykcji i interwencji organów administracji samorządowej.

1.6. Rejon północno-wschodni

Ostatni wyodrębniony ze względu na realizowane funkcje obszar województwa dolnośląskiego to pas gmin leżących na północ od aglomeracji wrocławskiej, poza zasięgiem bezpośredniego oddziaływania metropolii. Znamiennym jest, że znajdują się w nim trzy gminy wchodzące przed ostatnią reformą administracyjną w skład województwa leszczyńskiego oraz kaliskiego. Charakterystyczną cechą tego obszaru jest względnie niski – w odniesieniu do pozostałych subregionów – rozwój infrastruktury i gospodarki, dominacja funkcji związanych z produkcją rolną i spożywczą oraz gospodarką leśną uzupełnioną o funkcje związane z turystyką i wypoczynkiem.

Charakter tej części Dolnego Śląska widoczny jest np. w dokumentach powiatu górowskiego, w których akcentuje się walory przyrodnicze i rekreacyjne (<http://powiatgora.pl/340,informacje.html>). Przykładem jest należąca do powiatu gmina Wąsosz. Obszar gminy przecina szeroka dolina Baryczy: jej dopływów Orli i Łachy. Teren gminy Wąsosz bogaty jest w bardzo atrakcyjne turystycznie kompleksy leśne o zróżnicowanych typach siedliskowych, często ze starym drzewostanem. Zróżnicowana rzeźba terenu o walorach widokowych, duże i urozmaicone kompleksy leśne, powierzchnie wodne są powodem zaliczania terenu gminy do Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Baryczy (<http://wasosz.eu>). Te naturalne walory turystyczne uzupełnione są atrakcyjnymi zabytkami.

Na podobne walory zwraca się uwagę w powiecie milickim. Położony on jest w dolinie rzeki Baryczy. Właśnie w położeniu upatrywać należy głównych cech funkcjonalnych tego powiatu z silnie zarysowanymi funkcjami turystyczno-rekreacyjnymi oraz rolno-hodowlanymi. Na krajobraz powiatu w przeważającej części składają się zróżnicowane kompleksy leśne i stawowe. Stawy milickie stanowią największy ośrodek hodowli karpia w Polsce i Europie. Powstawały przez wieki – pierwsze założyli już w XIII stuleciu Cystersi. Obecnie powierzchnia wszystkich stawów przekracza 8 tys. ha. Zasilane są wodą z Baryczy i jej dopływów. Unikatowa flora i fauna tego obszaru, bogactwo krajobrazowe i historyczne były powodem, dla którego utworzono tu Park Krajobrazowy Dolina Baryczy. Milicka Dolina Baryczy jest największym parkiem krajobrazowym w Polsce. Jego powierzchnia wynosi 87 tys. ha. Park powstał w 1996 r. Składają się nań wielkie kompleksy leśne i wodne. Nie inaczej swój charakter przedstawiają materiały informacyjno-



promocyjne gminy Milicz. „Największą atrakcją gminy jest położenie na terenie czystym ekologicznie. Gmina ma charakter rolniczy i leśny. Zwarte kompleksy leśne, atrakcyjne turystycznie i ekologicznie, są bogate w owoce runa leśnego i grzyby. Lasy te są miejscem organizowania imprez myśliwskich. Około 90 % powierzchni gminy wchodzi w skład Parku Krajobrazowego utworzonego z myślą o ochronie terenów leśnych i stawowych. Stawy milickie tworzą jeden z największych w Europie kompleksów sztucznych stawów hodowlanych, które są miejscem lęgowym dla wielu rzadkich gatunków ptactwa wodnego i nie tylko. Miasto Milicz swoje początki datuje na pierwsze lata XIII wieku, zaś początki osadnictwa na tym terenie są znacznie starsze (...). Gmina Milicz nastawiona jest na rozwój turystyki i rekreacji i w tym upatruje swoje szanse na przyszłość. Baza turystyczna dysponuje ciekawą ofertą skierowaną do różnego rodzaju klientów. Począwszy od agroturystyki w nastawionych na ten kierunek gospodarstwach wiejskich, po wyspecjalizowane placówki hotelarskie położone z dala od zgiełku miasta” (www.milicz.pl).

Perspektywy rozwoju tego obszaru wiążą się przede wszystkim z wykorzystaniem potencjału, którego głównym atutem jest – paradoksalnie – niski stopień wyeksploatowania gospodarczego. Główne zasoby regionu to korzystne uwarunkowania dla rozwoju funkcji turystyczno-rekreacyjnych oraz rolnictwa (szczególnie tak zwanego „ekologicznego”) i gospodarki leśnej. Niemniej jednak w oparciu o takie funkcje trudno będzie uzyskać przewagę konkurencyjną, tym bardziej, że duża część subregionu, jako objęta programem Natura 2000, wyłączona jest z innych form rozwoju. Przyjąć też można, że oferta walorów turystycznych tego obszaru jest mniej atrakcyjna niż np. Sudetów. W Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego z 2000 roku dla obszaru tego wskazywano możliwości rozwoju związane z funkcjonowaniem małych przedsiębiorstw „harmonizującym z walorami otoczenia”, na przykład z sektora IT. Wykreowanie jednak w dolinie Baryczy czegoś na kształt nowej „Doliny Krzemowej” wydaje się jednak mało prawdopodobne, choćby ze względu na niski stopień nasycenia infrastrukturą i względnie dużą odległość od metropolii wrocławskiej, ale też przewagę atutów lokalizacyjnych samego Wrocławia (w tym choćby Wrocławski Park Technologiczny objęty SSE Invest-Park). Oddalenie od rdzenia aglomeracji wydatnie ogranicza też możliwości rozwoju funkcji rezydencjalnych. Bardziej zasadna wydaje się strategia ukierunkowana na zachowanie charakteru tego obszaru jako swoistej enklawy natury, walorów kulturowych oraz „wiejskiego” charakteru, co jednak wiązać będzie się z koniecznością stałego ekonomicznego zasilania tych obszarów (nie tylko z subwencji z programów Wspólnej Polityki Rolnej) w celu zagwarantowania adekwatnych warunków życia zamieszkującej te tereny ludności.

1.7. Zestawienie głównych cech obszarów funkcjonalnych

Na koniec zaprezentujemy skrótowe porównanie wyróżnionych obszarów, wskazujące na podstawowe uwarunkowania rozwojowe oraz potencjalne płaszczyzny integracji. Ujęte zostały one w tabelę prezentującą dominujące funkcje i główne cechy każdego z omówionych obszarów.

Tab. 10. Obszary funkcjonalne Dolnego Śląska – porównanie

obszar	dominujące funkcje	główne cechy
aglomeracja wrocławska	metropolia wrocławska, funkcje rezydencjalne, produkcja przemysłowa	<ul style="list-style-type: none"> – rozwinięty i zróżnicowany przemysł – zaplecze naukowe, finansowe i usługowe <ul style="list-style-type: none"> o ponadregionalnym zasięgu oddziaływania – centrum logistyczne – centrum absorpcji siły roboczej
Legnicko-Głogowski Okręg Przemysłowy	wydobycie i przetwórstwo miedzi oraz srebra	<ul style="list-style-type: none"> – dominacja w strukturze gospodarczej koncernu KGHM – duże uzależnienie od zasobów surowcowych – wysoki poziom zurbanizowania (czwórmiasto) o cechach aglomeracji – bardzo dobrze rozwinięta infrastruktura
Sudecki Okręg Przemysłowy	produkcja przemysłowa, turystyka, rolnictwo	<ul style="list-style-type: none"> – rozproszenie działalności gospodarczej – zróżnicowanie przemysłu, przemysły tradycyjne i schyłkowe – brak dominującego ośrodka – problemy społeczne – duże walory krajobrazowe, kulturowe – rozwinięta baza turystyczna
pogranicze polsko-niemieckie	wymiana transgraniczna, przemysł energetyczny	<ul style="list-style-type: none"> – położenie przygraniczne (Niemcy, Czechy) – rozwinięta infrastruktura służąca tranzytowi – znaczne obszary leśne, w dużym stopniu wykorzystywane przez wojsko
obszary północno-wschodnie	produkcja rolno-spożywcza	<ul style="list-style-type: none"> – słabo rozwinięta działalność gospodarcza, zwłaszcza przemysłowa i usługowa – walory przyrodnicze objęte ochroną (Stawy Milickie i Dolina Baryczy) – tereny leśne

Źródło: opracowanie własne.

Zróżnicowanie funkcjonalne regionu niekoniecznie postrzegać należy jako wadę, czy też problem dla funkcjonowania regionu jako całości. Prezentowane dane wskazują raczej na zróżnicowanie potencjałów przestrzenno-gospodarczych, które dzięki integracji mogą się wzajemnie uzupełniać, tworząc dodatkową wartość i budując kapitał województwa.



2. Zróznicowanie gmin województwa a perspektywy rozwojowe

Jak podkreślaliśmy we wprowadzeniu do niniejszego opracowania, czynnikiem warunkującym przebieg procesów integracji (bądź też dezintegracji) złożonych układów społeczno-przestrzennych, takich jak region, jest wewnętrzne zróżnicowanie stopnia rozwoju, jakości życia, sytuacji demograficznej itp. czynników określających kondycję lokalnych zbiorowości. O ile opisywane wcześniej różnice o charakterze funkcjonalnym mogą być wzajemnie komplementarne i przez to tworzyć w zestawieniu nową jakość sprzyjającą integracji, to dystanse w poziomach rozwoju / kondycji społeczno-ekonomicznej stanowią zazwyczaj istotną barierę dla procesów intergacyjnych.

2.1. Metodologia analizy ilościowej

Poniżej zaprezentowana została analiza zróżnicowań dolnośląskich gmin oparta na danych udostępnionych w Banku Danych Regionalnych Głównego Urzędu Statystycznego. Trzeba jednak w tym miejscu poczynić kilka uwag metodologicznych dotyczących prezentowanych opracowań. Prowadzone analizy miały na celu identyfikację podstawowych wymiarów zróżnicowań społeczno-gospodarczych oraz scharakteryzowanie lokalnych układów w tych wymiarach. Punktem wyjścia były analizy korelacji zmiennych ujętych w BDR. Z uwagi na cele prowadzonych studiów jako jednostkę analizy przyjęto gminę. Pamiętać jednak należy, że uzyskane wyniki w dużej mierze zależą od rodzaju i jakości wykorzystanych danych. Niestety, powoduje to pewne ograniczenie w możliwościach analizy i interpretacji wyników. Nie wszystkie istotne dane opisujące sytuację społeczną, gospodarczą i rozwojową (szczególnie w zakresie infrastruktury i usług o charakterze społecznym) są zbierane i agregowane na poziomie gmin. Jeszcze większe braki dotyczą jednostek najniższego stopnia podziału uwzględnianego przez Urząd Statystyczny – gmin z rozróżnieniem na obszary miejskie i wiejskie. Z tego też powodu podział ten nie został uwzględniony w analizach. Dane BDR nie pozwalają więc na kompleksowy opis gmin w pełnym spektrum problemów sytuacji społeczno-rozwojowej. Między innymi nie ma wskaźników pozwalających opisać zjawiska scholaryzacji na poziomie ponadgminnym, a na niższych poziomach opis taki jest tylko fragmentaryczny, brak wiarygodnych danych

dotyczących stanu środowiska naturalnego, opieki medycznej, dostępności do kultury, tak zwanej infrastruktury czasu wolnego itp. Wynika to poniekąd z charakteru organizacji systemu instytucji świadczących takie usługi i służących zaspokojeniu tego typu potrzeb.

Innym problemem jest interpretacja danych, która może być różna w zależności od przyjętej perspektywy, ale też np. rodzaju gminy. Dobrym przykładem mogą być tu wskaźniki odnoszące się do wychowania przedszkolnego. Z jednej strony opisują one zasięg i dostępność do opieki nad małymi dziećmi, z drugiej zaś – szczególnie w przypadku gmin miejskich i miejsko-wiejskich – zasięg oddziaływania funkcjonalnego na tereny poza obszarem gminy. Z tego powodu np. spotkać można przypadki jednostek samorządowych, w których liczba miejsc przedszkolnych jest większa niż liczba dzieci w wieku przedszkolnym w gminie. Podobne komplikacje dotyczą także między innymi wskaźników dotyczących świadczonych usług medycznych.

Podkreślić też należy, że informacje pokazujące zakres i zasięg świadczonych usług nie uwzględniają na przykład aspektu dostępności przestrzennej.

Mimo tych uwag, wykorzystane dane pozwalają na wykonanie analiz ujawniających złożoność problemów i perspektyw rozwojowych gmin Dolnego Śląska.

Przystępując do analizy, koniecznym okazało się wstępne zestandaryzowanie danych. Po pierwsze, należało wyeliminować efekt częściowej niereprezentatywności danych wynikający z rocznego trybu ich raportowania. Niektóre z badanych zjawisk (np. inwestycje, zmiany demograficzne) determinowane są zmiennym cykłem, koniunkturą czy uwarunkowaniem zewnętrznym, które występować mogą w różnym czasie i w związku z tym fałszować obraz dla pomiaru odwołującego się do jednego tylko roku. Dla przykładu: wskaźniki liczby oddawanych do użytku mieszkań w danym roku mogą być niskie nie dlatego, że nie rozwija się budownictwo mieszkaniowe, ale np. rozpoczęte przez developerów inwestycje nie zostały jeszcze zakończone, bądź też większa ilość mieszkań została oddana do użytku we wcześniejszych latach. W takich przypadkach w analizach posłużono się średnimi wartościami wskaźników wyliczonymi z danych za lata 2006–2009 (w niektórych przypadkach, gdy brakowało danych za 2009 rok).

Drugi zabieg standaryzacyjny miał za zadanie wyeliminować efekt wielkości analizowanych jednostek. Dane zawarte w BDR przedstawione zostały w wartościach bezwzględnych i jako takie są przede wszystkim pochodną liczby mieszkańców. Wielkość gmin jest oczywiście podstawowym czynnikiem różnicującym przestrzeń osadniczą Dolnego Śląska i rzutuje na stan zagospodarowania oraz perspektywy rozwojowe. Jednakże liczba mieszkańców określa także ogólny wolumen potrzeb do zaspokojenia w układzie lokalnym. Tak więc sprawność w ich zaspokajaniu – a zatem i potencjał rozwojowy



– wyznacza relacja między bezwzględną wartością określonego wskaźnika w odniesieniu do liczby mieszkańców albo też jego względny udział. Z tego powodu dane GUS zostały zrelatywizowane – odniesione do liczby mieszkańców danej gminy, albo – w niektórych przypadkach – zastosowano wskaźniki względne, przeliczone na procentowy udział odnośnie analizowanego problemu.

Ostatecznie wejściowy zestaw zmiennych obejmował następujące dane:

struktura ekonomiczna wieku i wskaźniki obciążenia demograficznego:

- udział osób w wieku przedprodukcyjnym (do 17 lat) – średnio (2006–2009)
- udział osób w wieku produkcyjnym – średnio (2006–2009)
- udział osób w wieku poprodukcyjnym – średnio (2006–2009)
- ilość osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym
- ilość osób w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym
- ilość osób w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym

sytuacja budżetowa samorządu:

- średnie dochody własne na mieszkańca (za lata 2006–2009)
- średnie dochody na mieszkańca (za lata 2006–2009)
- średni udział w podatkach dochodowych od osób fizycznych (lata 2007–2009)
- średnia wielkość środków pozyskanych z budżetu UE w przeliczeniu na mieszkańca (lata 2006–2009)
- średnia wydatków na inwestycje finansowanych z budżetu UE w przeliczeniu na mieszkańca (lata 2006–2009)
- średnie wydatki w przeliczeniu na mieszkańca (2006–2009)
- średnie wydatki na pomoc społeczną na mieszkańca (2006–2009)

infrastruktura komunalna¹¹:

- średnie zużycie wody z wodociągu na mieszkańca w latach 2006–2009 (m³)
- średnie zużycie gazu z sieci na mieszkańca w latach 2006–2008 (m³)
- mieszkania podłączone do sieci wodociągowej 2008 (%)
- mieszkania przyłączone do sieci gazowej 2008 (%)

¹¹ Dane dotyczące odsetków korzystających z wodociągów, kanalizacji i gazociągów dostępne w BDR są niekompletne (brak informacji dla niektórych gmin) i przez to nie mogą zostać użyte w prowadzonych analizach.



standardy mieszkaniowe:

- mieszkania z ustępem splukiwanym 2008 (%)
- mieszkania z łazienką 2008 (%)
- mieszkania z centralnym ogrzewaniem 2008 (%)
- liczba osób na mieszkanie w 2008 r.

budownictwo mieszkaniowe:

- liczba wybudowanych mieszkań na 1000 mieszkańców 2006–2009
- liczba wybudowanych mieszkań na sprzedaż i wynajem na 1000 mieszkańców (2006–2009)
- liczba wybudowanych mieszkań przez inwestorów indywidualnych na 1000 mieszkańców (2006–2009)

sytuacja demograficzna:

- gęstość zaludnienia (średnia 2006–2009)
- średnia liczba kobiet na 100 mężczyzn (2006–2009)
- średnia liczba małżeństw na 1000 mieszkańców (2006–2009)
- średnia liczba urodzeń żywych na 1000 mieszkańców (2006–2009)
- średni przyrost naturalny na 1000 mieszkańców (2006–2009)

sytuacja na rynku pracy:

- przeciętna liczba bezrobotnych na 1000 mieszkańców (2006–2009)
- przeciętna liczba bezrobotnych na 1000 osób w wieku produkcyjnym (2006–2009)
- średnia liczba pracujących na 1000 mieszkańców (2006–2009)

infrastruktura i usługi społeczne:

- uczniowie przypadający na 1 komputer z dostępem do Internetu przeznaczony do użytku uczniów w szkołach podstawowych (2009)
- uczniowie przypadający na 1 komputer z dostępem do Internetu przeznaczony do użytku uczniów w gimnazjach (2009)
- placówki wychowania przedszkolnego¹² na 1000 dzieci w wieku 3–6 lat
- miejsca w placówkach wychowania przedszkolnego na 100 dzieci w wieku 3–6 lat
- dzieci w wieku 3–6 lat objęte wychowaniem przedszkolnym na 100 dzieci w wieku 3–6 lat
- liczba porad lekarskich na 1 mieszkańca (2006–2009)

¹² Przeliczone dla przedszkoli, zespołów szkolno-przedszkolnych i punktów przedszkolnych.



2.2. Wymiary zróżnicowania gmin Dolnego Śląska

Punktem wyjścia dla prowadzonych analiz było ujawnienie struktury zależności między podanymi wyżej zmiennymi wejściowymi i zredukowanie ich do kilku zasadniczych, wzajemnie niezależnych wymiarów różnicujących gminy Dolnego Śląska. W tym celu zastosowano analizę czynnikową (z wykorzystaniem metody głównych składowych). Po wstępnej analizie wykluczone zostały zmienne opisujące sytuację dostępności do placówek wychowania przedszkolnego. Tworzyły one osobny wymiar, który – ze względu na niskie powiązania z pozostałymi zmiennymi (i w świetle tego, co napisane zostało w uwagach wprowadzających do tej analizy) – trudno było jednoznacznie zinterpretować.

Wprowadzone dane okazały się w bardzo dobrym stopniu pasować do analizy czynnikowej (miara adekwatności doboru próby Kaisera-Mayera-Olkina była dość wysoka, wynosiła 0,788). Stosując tę metodę analizy, możliwe okazało się wyodrębnienie ośmiu głównych, wzajemnie niezależnych składowych – wymiarów zróżnicowań opisywanych przez badane zmienne. W sumie wyjaśniają one 78,3 % wariancji opisywanych przez 39 wprowadzonych cech wyjściowych (początkowych). Przedstawiona poniżej kolejność wyodrębnionych czynników, jak i wielkość wariancji wyjaśnianej przez każdy z nich, nie ma znaczenia – jest to tylko następstwo ilości i rodzaju zmiennych użytych do analizy. Nie można zatem na tej podstawie wyrokować o „ważności” poszczególnych wymiarów zróżnicowania gmin województwa dolnośląskiego. Zaprezentowana poniżej tabela pokazuje korelacje między poszczególnymi składowymi a zmiennymi początkowymi. Na tej podstawie można zinterpretować ich sens empiryczny. Korelacje szczególnie wysokie (większe niż $|0,5|$), które w zasadniczym stopniu definiują wyodrębnione czynniki, zostały pogrubione. Kolorem czerwonym zaznaczono korelacje o niższych współczynnikach (między $|0,4|$ a $|0,5|$), które jednak są statystycznie istotne i mogą być pomocne w pełniejszym zrozumieniu ujawnianych zależności.

Tab. 11. Wymiary zróżnicowania gmin Dolnego Śląska – korelacje ze zmiennymi początkowymi

	Składowa						
	1	2	3	4	5	6	7
udział osób w wieku przedprodukcyjnym (do 17 lat) – średnio 2006–2009	–,875	–,266	,048	,027	,240	–,066	–,155
udział osób w wieku produkcyjnym – średnio 2006–2009	–,006	,147	,055	,174	–,957	–,013	,023
udział osób w wieku poprodukcyjnym – średnio 2006–2009	,845	,156	–,083	–,143	,418	,072	,133
dochody własne z udziału w podatkach od osób prawnych 2009 (na mieszkańca)	–,087	,108	,842	–,052	–,082	–,121	,279
średnie dochody na mieszkańca 2006–2009	–,124	,073	,910	,062	,084	,150	–,126
średnie dochody własne na mieszkańca 2006–2009	,008	,280	,879	,229	–,020	–,016	–,053
średni udział w podatkach dochodowych od osób fizycznych 2007–2009	,055	,461	,721	,226	–,177	,002	,163
średnia wielkość środków pozyskanych z budżetu UE w przeliczeniu na mieszkańca (2006–2009)	,049	–,054	,078	–,038	,018	,986	–,007
średnia wydatków na inwestycje finansowanych z budżetu UE w przeliczeniu na mieszkańca (2006–2009)	,043	–,042	,079	–,030	,015	,987	–,003
średnie wydatki w przeliczeniu na mieszkańca 2006–2009	–,122	,087	,897	,051	,058	,211	–,161
średnie wydatki na pomoc społeczną na mieszkańca 2006–2009	,000	–,202	,037	–,755	,217	,118	–,177
średnie zużycie wody z wodociągu na mieszkańca w latach 2006–2009 (m ³)	,076	,705	,299	,194	,087	,018	–,197
średnie zużycie gazu z sieci na mieszkańca w latach 2006–2008 (m ³)	,385	,651	,372	,055	,013	–,034	–,278
mieszkania podłączone do sieci wodociągowej 2008 (%)	,106	,786	,158	,140	,081	–,066	,103
mieszkania z ustępem spłukiwanym 2008 (%)	–,067	,806	,237	,230	–,196	–,024	,138



	Składowa						
	1	2	3	4	5	6	7
mieszkania z łazienką 2008 (%)	-,312	,721	,209	,320	-,101	-,044	,186
mieszkania z centralnym ogrzewaniem 2008 (%)	-,035	,760	,321	,267	-,224	-,033	,061
mieszkania przyłączone do sieci gazowej 2008 (%)	,478	,698	,166	-,123	-,104	-,055	,011
liczba osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	,001	-,143	-,054	-,175	,958	,010	-,023
liczba osób w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym	,898	,249	-,030	-,090	,182	,087	,131
liczba osób w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	,791	,127	-,084	-,155	,526	,069	,121
liczba dodatków mieszkaniowych na 100 osób (średnia 2006–2009)	,525	,443	,012	-,574	-,033	,014	-,116
liczba wybudowanych mieszkań na 1000 mieszkańców 2006–2009	-,092	,140	,436	,717	-,141	-,009	-,295
liczba wybudowanych mieszkań na sprzedaż i wynajem na 1000 mieszkańców 2006–2009	,101	,125	,512	,474	-,068	-,006	-,135
liczba wybudowanych mieszkań przez inwestorów indywidualnych na 1000 mieszkańców 2006–2009	-,248	,058	,163	,729	-,119	-,001	-,373
gęstość zaludnienia (średnia 2006–2009)	,287	,614	,033	-,135	-,176	,051	,282
średnia liczba kobiet na 100 mężczyzn (2006–2009)	,702	,472	,117	-,039	-,027	,040	,002
średnia liczba małżeństw na 1000 mieszkańców (2006–2009)	-,577	,198	-,014	-,279	,071	,039	,284
średnia liczba urodzeń żywych na 1000 mieszkańców (2006–2009)	-,841	,096	,135	,045	,203	,034	-,168
średni przyrost naturalny na 1000 mieszkańców (2006–2009)	-,844	,250	,199	,156	-,091	,013	-,104
średnia liczba pracujących na 1000 mieszkańców 2006–2009	,093	,366	,745	,069	-,149	,004	,252
przeciętna liczba bezrobotnych na 1000 osób w wieku produkcyjnym 2006–2009	,246	-,286	-,197	-,697	,087	-,061	-,264

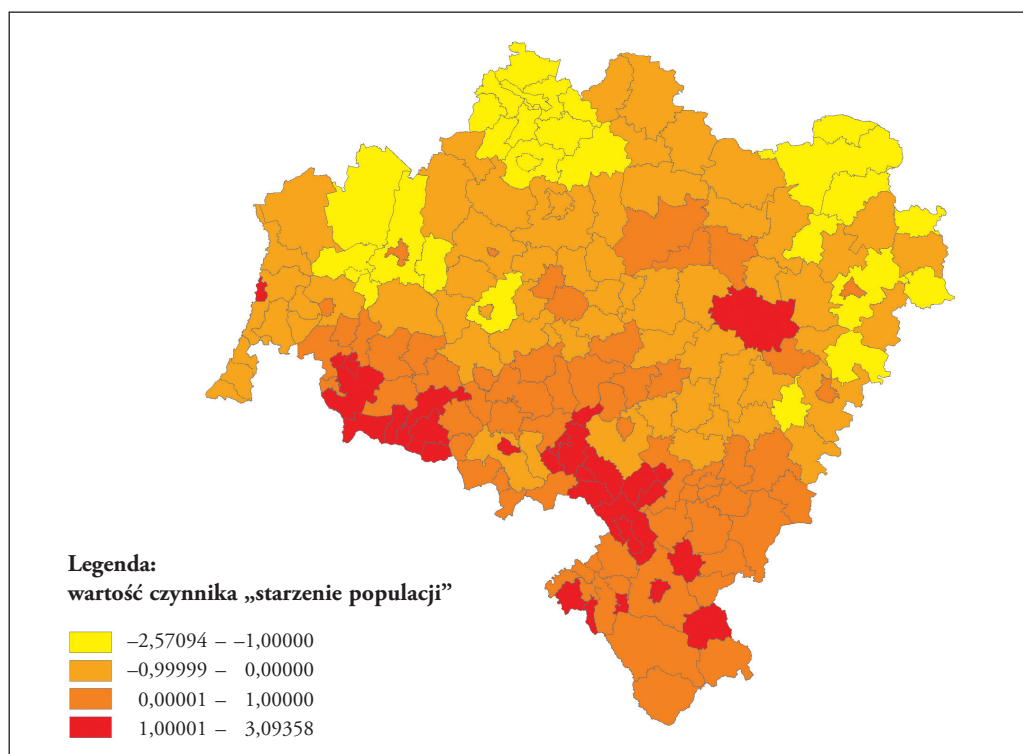
	Składowa						
	1	2	3	4	5	6	7
uczniowie przypadający na 1 komputer z dostępem do Internetu przeznaczony do użytku uczniów w szkołach podstawowych 2009	,201	,221	,072	,044	-,020	-,017	,534
uczniowie przypadający na 1 komputer z dostępem do Internetu przeznaczony do użytku uczniów w gimnazjach 2009	,133	,470	,008	-,021	-,083	-,070	,336
liczba porad lekarskich na 1 mieszkańca 2006–2009	,185	,458	-,014	-,199	,110	,099	,344
liczba osób na mieszkanie	-,785	-,288	-,234	,228	,111	,043	,028

Wyodrębnione czynniki zostały do celów dalszej analizy ujęte jako zmienne, z których każda opisuje wyodrębniony wymiar różnicowań. Zmienne te (będące liniową kombinacją zmiennych początkowych) mają postać zestandaryzowaną, to jest sprowadzone zostały do takiej postaci, że średnia dla wszystkich gmin równa jest 0, a odchylenie standardowe wynosi 1. Taki zabieg pozwala łatwo dokonywać porównań między badanymi gminami i ich kategoriami, pozwala też na naturalne odniesienie do wartości przeciętnej dla całego województwa. Wartości powyżej zera wskazują, że zjawisko opisywane przez dany czynnik ma nasilenie większe niż średnio na Dolnym Śląsku.

Pierwszy wymiar dotyczy **starzenia się populacji**. Opisuje on zachodzącą zmianę demograficzną i efekt tak zwanego „drugiego przejścia demograficznego”. Efektem tego zjawiska jest zwiększenie udziału osób w wieku starszym (poprodukcyjnym) w stosunku do ogółu zbiorowości, a zwłaszcza liczby osób najmłodszych (w wieku przedprodukcyjnym), czy też wyższy udział kobiet w stosunku do mężczyzn (co wynika z przeciętnie dłuższego czasu trwania życia kobiet). Wiąże się to między innymi ze zmniejszeniem ilości zawieranych małżeństw i urodzin, niskim przyrostem naturalnym i w konsekwencji problemami z zastępowaniem pokoleń. Starzenie populacji odbija się także na sytuacji mieszkaniowej. Widać to, analizując zmienne definiujące ten czynnik: między innymi przeciętną ilością osób w mieszkaniach, ale też większą liczbą przyznawanych dodatków mieszkaniowych.



Mapa 2. Przestrzenny rozkład czynnika „starzenie populacji”



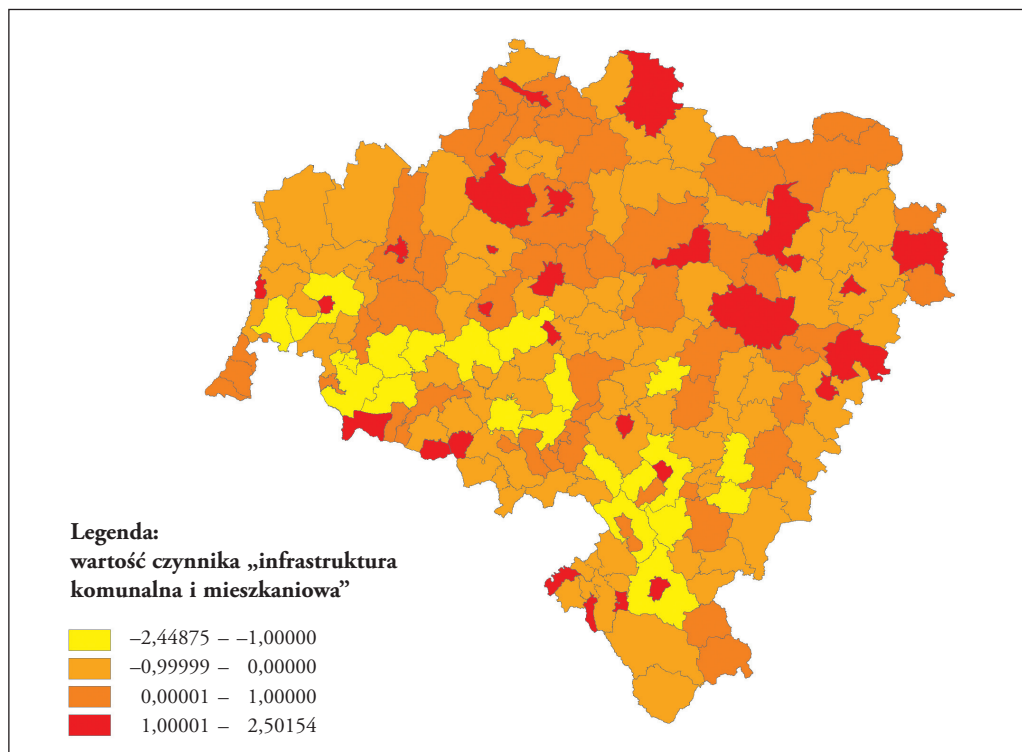
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Drugi wymiar dotyczy **infrastruktury komunalnej i mieszkaniowej**. Określają go zmienne dotyczące wyposażenia mieszkań w instalacje wodociągowo-kanalizacyjne, gazowe, centralnego ogrzewania oraz łazienki i ustępy spłukiwane wodą. Pochodną rozbudowanej infrastruktury komunalnej jest korzystanie (i zużywanie) wody czy gazu. Zwrócić należy uwagę, że z czynnikiem tym związana jest gęstość zaludnienia. Wynika to z tego, że infrastrukturę tego typu łatwiej (taniej, szybciej, efektywniej) rozbudowuje się na terenach silniej zurbanizowanych, a więc o większym i gęstszym zaludnieniu. Korelacja ta wskazuje, że infrastruktura komunalna i mieszkaniowa silniej rozwinięta jest na terenach miejskich. Pośrednio świadczy o tym także wysoka zależność ze zmienną opisującą liczbę kobiet przypadającą na 100 mężczyzn. Wyższy udział kobiet jest bowiem zjawiskiem cechującym przede wszystkim środowiska miejskie. Przy okazji warto zauważyć, że z rozwojem infrastruktur mieszkaniowych zwiększa się ilość problemów z utrzymaniem mieszkań – o czym przekonuje wysoka korelacja omawianego czynnika z ilością przyznawanych dodatków mieszkaniowych. Prawdopodobnie konsekwencją „miejskości” jest dość duże powiąza-



nie tego czynnika z usługami społecznymi o ponadlokalnym oddziaływaniu, wyrażonymi liczbą udzielanych porad lekarskich czy komputeryzacją gimnazjów.

Mapa 3. Przestrzenny rozkład czynnika „infrastruktura komunalna i mieszkaniowa”

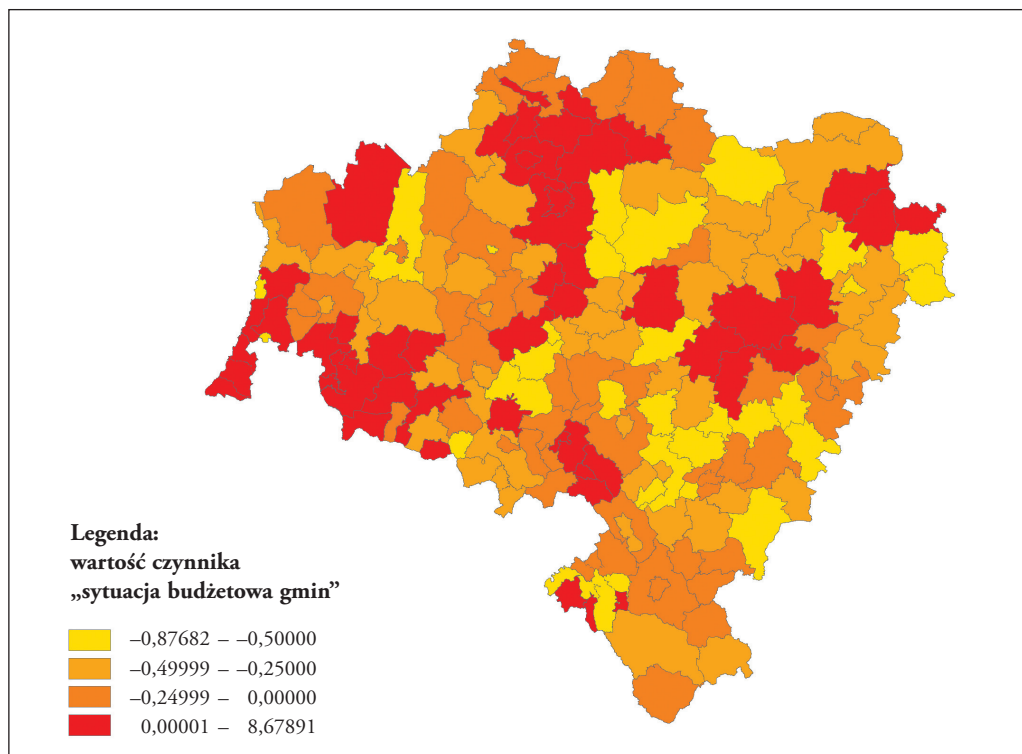


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Trzeci wyodrębniony wymiar opisuje **sytuację budżetową gmin**. W szerszym kontekście interpretować można go w kategoriach perspektyw rozwojowych. Z jednej strony, czynnik ten jest określany przez wartości odnoszące się do wielkości dochodów i wydatków (przeliczonych na mieszkańca) samorządowych budżetów, z drugiej zaś – jego istotnym elementem jest liczba pracujących (co pośrednio wpływa na wysokość dochodów gminy, szczególnie z udziałów w podatkach), ale też rozwój budownictwa mieszkaniowego w ofercie deweloperów (mieszkania na sprzedaż i wynajem). Warto podkreślić, że omawiany tu czynnik jest bardzo wysoko skorelowany z dochodami uzyskiwanymi od osób prawnych, co wskazuje na kondycję gospodarki lokalnego układu.



Mapa 4. Przestrzenny rozkład czynnika „sytuacja budżetowa gmin”

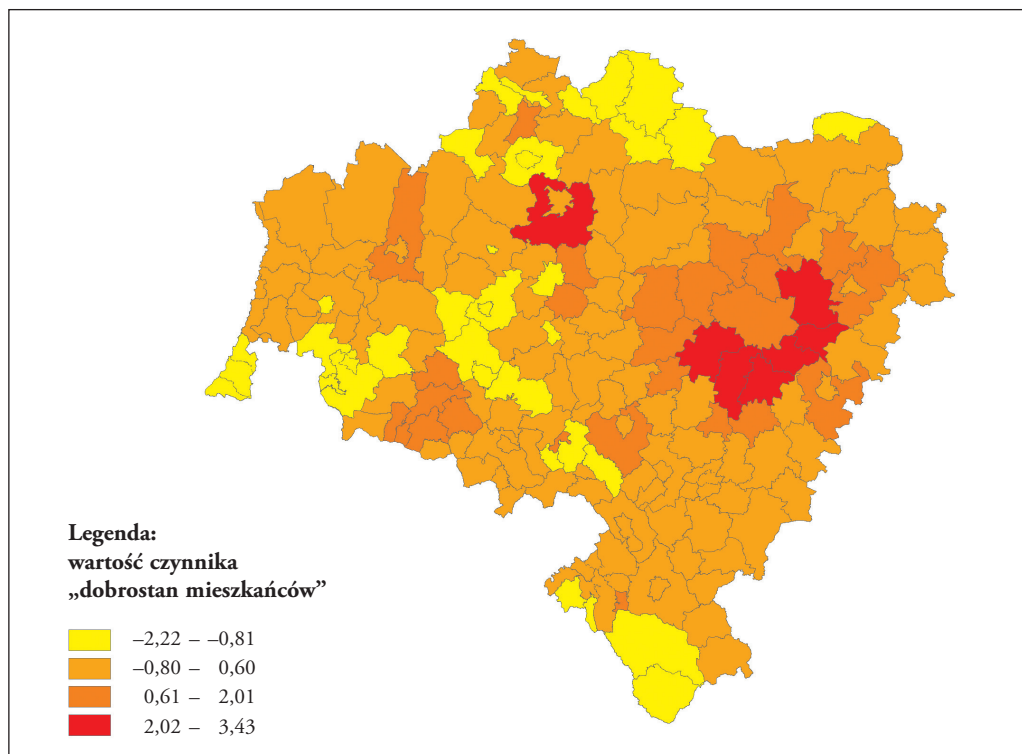


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Kolejny wymiar interpretować można w kategoriach **dobrostanu mieszkańców**. Odnosi się on do kontinuum wyznaczanego przez „bogactwo” i „biedę” (problemy ekonomiczne). Ten pierwszy biegun opisywany jest w zestawie analizowanych zmiennych głównie przez rozwój indywidualnych inwestycji mieszkaniowych (po części także rozwoju inwestycji mieszkań na sprzedaż i wynajem), co interpretować należy w kategoriach możliwości zaspokajania jednej z podstawowych potrzeb materialnych. Z przeciwnej strony (korelacje ujemne) czynnik ten definiują zmienne opisujące problemy ekonomiczne i socjalne: wydatki na pomoc społeczną, poziom bezrobocia czy liczba dodatków mieszkaniowych w stosunku do liczby mieszkańców.



Mapa 5. Przestrzenny rozkład czynnika „dobrostan mieszkańców”

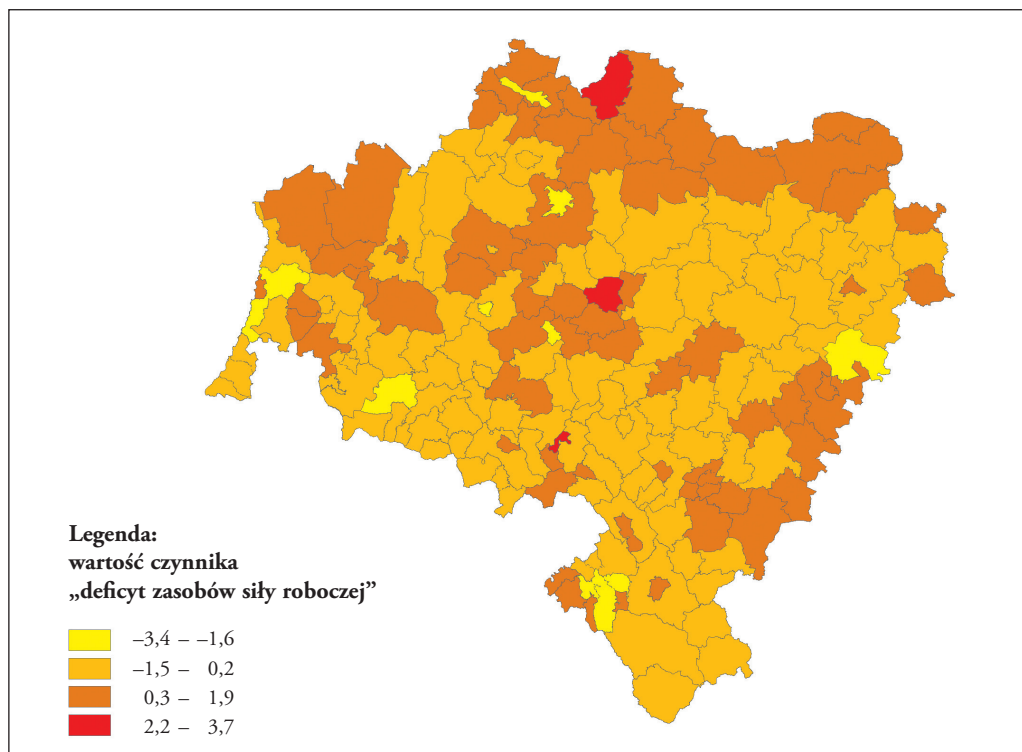


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Piąty ujawniony wymiar odnosi się do obciążenia demograficznego, który można także interpretować w kategoriach **deficytu zasobów siły roboczej**. W odróżnieniu do „starzenia populacji” (przypomnijmy, że wymiary te są wzajemnie niezależne) ma on znaczenie bardziej ekonomiczne, niż dotyczące kwestii przemian ludnościowych.



Mapa 6. Przestrzenny rozkład czynnika „deficyt zasobów siły roboczej”

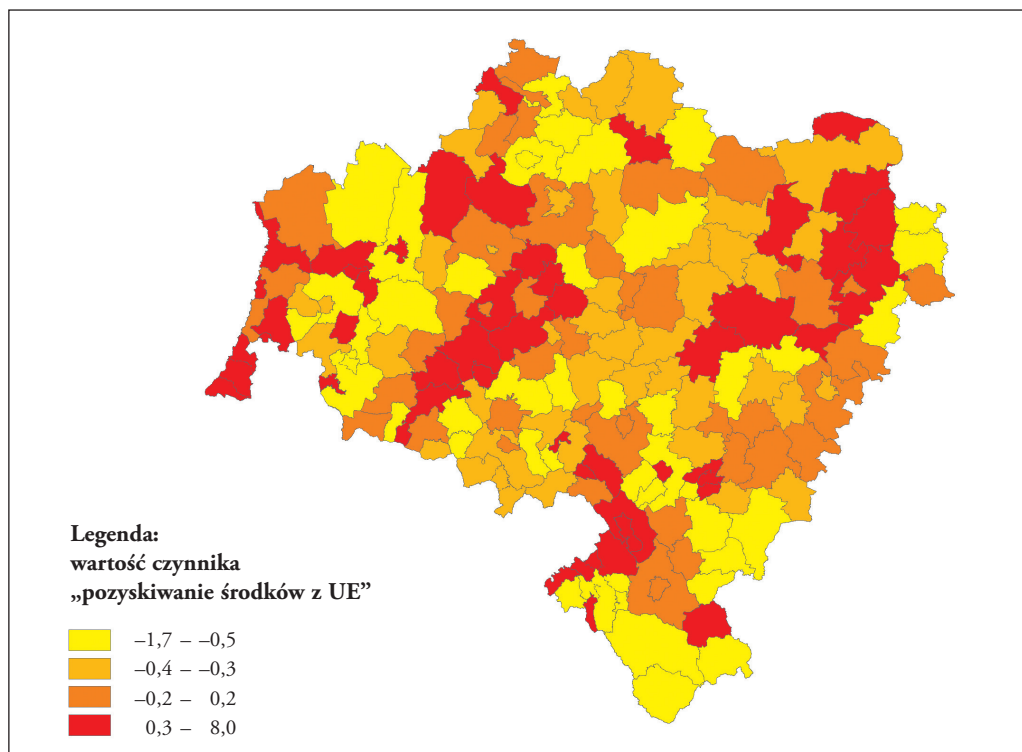


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Szczególny sens ma kolejny czynnik, dotyczący zdolności **pozyskiwania środków z Unii Europejskiej**. Znamienne, że nie przekłada się on na inne wymiary zróżnicowania, np. sytuację rozwojową gminy i opisany jest tylko przez dwie zmienne dotyczące wielkości uzyskanych i wydanych na inwestycje środków z budżetu UE. Jak się wydaje, czynnik ten interpretować można w kategoriach operatywności administracji samorządowej.



Mapa 7. Przestrzenny rozkład czynnika „pozyskiwanie środków z UE”

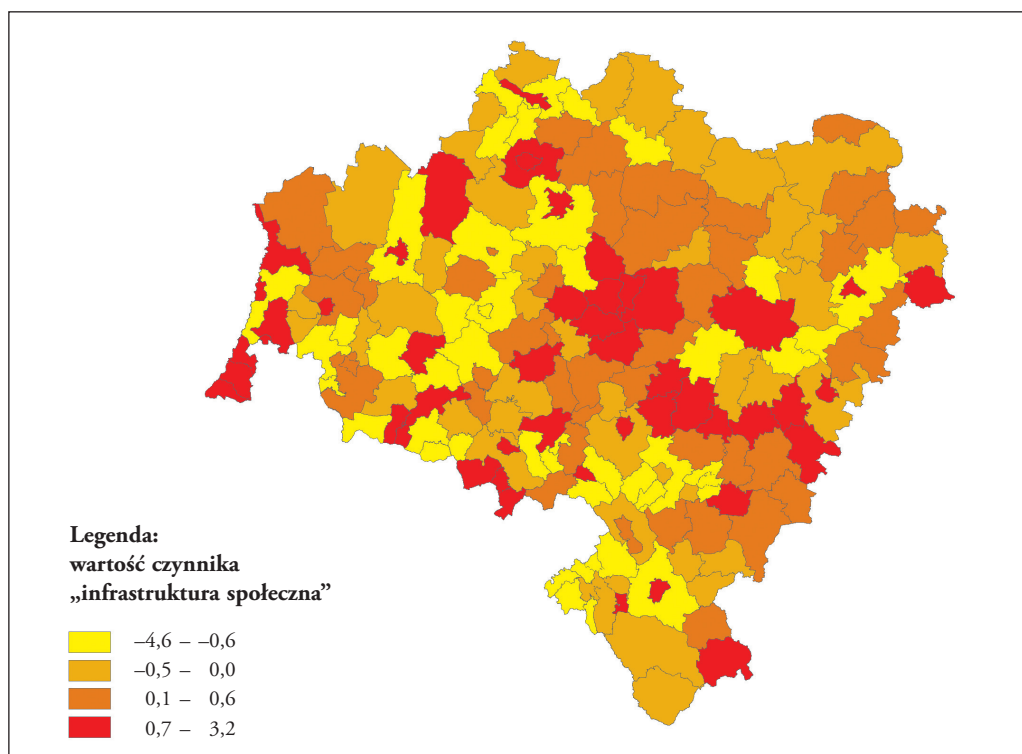


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Największe problemy z wyjaśnieniem sensu stwarza ostatni wyodrębniony w analizie wymiar. W zasadzie jedyną zmienną go definiującą jest liczba uczniów w szkołach podstawowych przypadająca na jeden komputer z dostępem do Internetu. Korelacje z innymi zmiennymi są znacznie mniejsze ($<|0,4|$), choć wśród nich są także istotne na poziomie istotności $\alpha = 0,01$. Można przyjąć hipotezę, że czynnik ten odnosi się do tak zwanej „**infrastruktury społecznej**”, choć zbyt mało jest danych pozwalających na jednoznaczne jej potwierdzenie.



Mapa 8. Przestrzenny rozkład czynnika „infrastruktura społeczna”



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Poczynione analizy pozwalają dostrzec bardzo duże zróżnicowania między gminami. Wartości rozstępów (różnicy między największą a najmniejszą wartością czynnika w zbiorze) dochodzą do kilku odchyłek standardowych (w przypadku perspektyw rozwojowych i pozyskiwania środków z UE – ponad 9), a rozstępy ćwiartkowe (różnice między wartością górnego i dolnego kwartyła) są zazwyczaj większe niż 1 odchylenie standardowe. Fakt, że wartości mediany są niższe niż wartości średniej (z wyjątkiem ostatniego czynnika – infrastruktury społecznej) wskazują, że mamy do czynienia z „wyróżniającymi się” gminami, w których wartości dla poszczególnych czynników w bardzo dużym stopniu odbiegają od przeciętnej. Poniższa tabela zawiera zestawienie gmin o najwyższych i najniższych wartościach każdego z wyodrębnionych czynników. Przypomnijmy, że średnia wartość dla całego regionu wynosi 0, a przeciętne zróżnicowanie równe jest 1.

Przestrzenny wymiar zróżnicowań zaprezentowany został na mapach 2–8. Uzupełnieniem zawartych na nich danych jest porównanie najwyższych i najniższych wartości dla każdego wyodrębnionego wymiaru.



**Tab. 12. Najwyższe i najniższe wartości czynników zróżnicowań gmin
Dolnego Śląska**

czynnik		gmina	Wartość
starzenie populacji	Najwyższe	Szczawno-Zdrój (1)	3,09358
		Polanica-Zdrój (1)	2,44119
		Wałbrzych (1)	1,90677
		Jelenia Góra (1)	1,84363
		Duszniki-Zdrój (1)	1,74349
	Najniższe	Dziadowa Kłoda (2)	-2,57094
		Radwanice (2)	-2,42996
		Pęcław (2)	-2,37333
		Głogów (gmina wiejska)	-2,13874
		Międzybórz (3)	-1,95485
infrastruktura komunalna i mieszkaniowa	Najwyższe	Głogów (1)	2,50154
		Zgorzelec (1)	2,27569
		Lubin (1)	2,26265
		Oleśnica (1)	2,09491
		Oława (1)	2,07734
	Najniższe	Stara Kamienica (2)	-2,44875
		Lubomierz (3)	-2,21506
		Wleń (3)	-1,74825
		Męcinka (2)	-1,71927
		Kłodzko (gmina wiejska)	-1,65103
perspektywy rozwojowe	Najwyższe	Polkowice (3)	8,67891
		Kobierzyce (2)	5,67304
		Wrocław (1)	2,53406
		Bogatynia (3)	2,50771
		Karpacz (1)	2,43122
	Najniższe	Syców (3)	-,87682
		Łagiewniki (2)	-,86804
		Domaniów (2)	-,86103
		Dziadowa Kłoda (2)	-,81752
		Jordanów Śląski (2)	-,79969



dobrostan mieszkańców	Najwyższe	Czernica (2)	3,42509
		Siechnice (3)	3,21796
		Kobierzyce (2)	3,14738
		Kąty Wrocławskie (3)	2,89542
		Długołęka (2)	2,64667
	Najniższe	Polkowice (3)	-2,21999
		Pęcław (2)	-2,18916
		Jemielno (2)	-1,88832
		Świeradów-Zdrój (1)	-1,82902
		Góra (3)	-1,65546
obciążenie demograficzne	Najwyższe	Ruja (2)	3,70150
		Szczawno-Zdrój (1)	2,97476
		Niechlów (2)	1,97891
		Polanica-Zdrój (1)	1,93040
		Jemielno (2)	1,92539
	Najniższe	Jelcz-Laskowice (3)	-3,35978
		Głogów (miasto)	-2,72332
		Szczytna (3)	-2,52974
		Złotoryja (miasto)	-2,44564
		Zgorzelec (gmina wiejska)	-2,28878
pozyskiwanie środków z UE	Najwyższe	Krośnice (2)	8,00763
		Świerzawa (3)	3,41547
		Świeradów-Zdrój (1)	2,97923
		Twardogóra (3)	2,66707
		Dobroszyce (2)	2,44915
	Najniższe	Polkowice (3)	-1,70524
		Piława Górna (1)	-,93599
		Rudna (2)	-,86190
		Platerówka (2)	-,84562
		Bolków (3)	-,83191



infrastruktura społeczna	Najwyższe	Polkowice (3)	3,23026
		Zawidów (1)	2,43541
		Lubin (miasto)	2,16448
		Stronie Śląskie (3)	2,16120
		Mietków (2)	1,94631
	Najniższe	Karpacz (1)	-4,61882
		Lubin (gmina wiejska)	-3,10630
		Jerzmanowa (2)	-2,57732
		Głogów (gmina wiejska)	-1,95351
		Jemielno (2)	-1,87460

Interesujące jest nałożenie obserwowanych zróżnicowań układów lokalnych w wyróżnionych wymiarach na opisane wcześniej obszary funkcjonalne. Ze względu na tak ujmowaną lokację obserwowane zróżnicowania dotyczą przede wszystkim kwestii demograficznych (starzenie populacji) oraz dobrostanu mieszkańców. Ten pierwszy problem dotyczy przede wszystkim gmin Sudeckiego Okręgu Przemysłowego, w najmniejszym stopniu zaś obszarów północnej części regionu i Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego. Z kolei pod względem dobrostanu mieszkańców wyróżniają się gminy aglomeracji wrocławskiej.



Tab. 13. Czynniki zróżnicowania dolnośląskich gmin – porównanie obszarów funkcjonalnych regionu

obszar funkcjonalny		starzenie populacji	infrastruktura komunalna i mieszkaniowa	perspektywy rozwojowe	dobrostan mieszkańców	obciążenie demograficzne	pozyskiwanie środków z UE	infrastruktura społeczna
aglomeracja wrocławska	Średnia	-0,289	0,236	0,052	1,272	-0,195	-0,020	0,179
	N	28	28	28	28	28	28	28
	Odchylenie standardowe	0,665	0,850	1,290	1,070	0,880	0,772	0,898
LGOM	Średnia	-0,868	0,444	0,472	-0,115	0,216	-0,247	-0,030
	N	26	26	26	26	26	26	26
	Odchylenie standardowe	0,812	0,863	1,825	1,124	1,242	0,576	1,389
Sudecki Okręg Przemysłowy	Średnia	0,628	-0,229	-0,122	-0,262	-0,080	-0,061	-0,119
	N	83	83	83	83	83	83	83
	Odchylenie standardowe	0,784	1,031	0,497	0,685	0,956	0,825	0,934
obszary północne	Średnia	-1,146	0,205	-0,245	-0,696	0,737	0,538	-0,058
	N	14	14	14	14	14	14	14
	Odchylenie standardowe	0,629	0,732	0,368	0,630	0,992	2,311	0,662
pogranicze polsko-niemieckie	Średnia	-0,300	-0,110	-0,011	-0,062	-0,216	0,249	0,360
	N	18	18	18	18	18	18	18
	Odchylenie standardowe	0,747	1,187	0,761	0,465	0,746	0,815	0,978
Ogółem	Średnia	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	N	169	169	169	169	169	169	169
	Odchylenie standardowe	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000

W mniejszym stopniu obszary funkcjonalne związane są ze zróżnicowaniem dotyczącym infrastruktury komunalnej i mieszkaniowej oraz obciążenia demograficznego. Pozostałe czynniki nie są (w statystycznie istotny sposób, na poziomie istotności $\alpha = 0,05$) związane ze zróżnicowaniem przestrzenno-funkcjonalnym województwa.

Analizowane wymiary zróżnicowań po części wynikają z typu (a zatem i pełnionych funkcji) układu osadniczego. I tak problem starzenia populacji przede wszystkim występuje w zbiorowościach miejskich, relatywnie w mniejszym stopniu dotyczy on gmin wiejskich. Bardzo duże różnice średnich wartości analizowanych wskaźników w zależności od rodzaju gminy zaobserwowano także w przypadku czynnika opisującego stan infrastruktury komunalnej i mieszkaniowej. Jest ona znacznie lepiej rozwinięta na obszarach zurbanizowanych. Odwrotnie ma się sprawa z dobrostanem mieszkańców. Średnia tego wskaźnika dla obszarów wiejskich jest wyższa niż w przypadku gmin wiejsko-miejskich oraz miejskich, jednak w tym przypadku różnice (choć statystycznie istotne na poziomie istotności $\alpha = 0,01$) nie są już tak duże. Pozostałe czynniki nie są (w statystycznie istotny sposób) różnicowane typem gminy.

Tab. 14. Czynniki zróżnicowania dolnośląskich gmin a rodzaj układu lokalnego

typ		starzenie populacji	infrastruktura komunalna i mieszkaniowa	dobrostan mieszkańców
miasto	Średnia	0,983	1,139	-0,316
	N	36	36	36
	Odchylenie standardowe	0,862	0,888	0,778
gmina wiejska	Średnia	-0,461	-0,500	0,270
	N	78	78	78
	Odchylenie standardowe	0,841	0,715	1,079
gmina miejsko-wiejska	Średnia	0,011	-0,037	-0,176
	N	55	55	55
	Odchylenie standardowe	0,818	0,802	0,926
Ogółem	Średnia	0,000	0,000	0,000
	N	169	169	169
	Odchylenie standardowe	1,000	1,000	1,000

Warto tu nadmienić, że wielkość gminy (wyrażona liczbą mieszkańców) jest związana w zasadzie tylko z (2) nasyceniem infrastruktury komunalno-mieszkaniowej, co – jak wspomniano wcześniej – wynika z natury rozwoju ośrodków miejskich, oraz (2) obciążeniem demograficznym. Im mniejsza gmina, tym problem obciążenia demograficznego

jest mniejszy. Mamy tu do czynienia zapewne z efektem migracji ludności (szczególnie w wieku produkcyjnym) z terenów wiejskich na obszary miejskie.

2.3. Wskaźnik rozwoju wspólnot terytorialnych

Pewnym sumarycznym sposobem opisanie sytuacji rozwoju gmin Dolnego Śląska może być Wskaźnik Rozwoju Wspólnot Terytorialnych (gmin). Obliczono go za pomocą metody portfelowej, biorąc pod uwagę zarówno czynniki stymulujące rozwój, jak również rozwój ten destymulujące. Wskaźnik ten pierwotnie zaproponowany został dla przedstawienia wniosków o nierównomiernym i niespójnym rozwoju gmin województwa zachodniopomorskiego w latach 1999–2001 (Czyszkiewicz R., 2003). Jego zastosowanie dla oceny zróżnicowania dynamiki rozwoju gmin województwa dolnośląskiego przyniosło potwierdzenie wyodrębniania się i utrwalania obszarów wzrostu i stagnacji.

Podstawą określania stopnia rozwoju wspólnoty terytorialnej (gminy) i składową samego wskaźnika dla województwa dolnośląskiego w latach 2005–2009 są następujące elementy:

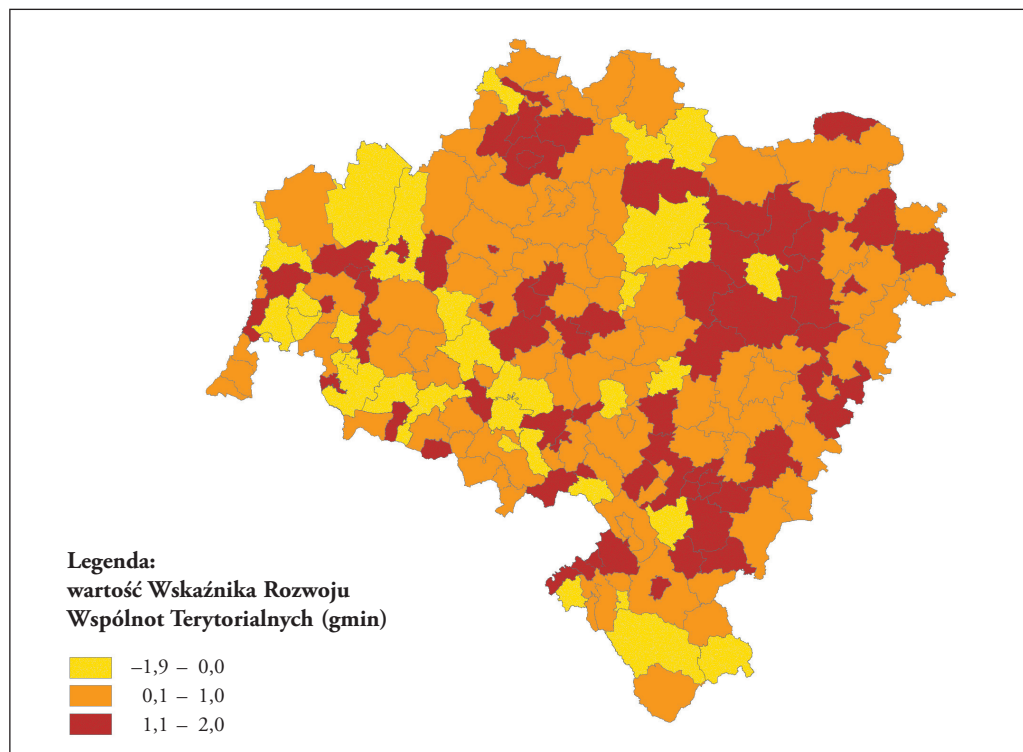
- A) udział dochodów własnych gminy w danym okresie w stosunku do całkowitego dochodu gminy uzyskanego w tym samym okresie;
- B) udział wydatków inwestycyjnych w ogólnych wydatkach poniesionych przez gminę w danym okresie;
- C) stopa ubóstwa wyrażona wielkością wydatków gminy na pomoc społeczną i pozostałe zadania w zakresie polityki społecznej w stosunku do wydatków gminy ogółem;
- D) stopa bezrobocia i jej fluktuacja w badanym okresie

Dwa pierwsze czynniki (A, B) świadczą o rozwoju gminy, natomiast dwa następne (C, D) informują o obciążeniu tego rozwoju zjawiskami i działaniami dowodzącymi istnienia problemów społecznych spowalniających lub uniemożliwiających rozwój.

W stosunku do pierwotnej konstrukcji wskaźnika, ze względu na ograniczoną dostępność danych, stopę ubóstwa określono na podstawie wielkości wydatków z budżetu gminy na pomoc społeczną i pozostałe zadania w zakresie polityki społecznej, a nie na podstawie ilości wypłacanych zapomóg. Przyjęto, że ze względu na wysoką korelację tych dwóch czynników przyjęta zmiana nie wpływa znacząco na ostateczną wartość wskaźnika WRWT. Szczegółowy opis metody obliczania wskaźnika wykracza poza zakres niniejszej analizy, dlatego autorzy zdecydowali o nieprzedstawianiu tego opisu w opracowaniu.

Uzyskany w wyniku badania rozkład wskaźnika w przestrzeni województwa dolnośląskiego zaprezentowany został na mapie 9.

Mapa 9. Wskaźnik Rozwoju Wspólnot Terytorialnych (gmin) na Dolnym Śląsku



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wyniki badania pozwoliły wyodrębnić 55 gmin przodujących w rozwoju. Są one skoncentrowane w aglomeracji wrocławskiej, w obszarze LGOM – w formie wyspowej związanej z pasem głogowsko-lubińskim i wokół Legnicy oraz na Przedgórzu Sudeckim. Zaobserwować można także pas gmin przodujących w rozwoju w obszarze związanym z pograniczem polsko-niemieckim. Pas ten, o przebiegu od Zgorzelca w kierunku Legnicy, nawiązuje do przebiegu głównych szlaków transportowych województwa dolnośląskiego.

Największą grupę 84 gmin na Dolnym Śląsku stanowią gminy o ustabilizowanej sytuacji rozwojowej. Występują one w przestrzeni całego województwa bez wyraźnej koncentracji. Można mimo to wskazać pewną tendencję do pasowego układu i występowania gmin w sąsiedztwie gmin o przodującym rozwoju.



Gminy o niestabilizowanej sytuacji stanowią najmniej liczną grupę 30 jednostek samorządowych. Znajdują się one pomiędzy obszarami funkcjonalnymi LGOM i aglomeracji wrocławskiej. Ich koncentracja występuje natomiast na obszarze sudeckim.

Interesujące w kontekście ujawnionych na prezentowanej mapie rozkładów przestrzennych jest to, że omawiany wskaźnik nie jest różnicowany ani przez rodzaj gminy, jej wielkość (liczoną liczbą mieszkańców), ani też przez przynależność do wyodrębnionego obszaru funkcjonalnego. Różnice dla średnich wartości wskaźnika (ale też poszczególnych składowych, na podstawie których jest on wyliczony – z wyjątkiem stopy bezrobocia i jej fluktuacji) obliczonych dla gmin zakwalifikowanych do danego obszaru nie są statystycznie istotne na poziomie istotności $\alpha = 0,05$. Fakt ten sugeruje, że mamy do czynienia z dość dużymi zróżnicowaniami wewnątrz wyróżnionych subregionów, co zresztą znajduje swoje potwierdzenie na zaprezentowanej mapie.

Należy też podkreślić brak korelacji między prezentowanym wskaźnikiem a omówionymi wcześniej wymiarami zróżnicowań dolnośląskich gmin. Wskaźnik Rozwoju Wspólnot Terytorialnych, z jednej strony, ujmuje w całościowy sposób różne aspekty rozwoju gmin, z drugiej zaś koncentruje się na nieco innych elementach, niż wyróżnione wymiary rozwojowe. Prezentowany wskaźnik bardziej odnosi się do potencjału rozwojowego, wyrażonego pewnymi perspektywami, i uwarunkowań „dynamicznych”, opisujących zachodzące zmiany. Z kolei wyróżnione wymiary dotyczą sytuacji „statycznej”, związanej z aktualną sytuacją gminy i stopniem zaspokojenia potrzeb, jakości życia czy też szerzej – sytuacji społecznej układów lokalnych. Można przyjąć, że te dwa ujęcia niejako uzupełniają się i – mimo że nie są wzajemnie skorelowane – pozostają w pewnym sprzężeniu zwrotnym. Zależność między nimi występuje jednak w dłuższej perspektywie czasowej, wykraczającej poza przyjęte tu ramy analizy.

W tym miejscu należy jednak sformułować konkluzję, iż nie wszystkie gminy województwa będą mogły reprezentować zestandaryzowany poziom rozwoju. Spójność terytorialna nie może polegać na unifikacji, bowiem przekreślałaby naczelną ideę dążenia do osiągnięcia zadowalającego poziomu życia mieszkańców poprzez wzmocnienie różnorodności, zachowanie odmienności i własnego charakteru obszarów Unii Europejskiej. Ponadto występujące w dużej ilości na terytorium województwa dolnośląskiego obszary o funkcjach ochronnych ograniczają dynamiczną ingerencję dużych inwestycji infrastrukturalnych. Drogą rozwoju dla części obszarów dawnego Sudeckiego Okręgu Przemysłowego i gmin związanych z obszarami Borów Dolnośląskich jest wypracowanie własnej specjalizacji na bazie dostępnych i niepowtarzalnych nigdzie indziej w województwie zasobów – aktywów, którymi są w tej sytuacji obszary o funkcjach ochronnych.

2.4. Inwestycje rozwojowe ze środków Unii Europejskiej

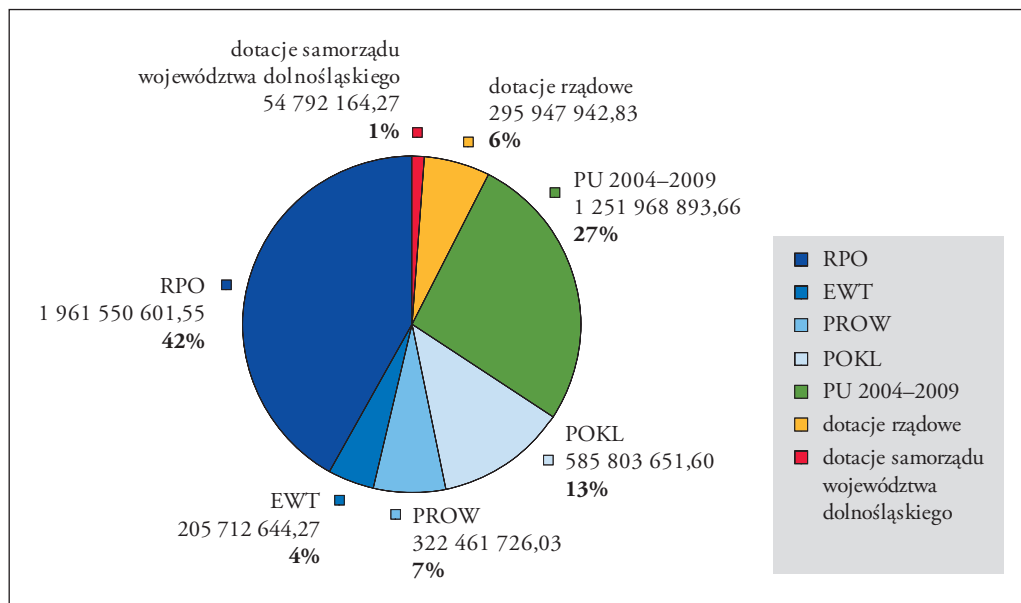
Instrumentem wzmacniającym rozwój układów lokalnych, ale też integralność Dolnego Śląska, są środki finansowe redystrybuowane w ramach polityki spójności Unii Europejskiej za pośrednictwem Regionalnego Programu Operacyjnego, czy też wcześniej za pośrednictwem Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego. Warto prześledzić, na ile nierównomierny rozwój gmin przekłada się na interwencyjne wsparcie poziomu lokalnego ze środków unijnych samorządu województwa czy też rządowych programów.

W celu przeprowadzenia badania posłużono się opublikowanym przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego zbiorczym zestawieniem dofinansowania gmin i powiatów według stanu na październik 2010 r. Zestawienie to zawiera sumę dofinansowania z wielu programów i funduszy w przeliczeniu na liczbę mieszkańców gminy lub powiatu. Wśród źródeł finansowania uwzględnione zostały:

- a) programy unijne 2007–2013:
 - Regionalny Program Operacyjny
 - Europejska Współpraca Terytorialna
 - Program Rozwoju Obszarów Wiejskich
 - Program Operacyjny Kapitał Ludzki
- b) programy unijne 2004–2008:
 - Interreg IIIa
 - ZPORR
 - SPO ROL
- c) dotacje rządowe:
 - Moje Boisko – Orlik 2012
 - Fundusz Rozwoju Kultury Fizycznej
 - Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych 2008–2011
- d) dotacje samorządu województwa dolnośląskiego.



Rys. 2. Struktura dofinansowania gmin i powiatów ze środków unijnych, rządowych i wojewódzkich



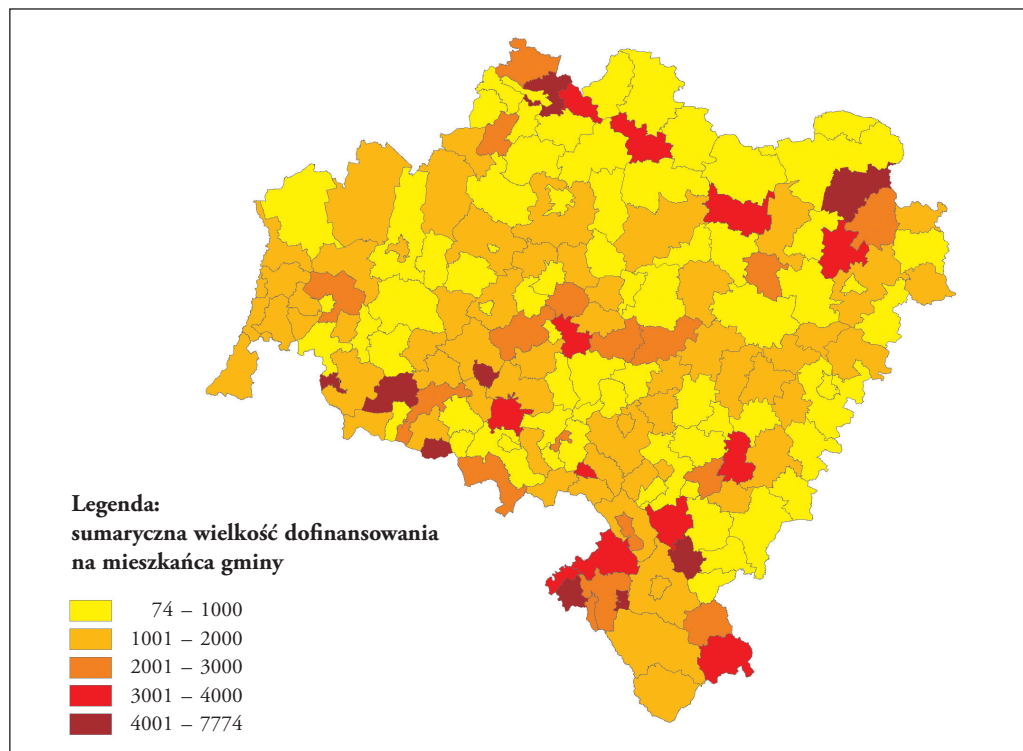
Źródło: opracowanie własne.

W październiku 2010 roku suma dotychczasowych dotacji wyniosła 4 253 mln zł. Wartości sumaryczne dla poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego przedstawiono na kolejnych mapach: 10 i 11. W zestawieniu dotychczasowych dotacji uwzględniono środki na projekty prowadzone przez:

- jednostki samorządu terytorialnego jako beneficjentów;
- przedsiębiorców, przyporządkowane według gmin jako miejsca realizacji;
- samorząd województwa, przyporządkowane do powiatów jako miejsca realizacji.

W zestawieniu nie uwzględniono projektów realizowanych przez innych beneficjentów niż wyżej wymienieni, m.in. ZOZ-y, szkoły, organizacje pozarządowe, kościoły, związki i stowarzyszenia oraz inne jednostki.

Mapa 10. Rozkład przestrzenny dofinansowania ze środków unijnych, rządowych i samorządu województwa w przeliczeniu na jednego mieszkańca gminy



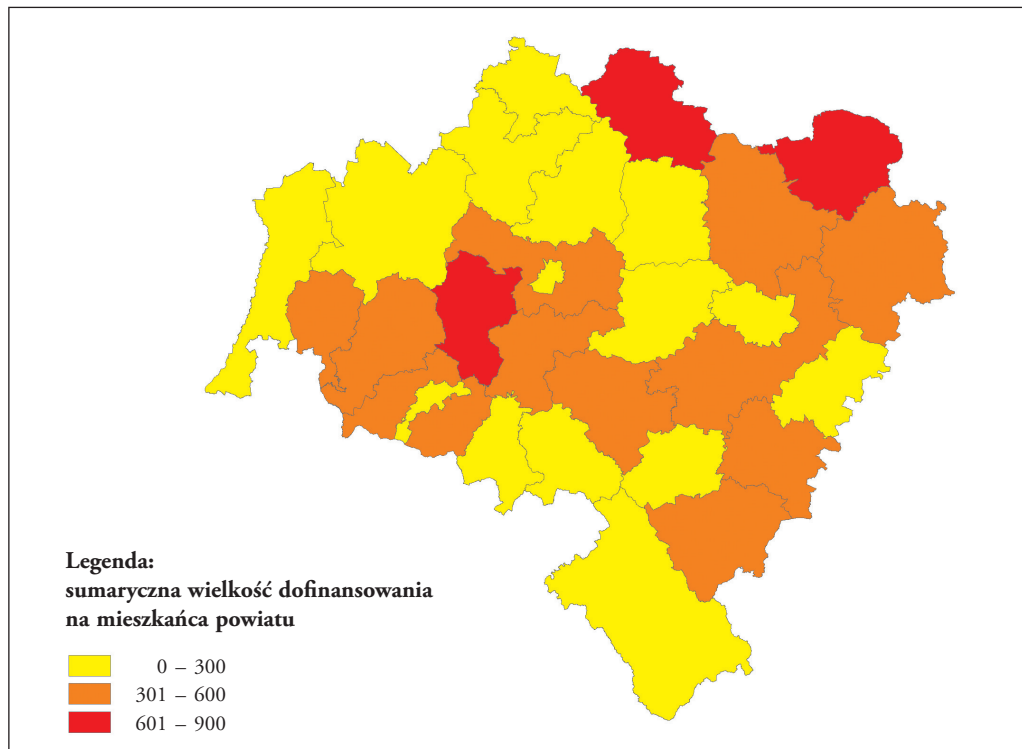
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego.

Środki finansowe, stanowiące dotacje w ramach budżetowania 2007–2013, stanowią 2/3 całej puli dotacji. Rozkład przestrzenny dotacji wskazuje, iż największe wsparcie finansowe uzyskują gminy sudeckie, gminy leżące w północnej – peryferyjnej części województwa dolnośląskiego oraz gminy stanowiące przestrzeń pomostu pomiędzy LGOM-em a polem potencjału gospodarczego związanym z Przedgórzem Sudeckim.

Proces dystrybucji środków, przyznawanych także na zasadach konkursu, wskazuje na działania zmierzające do wyrównywania szans rozwojowych gmin. O dotacje starają się najintensywniej gminy, które charakteryzowały się także niskim współczynnikiem rozwoju WRWT.



Mapa 11. Rozkład przestrzenny dofinansowania ze środków unijnych, rządowych i samorządu województwa w przeliczeniu na jednego mieszkańca powiatu



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego.

Do powiatów, które uzyskały najwyższe dofinansowanie, należą powiaty: złotoryjski, górowski i milicki, a więc obszary o wskazanych wcześniej nasilonych procesach peryferyzacji.

W przestrzeni województwa dolnośląskiego występuje wysoka korelacja zjawisk związanych z zaburzeniami lub zapóźnieniami rozwojowymi i działań kompensacyjnych ukierunkowanych na wsparcie społeczności lokalnych poprzez udzielanie wsparcia finansowego. Działania te wymagają monitorowania i sprawdzenia skutków ich prowadzenia. Wyniki monitoringu stać winny się przedmiotem odrębnej analizy, która zweryfikować może obecnie przyjętą filozofię udzielania wsparcia społecznościom lokalnym Dolnego Śląska.

3. Wymiary integracji regionalnej

3.1. Infrastruktura transportowa a funkcje ochronne

Właściwie przeprowadzane inwestycje infrastrukturalne mają decydujący wpływ na rozwój społeczny i gospodarczy regionów. Dolny Śląsk, leżący w sercu kontynentu europejskiego, w wyniku przemian społecznych, gospodarczych i ustrojowych dokonujących się w ostatnich dwudziestu latach, stał się regionem, który coraz silniej wiąże swoją przestrzeń z procesami rozwojowymi, inicjowanymi w innych regionach europejskich. Globalna sieć powiązań ekonomicznych w sposób większy niż kiedykolwiek w historii Dolnego Śląska determinuje funkcjonowanie gospodarki, oddziałuje na postawy społeczne i działania administracji publicznej.

Przebieg województwa dolnośląskiego stanowi obszar bardzo intensywnego zderzenia się systemów infrastruktury technicznej, szczególnie transportowej z obszarami przyrodniczymi, w tym obszarami objętymi ochroną. Intensywność ta wynika ze specyfiki przyrodniczej regionu oraz uwarunkowań historycznych związanych z rozwojem gospodarczym regionu. Wskaźnik średniej gęstości dróg krajowych dla województwa dolnośląskiego jest wyższy niż dla kraju, patrz tabela:

Tab. 15. Średnia gęstość dróg: Dolny Śląsk na tle Polski

	Terytorium Polski	Terytorium województwa dolnośląskiego
Drogi ogółem	81,7 km/100 km ²	91,2 km/100 km ²
Drogi krajowe	5,9 km/100 km ²	6,6 km/100 km ²

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS 2010.

System przyrodniczych obszarów chronionych na terenie województwa dolnośląskiego, wliczając w to obszary Natura 2000, obejmuje ok. 30 % jego całkowitej powierzchni. Tworzą go następujące elementy: 2 parki narodowe, 66 rezerwatów przyrody, 65 obszarów Natura 2000, 12 parków krajobrazowych, 25 obszarów chronionego krajobrazu, 10 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, 122 użytki ekologiczne i 2 obszary chronione objęte konwencją ramsarską. Statystyka zdaje się zatem potwierdzać postawioną na początku niniejszego rozdziału tezę o intensywności zderzeń i konflikt-



tów wywołanych funkcjonowaniem systemów ochronnych i systemów infrastruktury w województwie dolnośląskim. Głębsza analiza pozwala ukazać, iż obszarowa forma ochrony przyrody jest tylko jedną z form krępowania rozmachu inwestycji transportowych czy innych, infrastrukturalnych. Biorąc pod uwagę obecne uwarunkowania prawne wynikające z dostosowania prawodawstwa polskiego do dyrektyw europejskich, zwrócić trzeba uwagę na wymogi szczególnej dbałości o obszary cenne przyrodniczo i minimalizacji szkodliwego oddziaływania inwestycji na środowisko naturalne. Efektem tak funkcjonującego prawa jest konieczność sporządzania rzetelnych inwentaryzacji przyrodniczych oraz przygotowanie prognozy oddziaływania na środowisko. W wielu przypadkach zachodzi konieczność przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, a w konsekwencji raportowania o wpływie przeprowadzonej inwestycji na środowisko. Wysnuć można zatem wniosek, iż konflikt i trudna koegzystencja systemów transportowych i ochronnych nie jest tylko domeną wymiaru przestrzennego, ale głównie wiąże się z dymensją uregulowań i przepisów prawa. W praktyce poszukiwanie wariantów i uzgadnianie przebiegów nowej infrastruktury liniowej staje się pułapką znacznego rozwleczenia realizacji inwestycji w czasie.

Istniejąca infrastruktura wymaga także działań inwestycyjnych: stopniowych remontów i usprawnień, korekt przebiegu, budowy przepustów, poszerzeń itd. Wszelkie działania inwestycyjne muszą jednak przewidywać badanie oddziaływania na środowisko. Wypełnienie procedur pozwoli dopiero uzyskać kluczowy dla prowadzonych dzisiaj inwestycji dokument o nazwie „decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach”. Dokument ten w zależności od skali działania może być wydany przez Regionalną lub Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska. Działania w wymiarze prawnym powiązane są zatem ściśle ze sferą instytucjonalną. Ten tok analizy pozwala na wysnuć kolejnej tezy, iż organizacja przepływu wiedzy i dokumentów pomiędzy instytucjami jest w ostatecznym rozrachunku jednym z elementów warunkujących stan systemów transportowych i przesyłowych w regionie i kraju, a także na całym obszarze ujednoczonego prawa – w Unii Europejskiej.

Choć obszary prawnie chronione obejmują niespełna około 30 % województwa, udokumentowane, szczególnie cenne pod względem przyrodniczym siedliska występują w każdym mikroregionie województwa. Ze względu natomiast na urozmaiconą rzeźbę terenu i uwarunkowany bogatą budową geologiczną charakter województwa obserwuje się dużą różnorodność gatunkową flory i fauny. „W obszarze województwa można wydzielić kilka stref, w których nagromadzenie cennych siedlisk i gatunków jest znacznie większe niż w pozostałej części regionu. Do takich obszarów należą przede wszystkim: doliny rzeczne, stanowiące ważne korytarze ekologiczne, obszar Sudetów i Przedgórze Sudeckie, obszar

Borów Dolnośląskich oraz północna część regionu z kompleksami stawów hodowlanych. Mało zmienione fragmenty dolin rzecznych Odry, Bystrzycy, Strzegomki, Bobru czy Kwisy charakteryzują się występowaniem cennych, zbliżonych do naturalnych, fragmentów lasów łęgowych, gradów i olsów. Natomiast w Sudetach spotyka się gatunki endemiczne i reliktowe typowe dla Europy Północnej”.

Ocena uwarunkowań przestrzennych województwa dolnośląskiego, pod kątem procesu inwestycji związanych z energetyką wiatrową, unaoczniała fakt wysokiej wrażliwości i potencjalnej konfliktowości takich inwestycji ze sferą środowiskową (por. mapa 12).

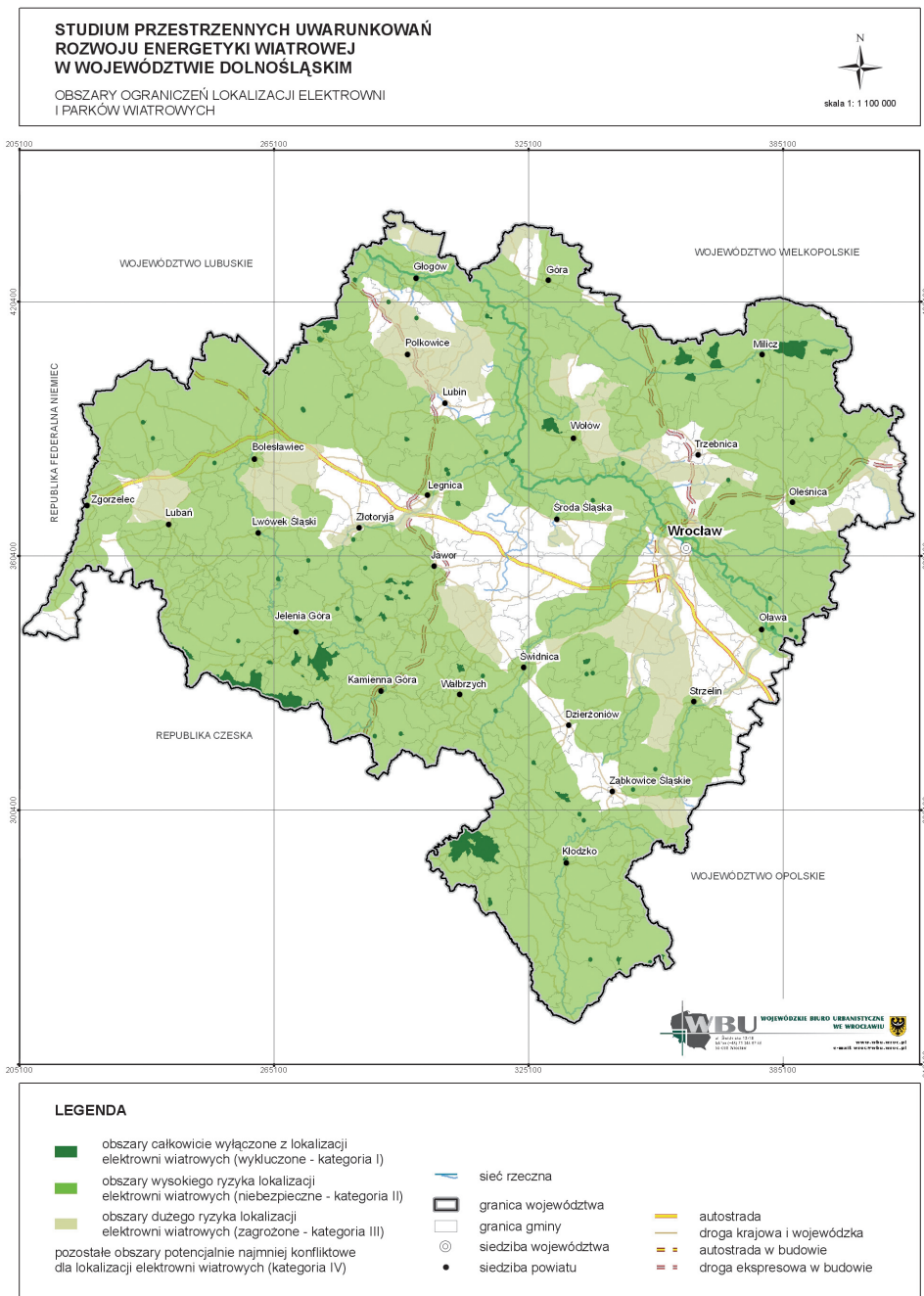
Wśród obszarów o funkcjach ochronnych, poza przestrzenią nasyconą walorami przyrodniczymi, znajdują się także tereny charakteryzujące się cennymi walorami krajobrazowymi i kulturowymi oraz związanymi z dziedzictwem.

Analiza ta wykazała, że na niemal 85 % powierzchni województwa występuje wysokie lub bardzo wysokie prawdopodobieństwo konfliktu ekologicznego wywołanego postawieniem masztów energetyki wiatrowej.

Analogicznie, jak jest to w przypadku systemu ochrony przyrody, na Dolnym Śląsku funkcjonuje system ochrony dziedzictwa kulturowego. Jego elementami składowymi są obiekty, zespoły i obszary zabytkowe objęte ustawowymi formami ochrony. Są to uznane za pomniki historii zabytki nieruchome wpisane do rejestru lub parki kulturowe o szczególnych wartościach kulturowych oraz założenia wielkoobszarowe o statusie parku kulturowego, utworzone w celu ochrony krajobrazu kulturowego. Innymi elementami obszarowego systemu ochrony są ustalenia ochrony zapisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, tj. strefy ochrony konserwatorskiej oraz zestawienia obiektów i zespołów zabytkowych ujętych w rejestrze zabytków i w ewidencji konserwatorskiej, a także plany ochrony, które sporządza się dla parków kulturowych.



Mapa 12. Obszary ograniczeń elektrowni i parków wiatrowych w województwie dolnośląskim



Źródło: Studium uwarunkowań przestrzennych dla lokalizacji elektrowni wiatrowych w województwie dolnośląskim, WBU we Wrocławiu, 2010.

Również w przypadku ochrony walorów krajobrazowych lub innych związanych z dziedzictwem kulturowym występują ograniczenia w kształtowaniu sieci nowej infrastruktury technicznej warunkowane przepisami i strzeżone przez sferę instytucjonalną konserwatorów.

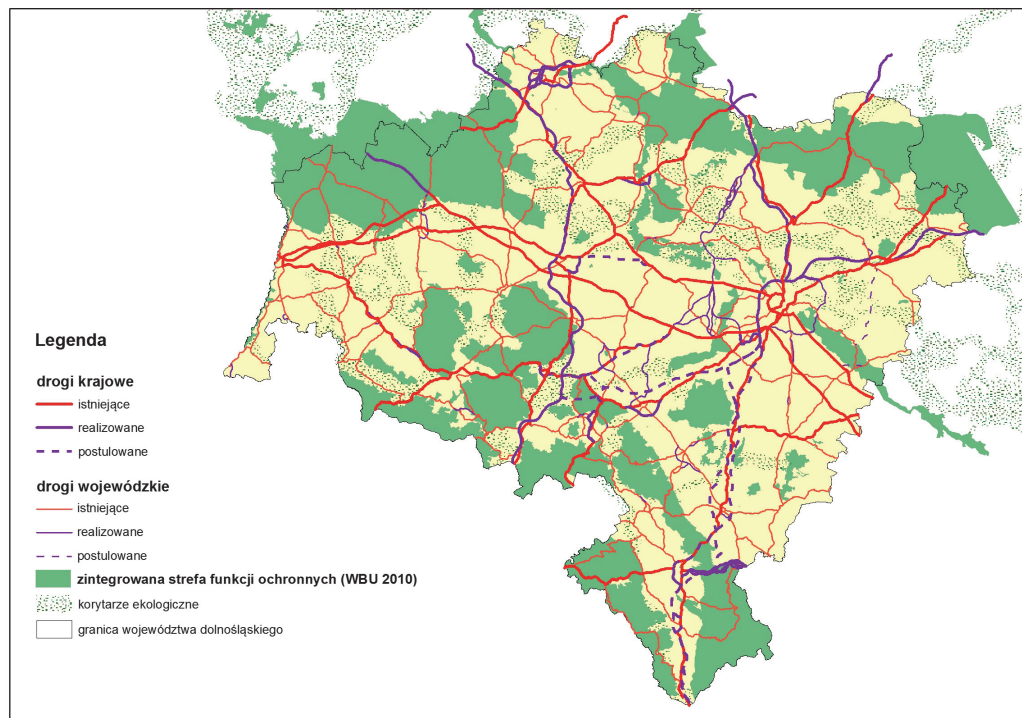
Podsumowując dotychczasową część rozważań, stwierdzić należy, iż rozszerzające się stale na Dolnym Śląsku obszary o funkcjach ochronnych stwarzają coraz większe ograniczenia dla restytucji i rozbudowy funkcji sieci infrastrukturalnych warunkujących rozwój społeczno-gospodarczy. Niemniej inwestycje infrastrukturalne są konieczne dla realizacji polityki spójności, rozumianej jako wspieranie działań prowadzących do wyrównania warunków ekonomicznych i społecznych we wszystkich regionach Unii Europejskiej, zmniejszenia różnic w poziomie rozwoju regionów oraz likwidacji zacofania. Tym bardziej koegzystencja obszarów o odmiennych funkcjach w integrującej wszystkie sfery działań przestrzeni staje się wyzwaniem strategicznym, nie tylko województwa dolnośląskiego.

Analiza współczesnego stanu wrażliwości tej koegzystencji oraz procesów modyfikujących wzajemne oddziaływanie przeprowadzona może być na bazie systemów transportu kołowego. Dla potrzeb analizy przyjęto, jako jednolitą strefę o dominującej funkcji ochrony przyrody i krajobrazu, obszar integrujący ochrony walorów środowiska przyrodniczego, kulturowego i krajobrazu wraz z obszarami najwyższej ochrony. W skład tej strefy wchodzi: rezerwy przyrody, parki narodowe, obiekty zabytkowe na Liście Światowego Dziedzictwa UNESCO, pomniki historii, parki kulturowe, Obszary Specjalnej Ochrony i Specjalne Obszary Ochrony Natura 2000, projektowane i potencjalne obszary Natura 2000, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, otuliny obszarów chronionych, strefy ochrony uzdrowiskowej. Strefa ta nakreślona została już uprzednio w projekcie zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego przygotowanym w roku 2010. Strefa ta opleciona jest w województwie dolnośląskim elementami infrastruktury transportowej (por. mapa 13).

Największym obszarem zderzenia funkcji ochronnych i transportowych jest Przedgórze Sudeckie i obszar Sudetów. Ukształtowana historycznie sieć osadnicza potrzebuje dziś zdecydowanej poprawy dostępności transportowej, jednak koncentracja obszarów o funkcjach ochronnych komplikuje obecnie, i z pewnością skomplikuje w przyszłości, swobodę kształtowania układu drogowego.



Mapa 13. Koezystencja systemów transportowych i obszarów o funkcjach ochronnych



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych WBU we Wrocławiu.

Trzy największe miasta tego regionu, Jelenia Góra, Wałbrzych i Kłodzko, są słabo ze sobą zintegrowane siecią drogową. Postulowane i zapisane w planie zagospodarowania przestrzennego, projekcie jego aktualizacji i w wytycznych kierunkowych do kształtowania sieci drogowej i kolejowej w województwie dolnośląskim powiązania drogowe stanowią dziś jedynie element życzeń i studiów. Brak jest natomiast konkretnych przedsięwzięć inwestycyjnych i planistycznych (por. rozdział B integracja transportowa). Dotychczasowa polityka inwestycyjna doprowadziła do stanu, w którym obszar sudecki ulega stopniowej peryferyzacji, a poprawa dostępności transportowej wiąże się z inwestycjami surowo weryfikowanymi przez procedury podporządkowane strzeżeniu systemów ochronnych.

Znajdujące się w północnej części województwa dwa wyspowo ukształtowane systemy ochronne, związane z Borami Dolnośląskimi oraz pasem Wzgórz Trzebnickich, Doliną Baryczy i rezerwatami Stawów Milickich, nie są w porównaniu z problemowym obszarem Sudeckim aż tak znaczącą barierą rozwoju infrastruktury, z racji odmiennych potrzeb. Północna część województwa, z wyjątkiem obszaru głogowsko-legnickiego cha-



rakteryzuje się niską gęstością zaludnienia. Struktura osadnicza tego obszaru nie inicjowała także rozwoju gospodarczego. Dwa naczelnie szlaki transportowe relacji północ – południe, wzmocnione są obecnie inwestycjami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – drogą S3 (relacji Legnica – Zielona Góra) i S5 (relacji Wrocław – Poznań). Drogi te są aktualnie w trakcie realizacji i przechodzą trudną procedurę uzyskiwania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych, lub względnie właśnie decyzję tę uzyskały, bowiem inwestycje te są podzielone na etapy realizacyjne.

Największy spłot dróg krajowych i wojewódzkich przenoszących ruch w województwie dolnośląskim występuje w subregionie funkcjonalnym określonym dla potrzeb tej analizy jako obszar szerokiej aglomeracji wrocławskiej. W obszarze tym obserwuje się także największe nagromadzenie planowanych lub realizowanych inwestycji. Zderzenie obszarów Doliny Odry, Oławy i Bystrzycy ogranicza możliwości inwestycyjne. Oczywiście nie wyklucza ich automatycznie, ale powoduje konieczność prowadzenia kompensacji przyrodniczych i stosowania fizycznych mechanizmów ochronnych (ekrany ochronne, bariery itp.) w stosunku do obszarów cennych przyrodniczo. Skutkuje to zdecydowanym podrożeniem inwestycji infrastrukturalnych. Oczywiście mechanizm ten występuje na każdym pozostałym obszarze województwa. Stawiając jednak tezę, iż Wrocławski Obszar Metropolitalny (WrOM) winien być lokomotywą rozwoju Dolnego Śląska, wnioskować należy, iż powiązania transportowe wiążące go z regionem winny być realizowane priorytetowo. Tymczasem koszty inwestycji, zwiększone koniecznością koegzystowania obszarów o funkcjach ochronnych i infrastruktury, powodują zwielokrotnienie nakładów inwestycyjnych i zmuszają do sformułowania pytania dotyczącego ostatecznego bilansu kosztów i korzyści inwestycji. Zmuszają także do poszukiwania odpowiedzi na pytanie: czy stać nas obecnie na rozwój.

Jako przykład koegzystencji obszarów o funkcjach ochronnych i systemów transportowych podawać należy, poza siecią drogową, sieć kolejową województwa. Ze względu jednak na brak obecnie przedsięwzięć związanych z nowymi przebiegami linii kolejowych, konflikty środowiskowe, czy też z obszarami lub obiektami dziedzictwa kulturowego, w znikomym stopniu są udziałem infrastruktury kolejowej. Obecna tendencja związana z zawieszaniem lub likwidowaniem linii kolejowych wskazywałaby raczej na zmniejszenie się negatywnego oddziaływania kolejowej sieci transportowej na obszary o funkcjach ochronnych województwa. Problem pojawi się z pewnością podczas: rewitalizacji linii kolejowej, budowy nowej linii kolejowej (szczególnie przy realizacji dolnośląskiego odcinka Kolei Dużych Prędkości), prowadzenia remontów linii kolejowych. Zgodnie jednak z polityką transportową Unii Europejskiej kolej – jako forma transportu przyjazna środowisku –

w znacząco niższym stopniu oddziałuje na środowisko. W tej sytuacji koegzystencja obszarów ochronnych i sieci kolejowych staje się mniej konfliktogenną, niż jest to w przypadku dróg kołowych.

Odwołując się do zadanego wyżej pytania: „Czy stać nas obecnie na rozwój?”, sformułować można negatywny scenariusz rozwoju wydarzeń. Inwestycja, której koszty wzrastają w wyniku dodania do projektu rozwiązań technicznych i budowlanych o funkcjach ochronnych względem środowiska, może spowodować rezygnację z przeprowadzenia inwestycji, a tym samym zaniechanie wzmocnienia infrastrukturalnego obszaru. To zaniechanie skutkować będzie utrzymaniem lub pogorszeniem stopnia dostępności transportowej. W ślad za tym może rozwijać się proces pauperyzacji i peryferyzacji, powodowany odpływem kapitału, także ludzkiego.

Rozważania powyższe wskazują na konieczność przeprowadzenia osobnej analizy związanej z kosztami, jakie ponieść muszą: region, gospodarujące tu społeczeństwo i obszary cenne przyrodniczo, za rozwój i wyrównywanie standardów życia do tych utrwalonych w krajach członkowskich tak zwanej Starej Unii. Analizie tej towarzyszyć powinno założenie, iż każda decyzja przestrzenna, szczególnie liniowa, taka jak droga czy linia kolejowa, powoduje skutki finansowe, ale także społeczne i gospodarcze niewyrażone konkretną wartością monetarną, ale wzmacniającą region. Koszty i korzyści decyzji przestrzennych winny być zatem analizowane w szerokim spektrum powiązań: infrastruktura – ekosystem – gospodarka – społeczeństwo. Taki splot sfer przywołuje postawioną we wstępie tego opracowania tezę odwołującą się do integrującej roli przestrzeni wobec przejawów działalności człowieka i funkcjonowania ekosystemów.

3.2. Integracja przestrzeni województwa dolnośląskiego jako funkcja rozwoju systemów transportowych

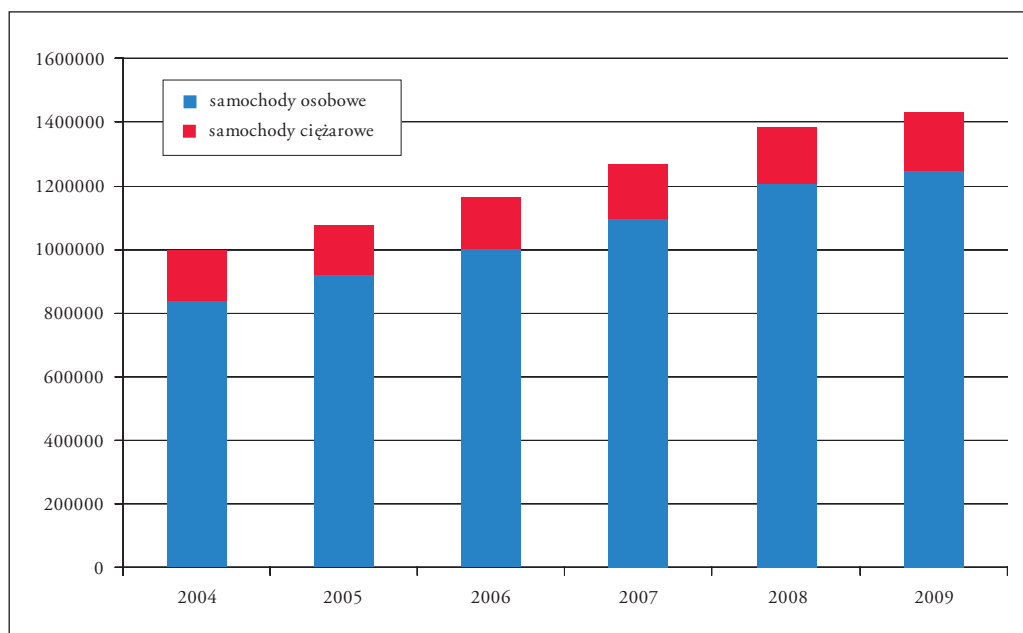
Systemy transportowe są zasadniczym elementem przestrzeni decydującym o jej wewnętrznych społecznych i gospodarczych powiązaniach. Sprawność tych systemów rozstrzyga o przepływach dóbr, usług, kapitału i ludzi. Spójność rozwoju regionu i jego integracja jest zatem pochodną sprawności systemów transportowych i ich komplementarności.

Stan faktycznych przepływów transportowych przeanalizować można na bazie Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR). Badanie to przeprowadzane jest w Polsce od 1965 roku co pięć lat i obejmuje między innymi: średni dobowy ruch w roku, godzinowe natężenie ruchu oraz średnią prędkość podróży na danej drodze.

Średnidobowy ruch pojazdów na drogach krajowych w województwie (wg GPR 2005 r.) wyniósł 8904 pojazdów i był wyższy niż średnia krajowa (8298). Udział samochodów osobowych w tym ruchu stanowił 70 %, lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych) – 10 %, ciężarowych – 18 %, autobusów – 2 %.

Obecnie, w 2010 roku przeprowadzane jest badanie GPR, jednak wyniki dostępne będą dopiero w 2011 roku. Dane dostępne pochodzą z 2005 roku i na ich bazie obserwować można tendencje dotyczące integracji i wiązania potencjałów w przestrzeni województwa dolnośląskiego. Założyć należy, iż wartości wskazane podczas pomiaru ruchu w roku 2010 będą wyższe niż wyniki pomiaru przeprowadzonego w roku 2005. Przewidywany wzrost będzie prawdopodobnie wysoce skorelowany ze wzrostem zarejestrowanych pojazdów na terytorium województwa dolnośląskiego (por. rysunek 3).

Rys. 3. Liczba samochodów osobowych i ciężarowych zarejestrowanych w województwie dolnośląskim w latach 2004–2009



Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS 2010.

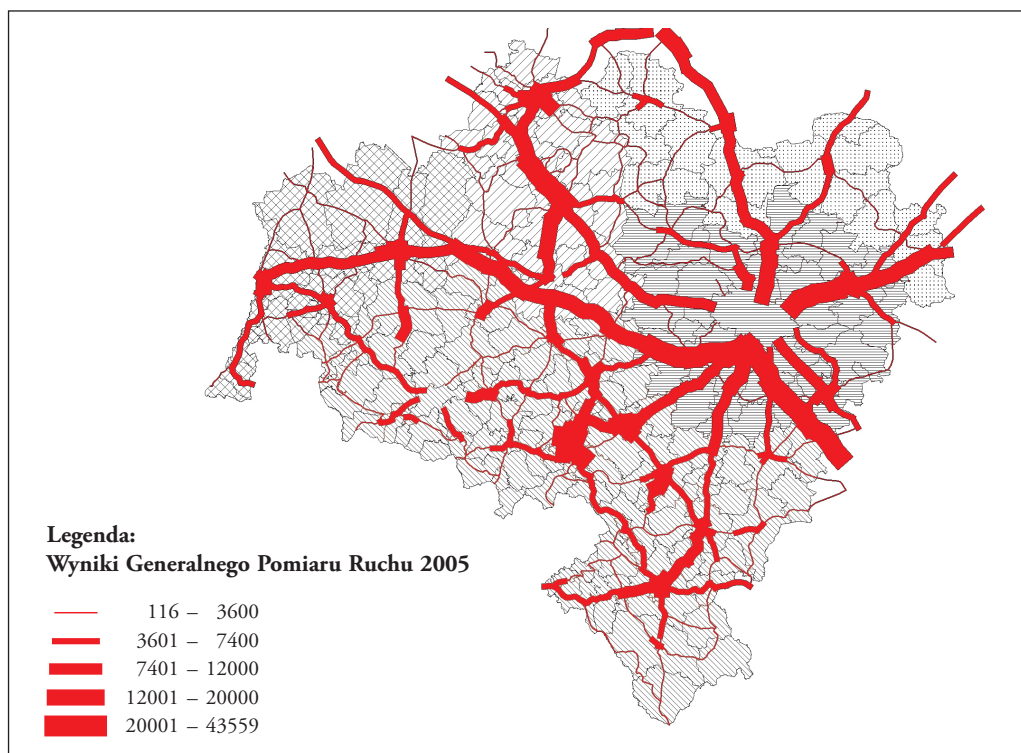
Od roku akcesji Polski do Unii Europejskiej do końca 2009 roku na terytorium województwa dolnośląskiego liczba zarejestrowanych samochodów osobowych wzrosła niemal o 50 %. W tym samym okresie liczba zarejestrowanych samochodów ciężarowych wzrosła o 17 %.

Tab. 16. Procentowy wzrost liczby pojazdów zarejestrowanych w województwie dolnośląskim względem roku 2004

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
samochody osobowe	100	109	119	130	144	148
samochody ciężarowe	100	99	102	106	113	117

Nieznacznej zmianie ulegną proporcje rozkładu natężenia ruchu w przestrzeni. Główne kierunki transportowe z pewnością utrwalą się i będą się wyróżniać wzrostem obciążenia ruchem względem sieci uzupełniającej. Mimo wzrostu zarejestrowanych pojazdów na Dolnym Śląsku, rozkład przestrzenny głównych generatorów ruchu pozostanie jednak niezmienny, stąd też wstępną analizę współczesnych przepływów transportowych w regionie oprócz można o wyniki badań GPR z roku 2005 (por. mapa 14).

Mapa 14. Natężenie średniego dobowego ruchu w roku na tle wyróżnionych obszarów funkcjonalnych





Największe natężenie średniego dobowego ruchu samochodowego w ciągu roku i największe przepływy transportowe rejestrowane są wzdłuż autostrady A4. Przepływy te ulegają zdecydowanemu zwiększeniu w obszarze aglomeracji wrocławskiej. Węzły autostradowe przyjmują ponadto ruch z drogi krajowej nr 35 i drogi krajowej nr 8. Również na tych drogach największe natężenie ruchu obserwowane jest w obszarze zarysowanej aglomeracji wrocławskiej. Drogi te zatem pełnią istotną rolę integrującą subregion w południowej jego części. W obszarze północnym i zachodnim aglomeracji wrocławskiej wysokie natężenie ruchu obserwowane jest na drodze krajowej nr 8 w kierunku na Warszawę, nr 5 w kierunku na Poznań i nr 94 w kierunku Legnicy. Również w przypadku tych dróg największe wzmocnienie ruchu obserwowane jest w obrębie subregionu aglomeracji wrocławskiej. Dowodzi to trafności delimitacji subregionów funkcjonalnych dokonanej we wcześniejszej fazie niniejszej analizy. Obszar aglomeracji wrocławskiej jest zatem przestrzenią największych przepływów transportowych towarowych i osobowych. W ślad za tym koncentruje się tutaj kapitał i usługi. Gwiazdźdźcie rozchodzące się wstęgi potoków transportowych z jądra aglomeracji wrocławskiej ku innym subregionom Dolnego Śląska i województw sąsiednich wskazują na tendencje do szerokiego oddziaływania Wrocławia i koncentrowania się wokół niego kapitału. Jednocześnie zwrócić należy uwagę na fakt, iż także przestrzenny rozkład natężenia ruchu wynika z silnie rozwiniętych procesów suburbanizacyjnych dokonujących się w strefie podmiejskiej Wrocławia. Procesy te, szczególnie suburbanizacja mieszkaniowa powiązana jednoznacznie z procesami suburbanizacji ludnościowej, wymaga reakcji w formie organizacji transportu publicznego. Brak oferty tego rodzaju, przy istniejącym jednocześnie potencjale infrastrukturalnym, odczytać należy jako brak właściwej integracji transportowej subregionu, o czym będzie mowa w dalszej części analizy.

Aglomeracja wrocławska, o kształtującym się charakterze metropolitalnym, aby właściwie stymulować procesy rozwoju w innych subregionach województwa dolnośląskiego, potrzebuje wzmocnienia w postaci poprawy dostępności transportowej – zależnej wprost od standardów dróg. Autostrada A4, jako nerw przewodzący impulsy rozwojowe pomiędzy węzłami – miastami, w roku 2005 nie była doprowadzona do granicy zachodniej województwa i nie umożliwiała bezpośredniego powiązania regionu systemem dróg ruchu bezkolizyjnego z siecią autostrad Unii Europejskiej. Trwała wówczas budowa odcinka A18 od węzła Krzywa koło Bolesławca w kierunku Berlina i drugiej części A4 od wspomnianego węzła w kierunku Drezna. Spodziewać można się zatem, że przepływy transportowe ukazane badaniem GPR z 2010 roku wskażą wzrost natężenia ruchu pomiędzy Zgorzelcem a Wrocławiem i Olszyną a Wrocławiem. Czas przejazdu z zachodnich

peryferii województwa dolnośląskiego do Wrocławia skrócił się wydatnie, tym samym dostępność transportowa szerokiego pasa przestrzeni Dolnego Śląska o przebiegu równoleżnikowym, od Zgorzelca przez Legnicę i Wrocław po Brzeg w województwie opolskim, osiągnęła poziom oferowany poprzez optymalne współczesne możliwości techniczne.

Mimo korzystnego układu drogowego, przepływy pomiędzy Legnicą a Wrocławiem nie wyróżniają się intensywnością wskazującą na kooperację tych organizmów. GPR z roku 2005 wskazuje bardzo intensywne relacje pomiędzy Głogowem – Lubinem i Legnicą. Świadczy to o rozwiniętej kooperacji w obszarze Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego (LGOM) i dużej wymianie towarów i ludności. Obszar LGOM i obszar aglomeracji wrocławskiej nie wykształciły jednak istotnych powiązań gospodarczych. Nie są one, bynajmniej odzwierciedlone badaniem natężenia ruchu samochodowego.

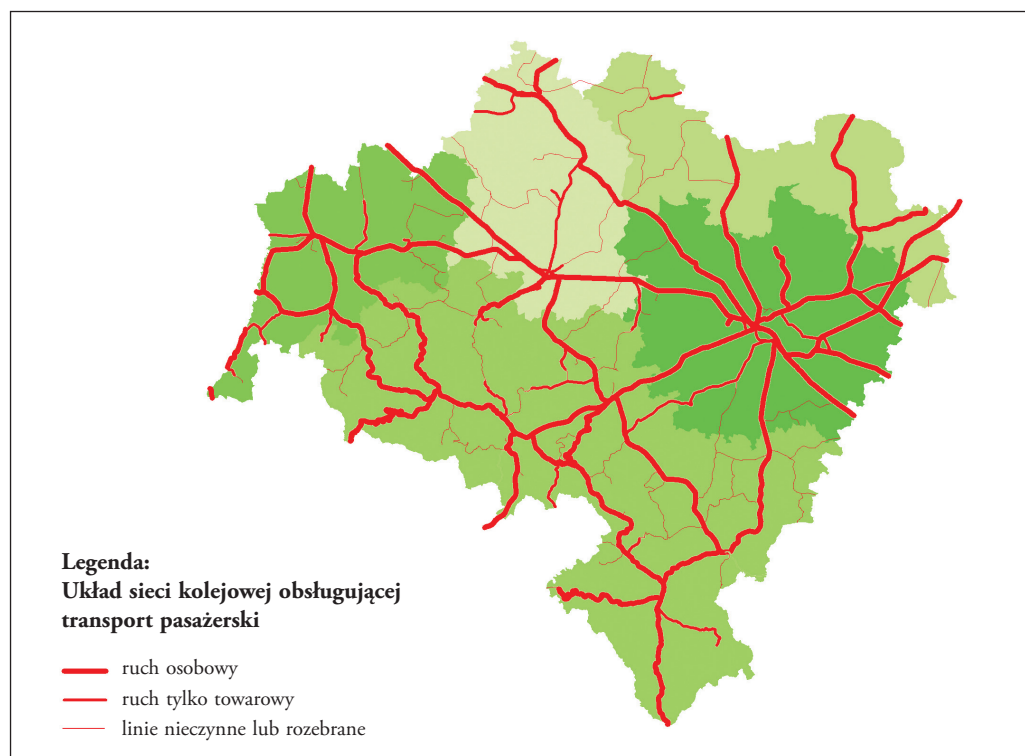
Obszarem o największych utrudnieniach dostępności transportowej są obszary Sudetów i Przedgórze Sudeckiego, które znalazły się w na nowo zdelimitowanym dla potrzeb niniejszej analizy subregionie Sudeckiego Okręgu Przemysłowego. Na obszarze tym głównymi generatorami ruchu są Jelenia Góra – Wałbrzych – Świdnica i obszar aglomeracji Pieszyce – Dzierżonów – Bielawa. Bardzo silne związki i zależności funkcjonalne wykształciły się pomiędzy Kłodzkiem a obszarem uzdrowisk w zachodniej części Kotliny Kłodzkiej. Problemem jest tutaj właściwe wewnętrzne zintegrowanie tego obszaru oraz integracja z obszarem aglomeracji wrocławskiej. Z punktu widzenia natężenia ruchu brak jest w tym subregionie przesłanek świadczących o pasmowych przepływach wskazujących na wzajemne, wewnętrznie silne związki gospodarcze. Sądzić należy dodatkowo, iż rozwój takich powiązań utrudniony jest poprzez brak wysokiej jakości dróg w sieci transportowej, która miałaby za zadanie wzmagający się ruch przenieść. Powiązania subregionu SOP z aglomeracją wrocławską są najważniejszym wyzwaniem województwa na najbliższe lata. Istotnym problemem jest dramatycznie wręcz wzrastające natężenie ruchu na drodze krajowej nr 35. Pomiędzy Wałbrzychem – Świdnicą a Wrocławiem i na drodze krajowej nr 8 Wrocław – Kłodzko. Generalny Pomiar Ruchu przeprowadzony w 2010 r. z pewnością, szczególnie w przypadku tych dróg, wskaże i udowodni opinię o istotnym wzroście ruchu. Zagadnienie związane ze stającymi w związku z tym wyzwaniami województwa przytoczono w dalszej części analizy.

Przepływy transportowe w województwie dolnośląskim nie powinny być analizowane bez uwzględnienia sieci kolejowej. Z czysto statystycznego punktu widzenia sieć kolejowa województwa dolnośląskiego, z uwagi na uwarunkowania historyczne, w skali kraju charakteryzuje się wysokimi współczynnikami gęstości. Według danych z roku 2006 w regionie znajdowało się 1 727 km czynnych linii kolejowych, w tym 1 047 km zelek-

tryfikowanych. Gęstość sieci wynosiła 8,7 km/100 km² przy niższym wskaźniku dla kraju wynoszącym 6,5 km/100 km².

Ta, ze statystycznego punktu widzenia, gęsta sieć transportowa jest dziś niewydajną. Teoretycznie integruje przestrzeń województwa w sposób modelowy i odpowiadający wszelkim logicznym strategicznym założeniom i wyobrażeniom o integracyjnej funkcji linii kolejowych. Gwiazdzysty układ spinający aglomerację wrocławską przechodzi następnie w pajęczynę wzajemnych połączeń wewnątrzregionalnych (por mapa 15).

Mapa 15. Układ sieci kolejowej obsługującej transport pasażerski na tle obszarów funkcjonalnych. Uwzględniono także linie nieczynne i tylko towarowe



Głównym powodem, dla którego sieć kolejowa nie pełni dziś roli integrującej i nie stymuluje transferu ludzi, usług, kapitału i towarów, jest stan techniczny poszczególnych linii, wynikająca z tego niska prędkość, wzrastający czas podróży i ostatecznie obniżenie stopnia dostępności transportowej.

Restauracja czy też rewitalizacja linii kolejowych pomogłaby z pewnością w zintegrowaniu regionu, jednakże olbrzymie koszty, jakie wiążą się z inwestycjami kolejowymi

w powiązaniu z generującym deficyt obecnym systemem finansowania kolei, zmusza do stopniowego, powolnego podejmowania decyzji o rewitalizacji linii lub w wielu wypadkach do wyłączenia linii z użytkowania.

Strategicznym celem inwestycji transportowych na Dolnym Śląsku winna być integracja przestrzeni regionu z przestrzenią reszty kraju oraz przestrzenią krajów sąsiednich, a także integracja wewnętrzna regionu. Ponadto istotą inwestycji winno być podniesienie efektywności sieci transportowej w celu wzmocnienia gospodarki regionu.

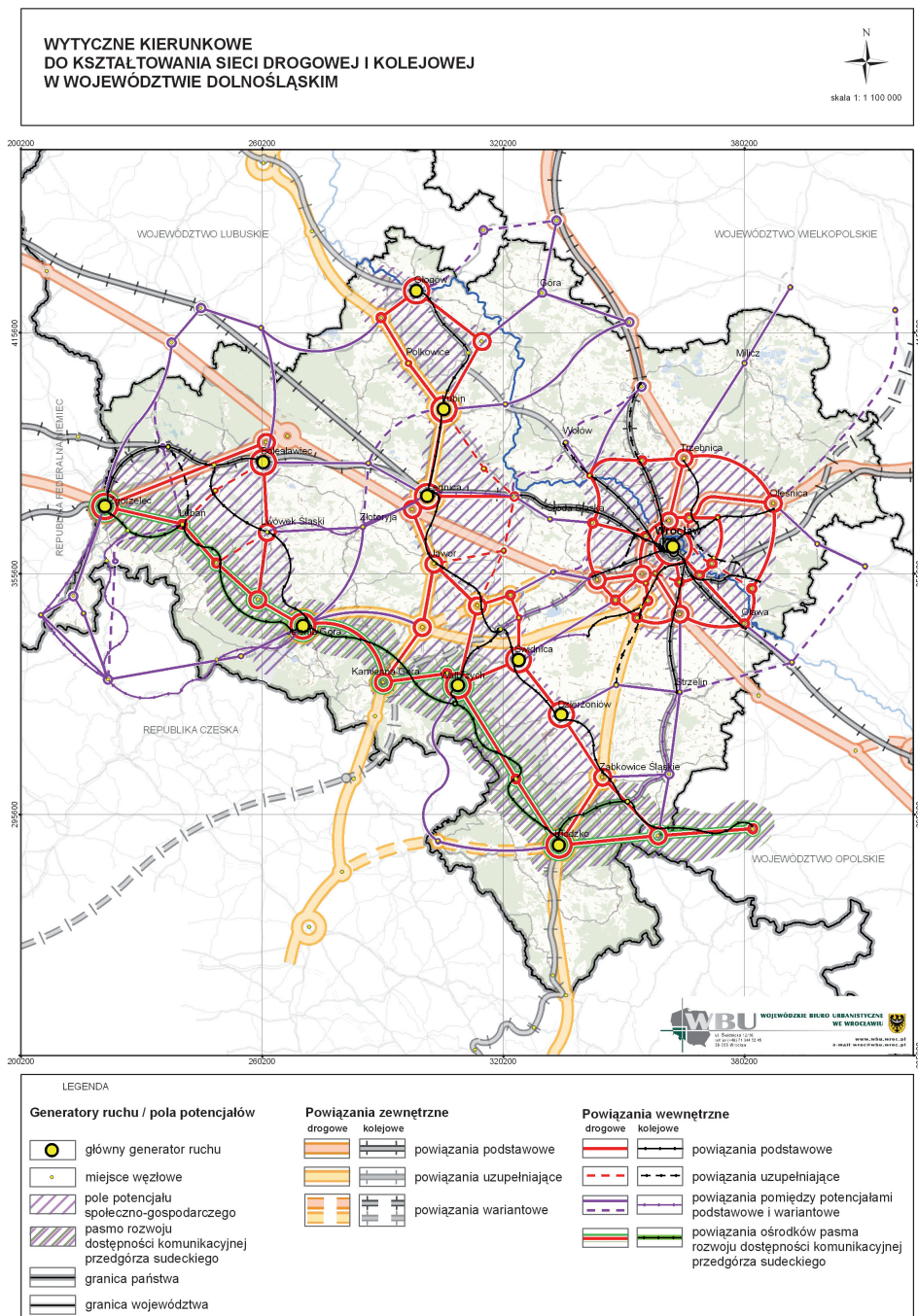
Zgodnie z „Wytycznymi kierunkowymi do kształtowania sieci drogowej i kolejowej w województwie dolnośląskim” (Wytyczne kierunkowe...), główne kierunki rozwoju sieci drogowej i kolejowej Dolnego Śląska określone zostały poprzez trzy sfery:

- I. **Sfera wiązania potencjałów** – poprawy dostępności komunikacyjnej wewnętrznej w celu wzmocnienia kooperacji gospodarczej i uelastycznienia rynku pracy. Sfera ta obejmuje powiązania pomiędzy ośrodkami osadniczymi znajdującymi się w jednym polu potencjału, w praktyce najbliższymi sąsiadami i partnerami współpracy.
- II. **Sfera dostępności do pól potencjałów** – rozwoju ponadlokalnych powiązań transportowych umożliwiających kształtowanie trwałych struktur funkcjonalno-przestrzennych obejmujących swym oddziaływaniem obszar całego województwa i możliwość integracji i wymiany impulsów rozwojowych pomiędzy polami potencjałów. Ten kierunek rozwijania sieci transportowej ma szczególne znaczenie dla obszarów ulegających procesom peryferyzacji.
- III. **Sfera powiązań ponadregionalnych** obejmująca drogowe i kolejowe osie komunikacyjne, które umożliwiają swobodny przepływ ludzi, dóbr i informacji, przyczyniając się tym samym do umocnienia pozycji Dolnego Śląska oraz poprawy jakości połączeń komunikacyjnych w skali kraju i Europy, zwiększając tym samym integralność terytorialną regionu.

Wskazane kierunki powiązań transportowych (mapa 16) pokazują powiązania lub konieczność ich kreowania w przestrzeni, a nie faktyczne przebiegi dróg.



Mapa 16. Kierunki transportowych powiązań infrastrukturalnych w województwie dolnośląskim na tle pól potencjałów rozwojowych



Źródło: Wytuczne kierunkowe... 2010.



Rozpatrywane w pracach nad wytycznymi, możliwe modelowanie sieci transportowej na Dolnym Śląsku i wskazanie kierunków jej ewolucji zbieżne jest z podejściem deterministycznym, polegającym na próbie przyczynowego wyjaśnienia powstawania dróg i łączenia się ich w złożoną sieć transportową. Podejście takie cechuje poszukiwanie analogii do zjawisk obserwowanych w przyrodzie, a przez to próba adaptacji praw opisujących zjawiska fizyczne do budowy modelu docelowej sieci transportowej (Zathey 2009).

Podstawowym prawem fizycznym wykorzystanym w pracach nad modelowaniem i konstruowaniem oczekiwanej więźby powiązań funkcjonalnych i transportowych na Dolnym Śląsku jest prawo powszechnego ciężenia. Zależność opisana przez Newtona pozwoliła na odkrycie złożonych struktur osadniczych posiadających tendencję do wzajemnego oddziaływania na siebie.

W wyniku przeprowadzenia analiz w oparciu o model grawitacyjny wskazano na terenie Dolnego Śląska tzw. pola potencjałów – obszary koncentracji osadnictwa, podporządkowane dominującym w przestrzeni układom miejskim. Są to:

1. Pole Potencjału Obszaru Metropolitalnego – obszar oddziaływania Wrocławia wraz z jego satelickim układem.
2. Pole Potencjału Pasma Głogowsko-Kłodzkiego, integrujące m.in. okręg Legnicko-Głogowski, obszary oddziaływania Świdnicy, Wałbrzycha oraz złożenie miast Pieszyce – Dzierżoniów – Bielawa.
3. Pole Potencjału Południowo-Zachodniego – obszar pomiędzy Zgorzelcem, Bolesławcem i zespołem miejskim Jeleniej Góry.

Główną zasadą ich przestrzennego zdefiniowania jest wiązanie sił i potencjałów oraz rozwijanie partnerstwa gwarantującego wzmocnienie wspólnej odpowiedzialności za region. Te trzy pola potencjałów to obszar około 30 % powierzchni województwa, na którym mieszka około 74 % mieszkańców regionu i znajduje się aż 81 % miejsc pracy w województwie. I choć wyraźnie obserwuje się tu polaryzację aktywności społeczno-gospodarczej, to nie należy zjawiska tego traktować jako negatywne. Struktura przestrzenna wskazanych pól potencjałów wskazuje, że wykształciły się one i wpisały w obszar województwa względnie harmonijnie, zachowując proporcjonalność, natomiast pasmo Głogów – Kłodzko, przebiegające na kierunku północ – południowy wschód oraz obszar pomiędzy Zgorzelcem, Bolesławcem i zespołem miejskim Jeleniej Góry stanowi wyraźną przeciwwagę dla kształtującego się wrocławskiego obszaru metropolitalnego.

Poza polami potencjałów zdefiniowane zostało również Pasma Rozwoju Dostępności Komunikacyjnej Przedgórze Sudeckiego w celu zainicjowania działań na rzecz związk-

szenia dostępności komunikacyjnej obszarów górskich – peryferyjnych, które posiadają jednocześnie walor obszarów atrakcyjnych krajobrazowo i turystycznie.

Pozostała część województwa dolnośląskiego to obszar inwestycji transportowych, głównie gminnych i powiatowych, obejmujący swoim zasięgiem wszystkie tereny pomiędzy wskazanymi polami potencjałów i Pasmem Rozwoju Dostępności Komunikacyjnej Przedgórz Sudeckiego. W obszarze tym znajdują się także drogi krajowe i wojewódzkie, podlegające remontom i modernizacji.

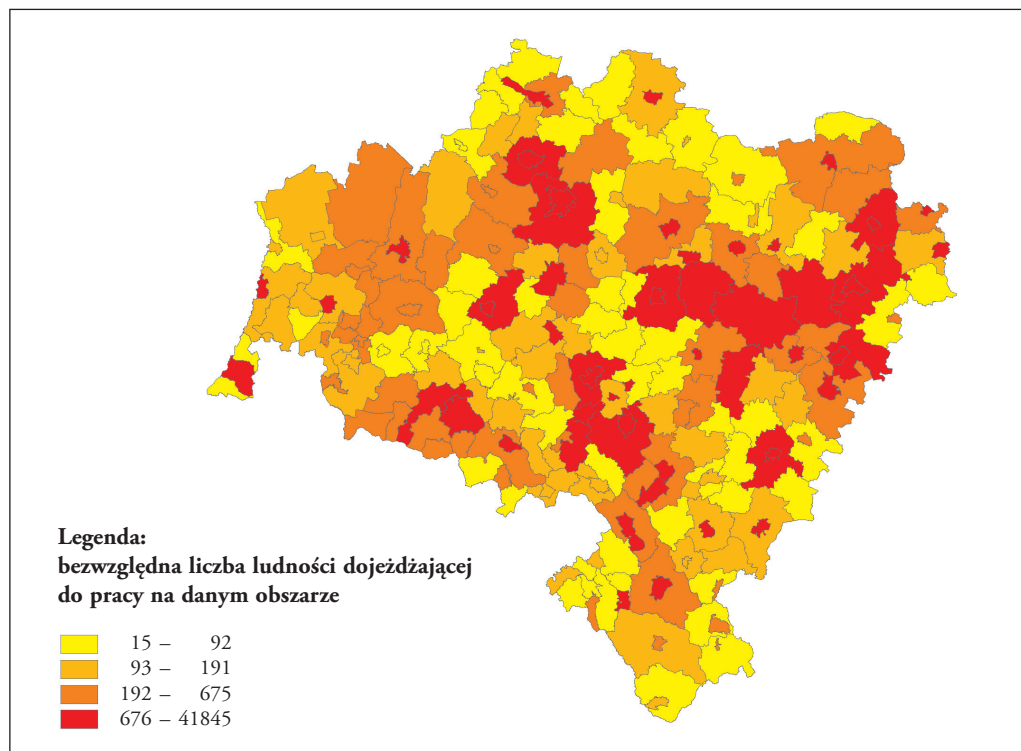
Wyniki wyżej opisanego modelowania zazębiają się istotnie i korelują z efektami badania przestrzeni województwa dolnośląskiego z wykorzystaniem współczynnika rozwoju wspólnoterytorialnych oraz tendencjami wykazanymi podczas badania dojazdów do pracy.

W budowaniu rekomendacji dotyczących funkcjonowania infrastruktury transportowej, jako stymulatora i gwaranta integracji, warto wziąć pod uwagę mobilność wyrażoną bezwzględną liczbą ludności przyjeżdżającej do gminy lub wyjeżdżającej z gminy w celach zarobkowych. W końcu 2006 roku w Polsce ponad 2,3 mln osób pracowało poza gminą zamieszkania, co stanowiło około 25 % ogółu pracowników najemnych. Rozmiary i natężenie dojazdów wykazują znaczne zróżnicowanie przestrzenne, którego poziom związany jest z rozpatrywanym przekrojem terytorialnym, czyli różni się w zależności od tego, czy uwzględnia się województwa, podregiony, powiaty bądź gminy¹³. Badanie GUS przeprowadzone w 2006 roku zdiagnozowało, iż zdecydowanie największe strumienie dojeżdżających do pracy kierują się w stronę dużych ośrodków miejskich¹⁴. Wyraźnie największym natężeniem przepływu w obu kierunkach charakteryzują się gminy o relatywnie bogatej infrastrukturze gospodarczej. Są to głównie gminy sąsiadujące z dużymi miastami. Sytuacja ta znajduje swoje potwierdzenie na terytorium województwa dolnośląskiego.

¹³ Informacja o wynikach badania przepływów ludności związanych z zatrudnieniem w Polsce – Materiał na konferencję prasową w dniu 23 października 2009 r. Główny Urząd Statystyczny, Departament Pracy i Warunków Życia Urząd Statystyczny w Poznaniu.

¹⁴ Źródłem informacji służących do oszacowania skali i kierunków przepływu ludności związanego z zatrudnieniem były zbiory systemu podatkowego urzędów skarbowych za rok 2006, gromadzone w bazie POLTAX (z PIT-11/8B i PIT-40), udostępnione przez Ministerstwo Finansów.

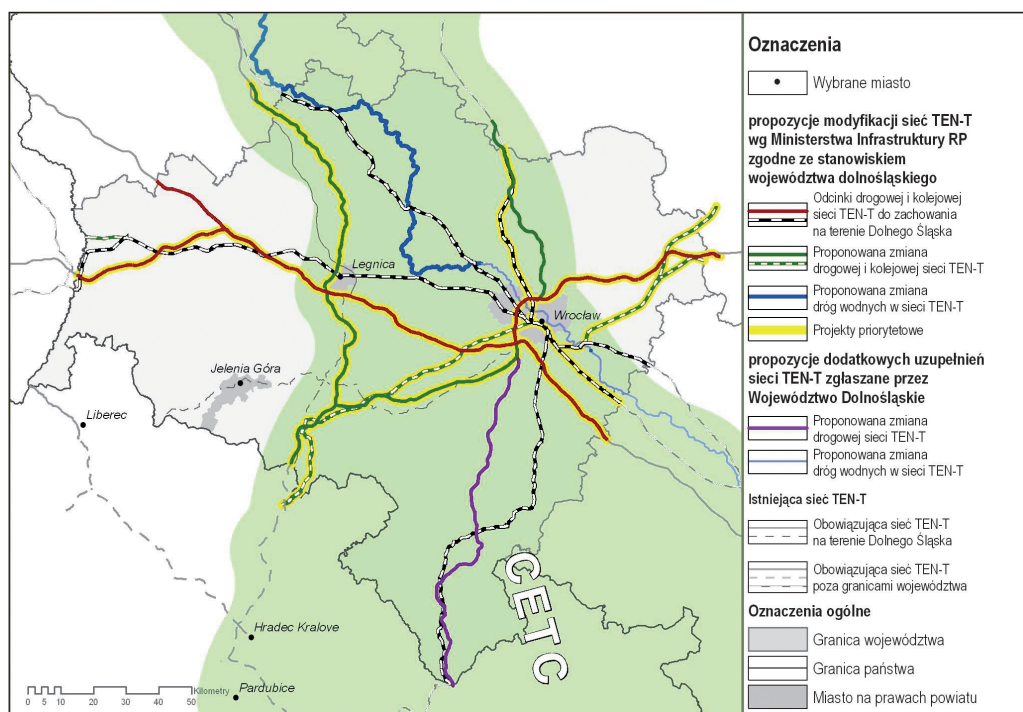
Mapa 17. Procentowy rozkład ludności dojeżdżającej do pracy w przestrzeni
Dolnego Śląska



Obszarem najwyższych migracji do pracy jest aglomeracja wrocławska. Wyróżniającym się w przestrzeni województwa obszarem jest także LGOM. Ponadto policentryczna struktura osadnicza regionu, oparta na 91 miastach, wskazuje na kształtowanie się w przestrzeni województwa pasowego układu aktywności gospodarczych. W sposób oczywisty występuje tu silna korelacja ze strukturą pasową wynikająca z modelu grawitacyjnego, którym posłużono się w przypadku modelowania docelowego układu transportowego województwa (por. mapa 17). Należy wnioskować zatem, iż obszar Przedgórze Sudeckiego obejmujący Pieszycę – Dzierżoniów, Bielawę, Świdnicę, Świebodzice, Jaworzynę Śląską, Jawor wymaga infrastrukturalnego wsparcia integrującego go wewnątrz, a także dowiązującego go do obszarów LGOM i aglomeracji wrocławskiej – zgodnie z wyraźnymi tendencjami odzwierciedlonymi migracją zarobkową w przestrzeni województwa. Rozkład gmin województwa dolnośląskiego, które rejestrują przyływy migrujących pracowników, skorelowany jest ponadto z założonymi na wstępie tej analizy pięcioma regionami funkcjonalnymi.

Sieć transportowa województwa dolnośląskiego winna być kształtowana w sposób integrujący przestrzeń regionu z obszarami sąsiedzkimi. Elementy infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadregionalnym odgrywają też bardzo istotną rolę w integracji wewnętrznej regionu. Główne osie docelowego układu drogowego i kolejowego przedstawiono na mapie 18.

Mapa 18. Kształtowanie docelowego systemu przepływów transportowych o charakterze ponadregionalnym z wykorzystaniem polityki TEN-T



Źródło: stanowisko Sejmiku Województwa Dolnośląskiego w sprawie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego.

Z dotychczasowych rozważań, poza wnioskami dotyczącymi twardych inwestycji infrastrukturalnych, wynika jeszcze jeden niezwykle istotny postulat, dotyczący sfery instytucjonalnej. Badanie dojazdów do pracy, przeprowadzone pilotażowo w 2006 roku przez GUS, udowadnia konieczność rozwiązania problemu transportu publicznego w obszarach o tendencjach do wewnętrznych migracji zarobkowych. Obszarem priorytetowej interwencji jest aglomeracja wrocławska, dla której powołany winien być, oparty na partnerstwie jednostek samorządu terytorialnego, związek komunikacyjny, który nabędzie kompeten-

cje poprawy integracji przestrzennej i społecznej poprzez formułowanie oferty sprawnego transportu publicznego.

3.3. Przykłady integracji instytucjonalnej

Integracja instytucjonalna jest zagadnieniem o szerokim i wielopoziomowym znaczeniu. W niniejszym rozdziale zasygnalizowane zostaną tylko wybrane wątki procesów świadczących o tendencjach do integracji lub dezintegracji instytucjonalnej. W prezentowanych w tym rozdziale analizach skoncentrujemy się wyłącznie na powiązaniach pomiędzy podmiotami samorządu terytorialnego

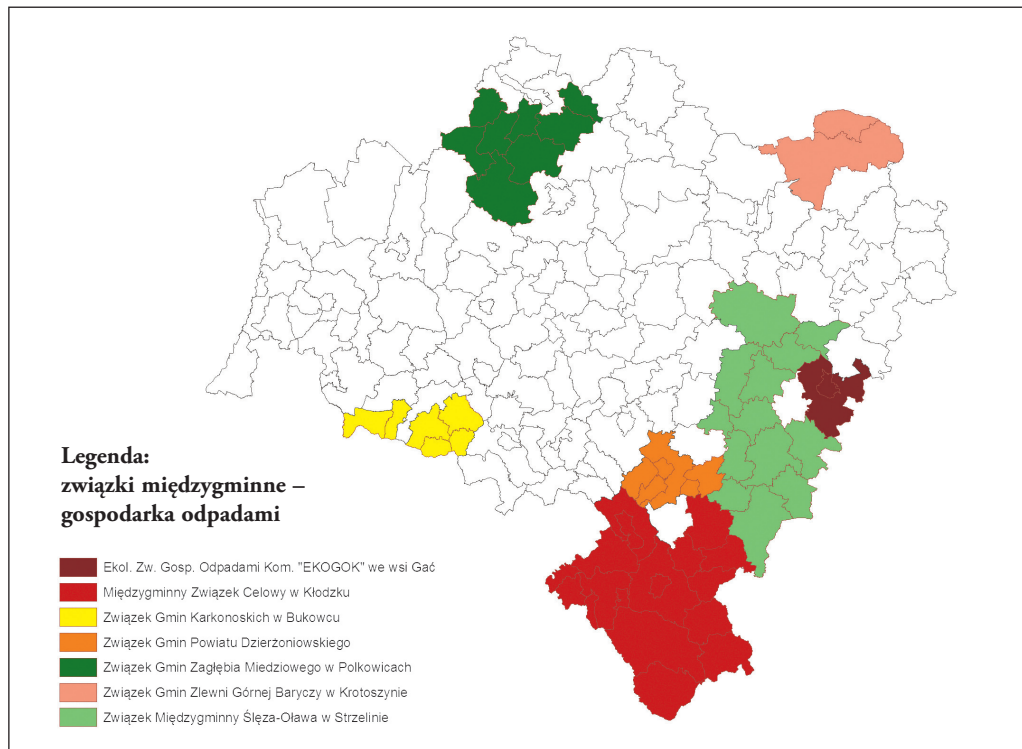
Założyć należy, iż integracja instytucjonalna przebiegać może dwutorowo: w wyniku rozporządzeń i przepisów prawa oraz w wyniku oddolnego działania i inicjatywy wyrastającej na gruncie swobody działania i demokracji. W pierwszym przypadku integracja ta posiada charakter formalny i jest wymagana lub dobrowolna, aczkolwiek może być wówczas wspierana finansowo i regulowana aktami prawnymi. Stosowne rozporządzenia wskazują jednocześnie mechanizmy postępowania.

W drugim przypadku integracja dobrowolna wynika najczęściej z dostrzeganych korzyści lub zalecenia poczynionego strategią działania i nacechowana jest pluralizmem.

Dla zobrazowania funkcjonowania kooperacji międzygminnej, która jednocześnie jest przejawem integracji instytucjonalnej, na poniższych dwóch mapach zaprezentowano obszary związków międzygminnych, których celem wspólnym jest wykonywanie zadań publicznych w zakresie ochrony środowiska i gospodarki wodnej oraz w obszarze zrównoważonego rozwoju i innych przedsięwzięć proekologicznych.



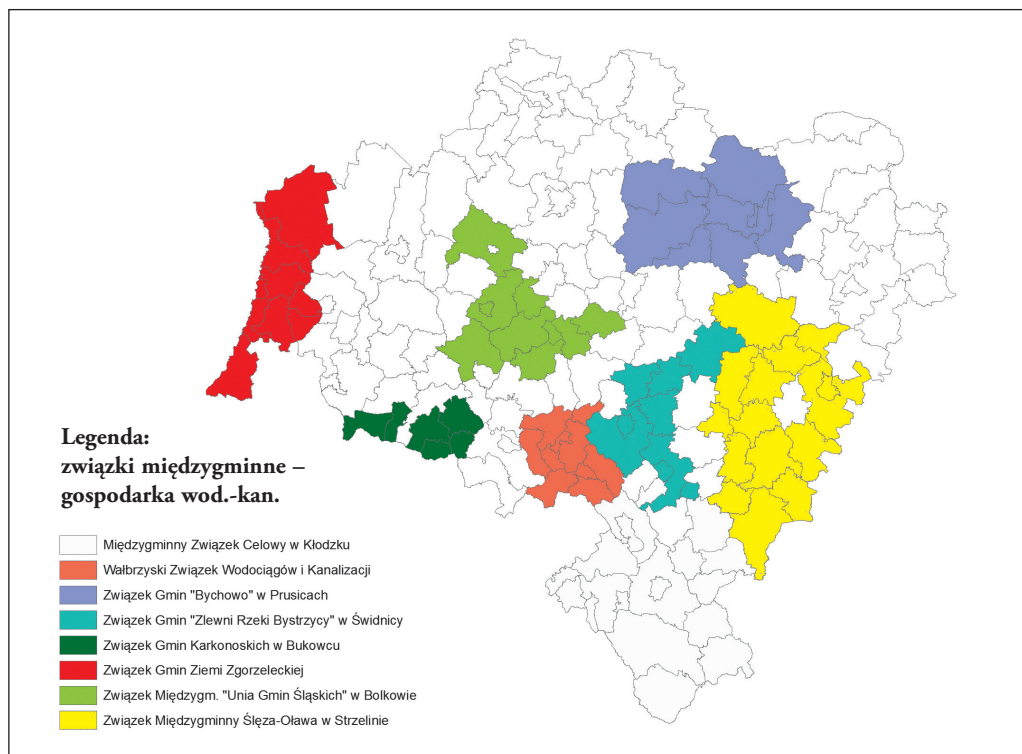
Mapa 19. Związki międzygminne wykonujące zadania w zakresie gospodarki odpadami



Zaprezentowane przykłady przedstawiają związki celowe realizujące własne strategie i skoncentrowane na wewnętrznej kooperacji. Nie posiadają one jednak charakteru pan-regionalnego, generalnie domykając się w przyjętych granicach obszarów funkcjonalnych.



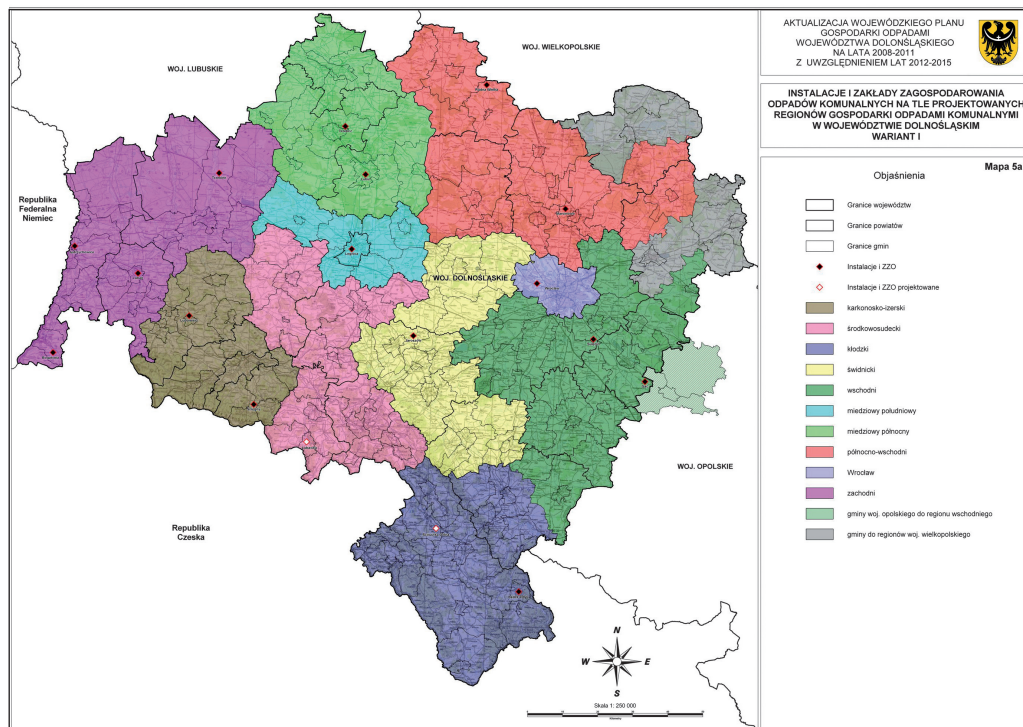
Mapa 20. Związki międzygminne wykonujące zadania w zakresie gospodarki wodnej



Dobrowolnie organizujące się związki, stowarzyszenia czy też grupy lobbingu wywodzą się raczej z partykularnych interesów rozrzuconych w przestrzeni województwa. W sferze nieformalnych – w sensie nieobligatoryjnych w wyniku funkcjonowania prawa – związków międzyinstytucjonalnych autorzy zwrócili uwagę na jeden podmiot legitymujący się utylitarnym działaniem na rzecz całego regionu – Stowarzyszenie Na Rzecz Promocji Dolnego Śląska. Innym przedsięwzięciem integrującym wiele instytucji i przedstawicieli administracji samorządowych jest organizowane raz do roku Dolnośląskie Forum Polityczne i Gospodarcze. Forum to jest corocznym spotkaniem przedsiębiorców, polityków, samorządowców, naukowców oraz osób działających społecznie. Forum, podobnie jak Stowarzyszenie Na Rzecz Promocji Dolnego Śląska, jest w zamierzeniu platformą wymiany doświadczeń uczestników życia publicznego Dolnego Śląska.

Przykładem integracji instytucjonalnej obejmującej cały region województwa dolnośląskiego jest kooperacja w zakresie gospodarki odpadami wynikająca z przyjętego wojewódzkiego planu gospodarki odpadami na lata 2008–2011. Program ten wprowadził uporządkowanie przestrzenne gmin względem zakładów zagospodarowania odpadów.

Mapa 21. Wojewódzki plan gospodarki odpadami WD na lata 2008–2011 z uwzględnieniem lat 2012–2015



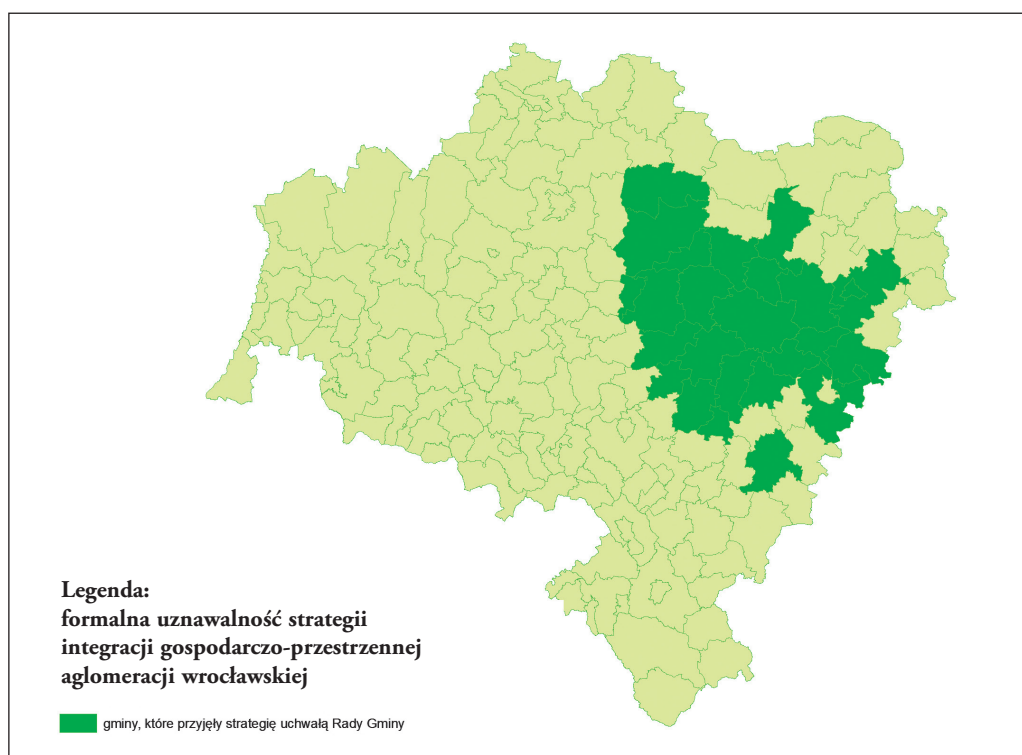
Odrębnym przykładem integracji instytucjonalnej w przestrzeni województwa, zasługującym na bliższe przedstawienie, jest proces instytualizowania aglomeracji wrocławskiej, który trwa już co najmniej dekadę. Proces powoływania związku gmin i stowarzyszenia powiatów aglomeracji wrocławskiej rozpoczął się jesienią 1999 r. Wówczas w Oleśnicy powołany został Komitet Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej, do którego przystąpiło 6 powiatów, 13 gmin i miasto Wrocław, jako główny inicjator integracji gospodarczo-przestrzennej aglomeracji wrocławskiej.

Strategia ta formułowała wizję, w której aglomeracja wrocławska miała być zintegrowaną, nowoczesną jednostką urbanistyczną o charakterze metropolitalnym, która pełniłaby rolę ponadregionalnego bieguna rozwoju gospodarczego i społecznego w południowo-zachodniej części kraju. Celem najważniejszym strategii było osiągnięcie wysokiej jakości życia społeczności aglomeracji poprzez integrację jej przestrzeni w jeden organizm społeczno-gospodarczy. Z celów, jakie przyświecały integracji gmin aglomeracji wrocławskiej, odczytać można było utilitarne hasła postulujące rozwój całego Dolnego Śląska.



ska. Mimo wielu działań zmierzających w kierunku integracji międzygminnej, w związku z brakiem uregulowań prawnych i wobec, mimo wszystko, zatomizowanej – partykularnej struktury gmin, nie udało się utworzyć związku metropolitalnego. Nie rozwiązano także wskazanych w strategii problemów oraz nie przygotowano studium zagospodarowania przestrzennego aglomeracji wrocławskiej, mimo zaawansowanych prac przygotowawczych.

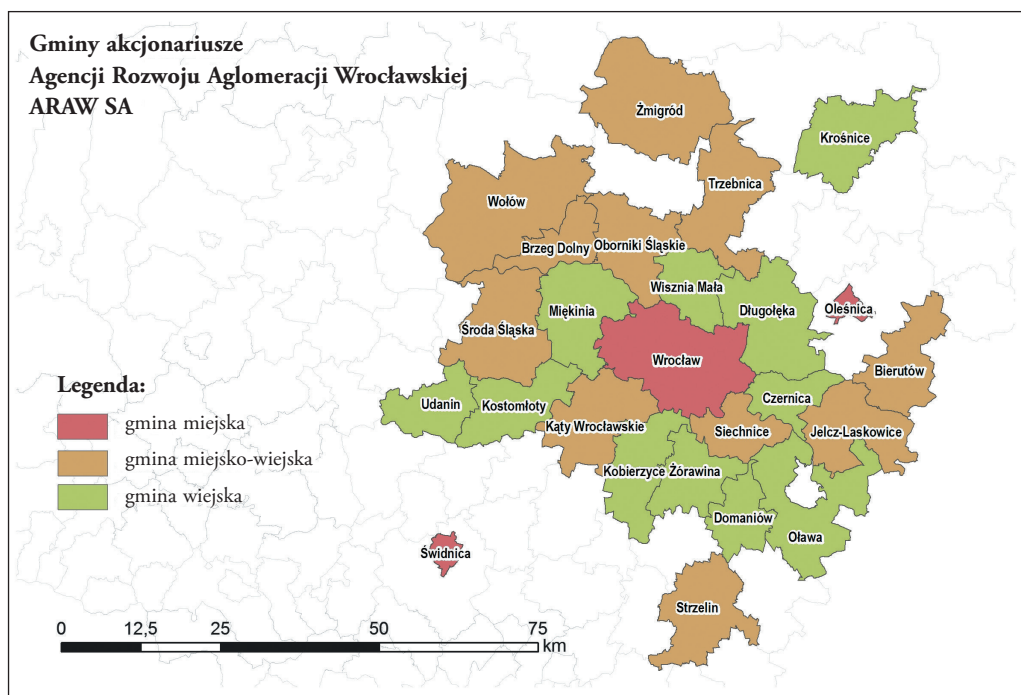
Mapa 22. Gminy i powiaty aglomeracji wrocławskiej, które przyjęły strategię integracji gospodarczo-przestrzennej aglomeracji wrocławskiej



Wykorzystując doświadczenia nabyte podczas prób zinstytucjonalizowania aglomeracji wrocławskiej, powołana została w roku 2005 Agencja Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej SA.



Mapa 23. Gminy zaangażowane we współpracę w ramach ARAW SA



Celem spółki ARAW SA jest tworzenie warunków aktywizacji gospodarczej, w szczególności ożywianie rynków lokalnych i trwałe ograniczanie bezrobocia oraz realizacja projektów związanych ze wspieraniem przedsiębiorczości, a także prowadzenie innej działalności, ważnej dla rozwoju jednostek samorządu terytorialnego.

Wyznaczenie konkretnego celu, powołanie instytucji wraz z koncepcją jej finansowania oraz efekty związane z komercyjnym sukcesem pozwoliły rozbudować sieć akcjonariuszy ARAW i objąć współpracą obszar większy niż teren dawnego województwa wrocławskiego.

Ważnym aspektem instytucjonalnej integracji Dolnego Śląska jest funkcjonowanie organizacji reprezentujących lokalnych przedsiębiorców oraz wspierających ich działalność. System wsparcia małych i średnich przedsiębiorstw zarówno w Polsce, jak także w poszczególnych województwach oparty jest na sieci instytucjonalnych i instrumentalnych form wsparcia skierowanych do tego sektora. System ten opiera się na współpracy partnerów na trzech poziomach działania:



1. Na poziomie centralnym, tutaj główną rolę odgrywa agencja rządowa odpowiedzialna za wdrożenie polityki sektorowej państwa wobec sektora MSP, a funkcję tę pełni Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości (PARP). Jest ona agencją rządową podlegającą ministrowi właściwemu ds. gospodarki. Zadaniem agencji jest zarządzanie funduszami z budżetu państwa i Unii Europejskiej, przeznaczonymi na wspieranie przedsiębiorczości i innowacyjności oraz rozwój zasobów ludzkich. Misją PARP jest tworzenie korzystnych warunków dla zrównoważonego rozwoju polskiej gospodarki poprzez wspieranie innowacyjności i aktywności międzynarodowej przedsiębiorstw oraz promocja przyjaznych środowisku form produkcji i konsumpcji. Celem działania agencji jest realizacja programów rozwoju gospodarki wspierających działalność innowacyjną i badawczą małych i średnich przedsiębiorstw (MSP), rozwój regionalny, wzrost eksportu, rozwój zasobów ludzkich oraz wykorzystywanie nowych technologii. Do realizacji powyższych zadań PARP wykorzystuje szereg instrumentów finansowych, do których można zaliczyć: pożyczki i dotacje dla MSP, dotacje dla podmiotów działających na rzecz rozwoju przedsiębiorczości, obejmowanie udziałów i akcji w spółkach o określonym profilu działalności, nabywanie obligacji emitowanych przez przedsiębiorców. PARP współpracuje z instytucjami rządowymi, samorządowymi, organizacjami przedsiębiorców oraz instytucjami regionalnymi i lokalnymi. Działając na rzecz sektora małych i średnich przedsiębiorstw, realizuje także programy UE.
2. Na poziomie regionalnym, czyli w oparciu o funkcjonowanie regionalnych instytucji finansujących (RIF), zarządzających realizacją programów regionalnych skierowanych do małych i średnich przedsiębiorstw i współpracujących z agencją rządową przy realizacji programów krajowych. W ramach instytucji z tego poziomu funkcjonują regionalne instytucje finansujące (RIF), które są wojewódzkim partnerem PARP, współpracującym przy wdrażaniu programów adresowanych do MSP w regionie. Wszystkie te instytucje są ośrodkami akredytowanymi w Krajowym Systemie Usług dla Małych i Średnich Przedsiębiorstw (KSU) i legitymują się dużym doświadczeniem we współpracy z sektorem małych i średnich przedsiębiorstw. Posiadają także znaczący potencjał merytoryczny i organizacyjny do świadczenia usług dla MSP. Do najważniejszych funkcji RIF można zaliczyć: świadczenie usług konsultacyjno-doradczych, diagnozowanie potrzeb przedsiębiorstw, definiowanie rodzaju i zakresu potrzebnej pomocy, a także dostępnych instrumentów wsparcia, udzielenie informacji o dostępnych programach dotacji i warunkach uczestnictwa, obsługa administracyjna programów adresowanych do przedsiębiorstw, przyjmowanie i ocena wniosków o udzielenie dotacji,



przekazywanie do PARP wniosków o udzielenie dotacji. W poszczególnych województwach rolę RIF pełnią inne instytucje. Dla województwa dolnośląskiego jest to Wrocławska Agencja Rozwoju Regionalnego SA we Wrocławiu.

W specyfikę działań instytucji z poziomu regionalnego wpisuje się także funkcjonowanie Dolnośląskiego Funduszu Gospodarczego. Jest on spółką utworzoną z inicjatywy samorządu województwa dolnośląskiego. Udziałowcami funduszu są: województwo dolnośląskie, gmina Wrocław, Bank Gospodarstwa Krajowego z siedzibą w Warszawie, gmina Polkowice, gmina Legnica, miasto Oleśnica, Sudeckie Stowarzyszenie Inicjatyw Gospodarczych z siedzibą w Świdnicy, gmina Wałbrzych. Fundusz stawia sobie za zadanie wspieranie rozwoju gospodarczego regionu między innymi poprzez ułatwianie małym i średnim przedsiębiorstwom dostępu do zewnętrznych źródeł finansowania, poprzez udzielanie poręczeń kredytów i pożyczek finansujących rozwój działalności gospodarczej. W tym celu DFG Sp. z o.o. uruchomił Regionalny Fundusz Poręczeń Kredytowych, który we współpracy z bankami udziela małym i średnim przedsiębiorcom poręczeń kredytów. Fundusz współpracuje z samorządami gospodarczymi, samorządami lokalnymi oraz agencjami rozwoju regionalnego.

3. Na poziomie bezpośrednich usługodawców (poziom lokalny) stanowiących wyspecjalizowane jednostki doradcze, informacyjne, szkoleniowe i finansowe oraz konsultanci, eksperci i instytucje szkoleniowe sektora prywatnego, realizujące usługi bezpośrednio na rzecz przedsiębiorstw.

Ponadto w kontekście instytucjonalnej integracji przedsiębiorczości Dolnego Śląska warto jeszcze raz przywołać dolnośląskie specjalne strefy ekonomiczne, czyli: Wałbrzyorską Specjalną Strefę Ekonomiczną Invest-Park, Legnicką Specjalną Strefę Ekonomiczną, Kamiennogórką Specjalną Strefę Ekonomiczną Małej Przedsiębiorczości. Ich charakterystyka została przedstawiona w innym miejscu. Funkcjonowanie SSE oraz innych podmiotów (agencji, stowarzyszeń czy izb) umożliwia postawienie tezy, że instytucjonalne zaplecze dolnośląskiej przedsiębiorczości jest dość bogate. Reprezentowane ono jest przez takie podmioty, jak:

1. Agencja Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej,
2. Wrocławska Agencja Rozwoju Regionalnego,
3. Agencja Rozwoju Regionalnego AGROREG SA Noworudzki Park Przemysłowy,
4. Agencja Rozwoju Regionalnego ARLEG SA Legnica,
5. Dolnośląska Agencja Rozwoju Regionalnego SA z siedzibą w Szczawnie-Zdroju,

6. Karkonoska Agencja Rozwoju Regionalnego SA Jelenia Góra,
7. Dolnośląska Agencja Współpracy Gospodarczej.

Agencja Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej (ARAW) jest spółką akcyjną z większościovym udziałem gminy Wrocław. Powstała w roku 2005 w wyniku porozumienia pomiędzy ośmioma gminami aglomeracji. W chwili obecnej akcjonariuszami ARAW jest dwadzieścia sześć gmin. Agencja bierze czynny udział w ożywianiu rozwoju ekonomicznego regionu poprzez wspieranie bezpośrednich inwestycji w aglomeracji wrocławskiej, stymulowanie procesów innowacji i dyfuzji wiedzy oraz zachęca przedsiębiorców do inwestowania w nowe technologie i naukę. ARAW promuje inicjatywy, których celem jest kreacja miejsc pracy oraz wdrażanie innowacji. Działalność ARAW ma charakter konsultingowo-doradczy.

Z kolei Wrocławska Agencja Rozwoju Regionalnego (WARR) jest instytucją, której obszarem działania jest całe województwo dolnośląskie, a niektóre realizowane przez spółkę projekty mają zasięg ponadregionalny, a nawet międzynarodowy (Program dla Odry 2006). WARR wspiera samorządy lokalne i podmioty gospodarcze w działaniach na rzecz rozwoju Dolnego Śląska i regionu odrzańskiego.

Oprócz wymienionych agencji ważną rolę w integracji świata biznesu Dolnego Śląska odgrywają liczne stowarzyszenia, takie jak:

1. Stowarzyszenie Na Rzecz Promocji Dolnego Śląska,
2. Stowarzyszenie Przedsiębiorców i Kupców Świdnickich,
3. Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu „NYSA”,
4. Związek Gmin „KWISA”,
5. Związek Gmin Karkonoskich,
6. Związek Gmin Śnieżnickich,
7. Sudeckie Stowarzyszenie Inicjatyw Gospodarczych – Świdnica.

Oprócz tych wymienionych ważną rolę odgrywa Stowarzyszenie „Unia Przedsiębiorców Dolnego Śląska”. Stowarzyszenie zajmuje się lobbieniem na rzecz regionu Dolnego Śląska w Unii Europejskiej. Zrzesza osoby fizyczne i prawne zainteresowane promocją, rozwojem i wspieraniem polskich małych i średnich przedsiębiorstw. Oficjalne źródła informacji o stowarzyszeniu wskazują, że jego celami są:

1. Wzrost aktywności i promocji małych i średnich przedsiębiorstw oraz prowadzenie na ich rzecz działalności edukacyjnej i szkoleniowej.
2. Zmniejszenie biurokratycznych przeszkód w rozwoju gospodarczym.

3. Zabezpieczanie wolnej konkurencji opartej jedynie na efektywności działania.
4. Przeciwdziałanie bezrobociu.
5. Osiąganie stabilizacji prawa w dziedzinach ochrony środowiska, porządku społecznego, reguł ekonomicznych i podatkowych.
6. Stałe podnoszenie poziomu wykształcenia obywateli.
7. Racjonalizacja obciążeń podatkowych dla małych i średnich przedsiębiorstw i obywateli.

Cele te stowarzyszenie osiąga poprzez działania polegające na integracji instytucji i organizacji wspierania lokalnej przedsiębiorczości tak na szczeblu regionalnym, jak także ogólnopolskim. W celach statutowych jest także zapisana integracja z instytucjami UE. Stowarzyszenie pełni także rolę konsultanta w procesie tworzenia prawa związanego z zakresem działania stowarzyszenia. Współdziała z samorządami jednostek gospodarczych, samorządami lokalnymi, związkami zawodowymi i innymi organizacjami społecznymi w zakresie praktycznego wdrażania wyżej wymienionych celów. Ponadto zajmuje się doradztwem, poradnictwem i szkoleniem. Stowarzyszenie inicjuje także wiele działań, których celem jest kreowanie dobrego klimatu dla przedsiębiorczości oraz wspieranie innowacyjności oraz wymiana *know-how*. Ważną funkcją stowarzyszenia są bezpłatne usługi informacyjne, szkoleniowe, animacyjne i doradcze skierowane do wszystkich podmiotów uprawnionych do aplikowania o dotacje z EFS.

Instytucjonalne zaplecze integracji przedsiębiorców województwa dolnośląskiego kształtują także izby gospodarcze, czyli:

1. Wrocławska Izba Gospodarcza,
2. Zachodnia Izba Gospodarcza,
3. Dolnośląska Izba Gospodarcza,
4. Euroregionalna Izba Przemysłowo-Handlowa Jelenia Góra,
5. Sudecka Izba Przemysłowo-Handlowa Świdnica,
6. Dolnośląska Izba Rolnicza,
7. Dolnośląska Izba Rzemieślnicza i Małej Przedsiębiorczości.

Działalność Wrocławskiej Izby Gospodarczej charakteryzują takie funkcje jak ochrona i działania informacyjne zrzeszonych w izbie podmiotów gospodarczych. Wspiera inicjatywy gospodarcze członków izby oraz przyczynia się do tworzenia warunków rozwoju życia gospodarczego. Organizuje i stwarza warunki do rozstrzygania sporów wynikłych ze stosunków gospodarczych w drodze postępowania polubownego i pojednawczego.



Szerszy zakres działalności, szczególnie w kontekście integracji przedsiębiorców z województwa, cechuje Zachodnią Izbę Gospodarczą. Izba jest organizacją samorządu gospodarczego powołaną dla ochrony i reprezentowania interesów gospodarczych zrzeszonych w niej podmiotów, upowszechniania zasady etyki w działalności gospodarczej. Izba wspiera rozwój przedsiębiorczości oraz współpracę z samorządami, w tym zwłaszcza terytorialnymi oraz innymi organizacjami, w zakresie działania których mieści się wspieranie rozwoju gospodarczego. Swoje cele Zachodnia Izba Gospodarcza realizuje poprzez:

1. Tworzenie warunków rozwoju i unowocześniania życia gospodarczego, wspieranie inicjatyw gospodarczych członków, promowanie ich uczestnictwa w środowiskach opiniotwórczych oraz działanie na rzecz rozwoju międzyregionalnych i międzynarodowych kontaktów gospodarczych.
2. Współpracę z krajowymi i zagranicznymi organizacjami, w tym samorządowymi, ale również organizacjami pozarządowymi, społecznymi, politycznymi, gospodarczymi, naukowymi i technicznymi oraz przedsiębiorcami.
3. Organizowanie i uczestnictwo (na zasadach przewidzianych w odrębnych przepisach) w funduszach gwarancyjnych i pożyczkowych, a także w innych przedsięwzięciach mających na celu pozyskiwanie środków finansowych (w tym unijnych środków pomocowych) na rozwój mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorstw, jak również służących wypełnieniu celów i zadań statutowych.
4. Działanie na rzecz członków i reprezentowanie ich interesów gospodarczych, w szczególności wobec organów administracji publicznej oraz instytucji finansowych, w tym banków.
5. Udzielanie swoim członkom pomocy organizacyjno-prawnej i doradczej w prowadzeniu działalności gospodarczej oraz doradztwo finansowe.
6. Uczestniczenie, na zasadach określonych w odrębnych przepisach, w przygotowaniu i opiniowaniu projektów aktów prawnych oraz projektów nowelizacji obowiązujących aktów prawnych w zakresie obrotu gospodarczego oraz dokonywanie ocen wdrażania i funkcjonowania przepisów prawnych dotyczących prowadzenia działalności gospodarczej.
7. Przyczynianie się do rozwoju lokalnej, regionalnej oraz makroregionalnej (również międzynarodowej) przedsiębiorczości.
8. Prowadzenie działalności edukacyjno-informacyjnej oraz szkoleniowej.
9. Tworzenie procedur i warunków do rozstrzygania sporów pomiędzy członkami, a także innymi podmiotami gospodarczymi na drodze postępowania koncyliacyjnego i polubownego, w szczególności poprzez utworzenie stałego sądu polubownego.



10. Wydawanie na wniosek zrzeszonych członków opinii i poświadczeń dotyczących ich działalności w ramach Izby oraz – znanej organom Izby – ich aktywności gospodarczej.
11. Delegowanie przedstawicieli Izby, na zaproszenie organów państwowych, do uczestniczenia w pracach instytucji doradczo-opiniodawczych w sprawach działalności gospodarczej oraz delegowanie przedstawicieli Izby do organów doradczych administracji samorządowej oraz innych instytucji.
12. Informowanie o funkcjonowaniu przedsiębiorców oraz wyrażanie opinii o stanie rozwoju gospodarczego na terenie działania Izby.
13. Integrację i promocję członków Izby, w tym poprzez organizację imprez, wydarzeń oraz spotkań kulturalnych i gospodarczych oraz uczestnictwo w takich przedsięwzięciach.
14. Działalność informacyjną oraz wydawniczą, w tym poprzez wydawanie pisma, podejmującego tematykę gospodarczą i społeczną oraz aktywne wykorzystanie wszelkich nośników informacji, ze szczególnym uwzględnieniem Internetu.
15. Działalność na rzecz promocji gospodarczej, w tym poprzez informowanie członków Izby o krajowych i zagranicznych imprezach targowych i wystawienniczych oraz upowszechnianie informacji o działalności i osiągnięciach członków Izby.
16. Doradztwo inwestorom krajowym i zagranicznym.
17. Organizację imprez kulturalno-gospodarczych oraz uczestnictwo w takich przedsięwzięciach.

Generalnie można stwierdzić, że działalność, cele i sposoby ich osiągnięcia są zbliżone w we wszystkich wymienionych powyżej izbach gospodarczych.

Integracja instytucjonalna środowiska gospodarczego Dolnego Śląska dokonuje się również poprzez działalność szeregu organizacji o formie „związków”. W tym miejscu można wspomnieć o następujących:

1. Polska Miedź Związek Pracodawców,
2. Federacja Pracodawców Polski Zachodniej,
3. Łoża Dolnośląska Business Centre Club.

Nie można także zapominać o Związku Pracodawców Dolnego Śląska. Jest on organizacją niezależną od władz państwowych i samorządu terytorialnego, działa jako instytucja *non profit*. ZPDS jest zaangażowany w działanie na rzecz wspierania pracodawców, tworzenie nowoczesnego środowiska pracy na Dolnym Śląsku, a także w pogłębianie dialogu społecznego, poprzez udział w negocjacjach oraz konsultacjach między reprezentantami rządu, pracodawców oraz pracobiorców. ZPDS jest zrzeszony w Pracodawcach



RP (dawniej Konfederacja Pracodawców Polskich). Przedstawiciele ZPDŚ są członkami stałych komitetów Konfederacji Pracodawców Polskich, Trójstronnej Komisji Społeczno-Gospodarczej, Naczelnej Rady Zatrudnienia oraz rad zatrudnienia wszystkich szczebli, Wojewódzkiej Komisji Dialogu Społecznego, Podkomitetu Monitorującego Program Operacyjny Kapitał Ludzki, Zespołu Akredytacyjnego przy Kuratorium Oświaty. Podstawowymi celami i zadaniami statutowymi są:

1. Ochrona prawa i reprezentowanie interesów członków wobec związków zawodowych, organów władzy i administracji państwowej oraz organów samorządu terytorialnego.
2. Integracja środowiska pracodawców.
3. Doskonalenie zawodowe poprzez szkolenia, seminaria, konferencje.
4. Działania na rzecz członków Związku.
5. Opiniowanie projektów aktów prawnych istotnych dla pracodawców.
6. Udział w pracach organów Konfederacji Pracodawców Polskich.
7. Współpraca z dolnośląskimi organami władzy państwowej i samorządowej, organizacjami biznesowymi i innymi organizacjami.

Wreszcie, należy zwrócić uwagę na integracyjną i kreacyjną (w odniesieniu do pobudzania przedsiębiorczości i innowacyjności) rolę, jaką odgrywają w rejonie parki technologiczno-przemysłowe. Wymienić tutaj można:

1. Wrocławski Park Technologiczny,
2. Wrocławski Park Przemysłowy,
3. Dolnośląski Park Technologiczny – Szczawno-Zdrój,
4. Legnicki Park Technologiczny KGHM LETIA SA,
5. ChemiPark Technologiczny – Brzeg Dolny,
6. Dolnośląski Park Innowacji i Nauki,
7. Wrocławskie Centrum Transferu Technologii Politechniki Wrocławskiej.

Oferta tych organizacji skierowana jest do przedsiębiorstw bazujących na zaawansowanych technologiach, laboratoriów oraz ośrodków naukowych i badawczo-rozwojowych. Ich cele, ogólnie rzecz biorąc, można scharakteryzować poprzez odniesienie do np. celów Wrocławskiego Parku Technologicznego. Zatem działalność parków przemysłowych sprowadza się do kreowania warunków dla wykorzystania naukowego i przemysłowego potencjału Wrocławia i regionu oraz stymulacja rozwoju przemysłu zaawansowanych technologii. Cele te osiągnane są poprzez:



- tworzenie właściwej infrastruktury dla zapewnienia przedsiębiorstwom warunków do generowania innowacji,
- pomoc w tworzeniu i rozwoju oraz promowaniu podmiotów gospodarczych wykorzystujących nowoczesne technologie, zwłaszcza małych i średnich firm,
- transfer nowych technologii do istniejących i nowo tworzonych podmiotów gospodarczych,
- komercjalizację wyników badań naukowych,
- prowadzenie prac badawczo-rozwojowych i wdrożeniowych w dziedzinie nauk biotechnologicznych i technicznych,
- pozyskiwanie inwestorów zagranicznych,
- podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej terenu Parku Technologicznego i jego otoczenia,
- podnoszenie kwalifikacji kadr podmiotów gospodarczych w zakresie zaawansowanych technologii i zarządzania proinnowacyjnego,
- współpracę z krajowymi i zagranicznymi ośrodkami proinnowacyjnymi.

Wszystkie wymienione powyżej instytucje odgrywają ważną rolę integracyjną województwa dolnośląskiego. Poprzez swoją działalność pobudzają i wspierają przedsiębiorczość na poziomie całego regionu, a także lokalnie, na poziomie gmin. Jednocześnie wpływają na regionalną dyfuzję wiedzy i kapitału, co jest niezwykle istotnym czynnikiem integracji. Niewątpliwie, z punktu widzenia procesów integracji Dolnego Śląska, funkcjonowanie tych podmiotów jest mocną stroną województwa.

W niniejszym rozdziale tylko zwrócono uwagę na niektóre formy integracji instytucjonalnej, dokonującej się pod szyldem stowarzyszenia, związku lub wspólnego powołania podmiotu gospodarczego. Osobnej analizy wymaga zidentyfikowanie w przestrzeni województwa wszystkich form współpracy, a także rozpoznanie stopnia zintegrowania instytucji współpracujących ze sobą na co dzień, na podstawie przyporządkowanych zadań lub w związku z realizacją ustawowych obowiązków. Z pewnością jednak można na tym etapie sformułować wniosek, iż w sferze formalnej integracja dążyć winna do uproszczenia procesów i ułatwienia przewyżczania wyzwań, natomiast integracja dokonująca się w sferze współpracy nieobligatoryjnej odgrywać może rolę znaczącego katalizatora rozwoju społecznego i gospodarczego.

4. Wnioski i rekomendacje

Na koniec zaprezentujemy kilka ogólniejszych wniosków, stanowiących próbę generalizacji przedstawionych w tym opracowaniu analiz. Osią, wokół której konstruowane jest to uogólnienie, jest próba odpowiedzi na zasadnicze, postawione na wstępie pytanie: o charakter relacji między kształtującą się metropolią a regionem. Niestety, zgromadzony materiał nie pozwala na jednoznaczne rozstrzygnięcie stawianych tu hipotez – mówić raczej możemy o silnych przesłankach, które mocno uprawdopodobniają ich prawdziwość. Pełna ich weryfikacja wymaga jednak przeprowadzenia specjalnych studiów empirycznych i zgromadzenia danych, do których Autorzy nie mieli dostępu. Z uwagi jednak na wagę poruszanych tu problemów warto chyba taki wysiłek badawczy podjąć przed sformułowaniem ostatecznych rozstrzygnięć dotyczących strategicznego rozwoju województwa.

W obszarze aglomeracji wrocławskiej zachodzą i zachodzić będą samoistne procesy integracji budujące bezpośrednie, przestrzenne zaplecze dla obszaru metropolitalnego. Zwrócić jednak należy uwagę na pewne napięcia i bariery integracyjne spowodowane różnicami lokalnych interesów poszczególnych gmin czy miejscowości. Decyzje takie, szczególnie związane z zagospodarowaniem przestrzeni, mają i mogą mieć w przyszłości wpływ na pojawianie się trwałych barier ograniczających lub deharmonizujących spójny rozwój całego subregionu. Należy więc zwrócić uwagę na zwiększenie koordynacji działań władz lokalnych i podjęcie efektywnych działań służących rozwiązaniu kluczowych dla funkcjonowania aglomeracji kwestii, zarówno w sferze planowania przestrzennego, zarządzania rozwojem subregionu jako pewnej całości, jak i realizacji (w tym finansowania) konkretnych inwestycji. Liczyć można, że obiektywne uwarunkowania rozwojowe, tworzące silne sieci funkcjonalnych powiązań wewnątrz aglomeracji będą niejako wymuszać postępowanie procesów wewnętrznej integracji, to jednak bez ścisłej współpracy administracyjnej i politycznej ich efektywność będzie ograniczona. Pewnym utrudnieniem może być tutaj niejednorodny poziom rozwoju i miejscami wysokie zróżnicowanie gmin wewnątrz obszaru aglomeracji, co prowadzić może do spiętrzenia różnic w dążeniach poszczególnych układów lokalnych, utrudniając uzgodnienie wspólnych priorytetów, a tym samym tworząc bariery dla integracji i rozwoju. Taki scenariusz uprawdopodobniają dotychczasowe doświadczenia dotyczące tak rozwoju współpracy instytucjonalnej, jak i przykłady realizacji poszczególnych inwestycji (między innymi wschodniej obwodnicy Wrocławia, zagospo-

darowania potencjalnych rezerw terenowych pod rozbudowę portu lotniczego czy systemu ochrony przeciwpowodziowej itp.). Nadzieje na zmianę w tym obszarze wiązać można z uchwaleniem tak zwanej ustawy metropolitarnej, jednak dziś, nie znając ostatecznego jej kształtu, trudno jednoznacznie przesądzać o konsekwencjach, jakie ona przyniesie dla integracji aglomeracji i rozwoju funkcji metropolitarnych.

Bardzo interesujący z punktu widzenia procesów integracji regionalnej jest przypadek Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego. Specyfika tego obszaru, zwłaszcza struktura funkcjonalno-gospodarcza i przestrzenna, sprzyjać będzie dalszej integracji wewnętrznej, szczególnie w obrębie aglomeracji czwórmiasta (Legnica, Głogowa, Lubina, Polkowice). Uwagę jednak zwraca swoista „autonomia” tego subregionu. W kontekście procesów integracji panregionalnej zwraca uwagę względnie niski (a na pewno niewystarczający) poziom wzajemnych wymian i transferów (dóbr, ludzi, kapitału) między obszarem LGOM a metropolią, ale też pozostałymi częściami województwa. Omawiany tu subregion jest zapleczem surowcowo-przetwórczym, którego jednak centra zarządzające i otoczenie instytucjonalne (także wytwarzania innowacji, technologii i kształcenia potrzebnych kompetencji) w znacznej mierze ulokowane są poza regionem. W konsekwencji zasadnicza część wymian odbywa się ponad Wrocławiem (zazwyczaj przez Warszawę), a potencjał LGOM nie przynosi oczekiwanych korzyści dla województwa jako pewnej całości. Zauważyć można na przykład, że nie jest w stanie (nawet mimo funkcjonowania SSE) zagospodarować nadwyżek siły roboczej z powiatów ościennych (np. bezrobocie w powiecie złotoryskim jest najwyższe na całym Dolnym Śląsku).

W tym kontekście wskazane wydaje się rozbudowanie powiązań instytucjonalnych między LGOM a metropolią, szczególnie takich o charakterze gospodarczym. Zasadnym wydaje się także silniejsze zaakcentowanie w planach strategicznych rozwoju gospodarczego, społecznego i przestrzennego osi „północ-południe”, wokół której w naturalny sposób budowałyby się powiązania między czwórmiastem, LSSE a centralnymi obszarami Sudeckiego Okręgu Przemysłowego: Świdnicą, aglomeracją wałbrzyską czy trójmiastem Dzierżoniów-Pieszyce-Bielawa. Kluczowym elementem dla rozwoju całego województwa może okazać się właśnie powiązanie i skomunikowanie (a przez to pobudzenie i ożywienie wymian towarów, usług, technologii, innowacji i idei, siły roboczej itp.) trzech funkcjonujących w regionie specjalnych stref ekonomicznych.

Jedną z głównych bolączek Sudeckiego Okręgu Przemysłowego jest właśnie wewnętrzna dezintegracja, która utrudnia efektywne wykorzystanie całego potencjału gospodarczego tego rejonu. W obecnym kształcie subregion ten stanowi zaplecze produkcyjno-towarowe (po części także surowcowe) dla metropolii Wrocławia, mimo że jakość



infrastruktur technicznych i transportowych łączących poszczególne części subregionu ze stolicą Dolnego Śląska pozostawia wiele do życzenia. Metropolia Wrocławia jest naturalnym punktem ciężenia dla tego terenu i większość transferów musi odbywać się via Wrocław. Za niekorzystne zjawisko uznać należy to, że metropolia relatywnie niewiele „oddaje” temu subregionowi. Obserwować możemy pewne zaburzenie w symetrii przepływów do i z metropolii, niekorzystnie wpływające na sytuację w obszarze Sudeckiego Okręgu Przemysłowego, szczególnie w kontekście znacznego obciążenia tych obszarów problemami społecznymi.

Należy raz jeszcze podkreślić pewne pasmowe rozwarstwienie zachodzące w tym subregionie: wydzielanie terenów o dominującej funkcji turystycznej i funkcji produkcyjnej. Wskazana jest jednak integracja i rozwój realnej współpracy także w kwestii rozwoju usług turystyczno-wypoczynkowych. Jak do tej pory, jest ona dość szczątkowa i fragmentaryczna – dość dobrze prezentuje się np. w rejonie Kłodzka (czy szerzej – Sudetów Wschodnich), znacznie gorzej na obszarze Karkonoszy. Na dłuższą metę potencjał turystyczny pojedynczych układów lokalnych nie jest na tyle wystarczający, by sprostać coraz bardziej globalizującej się konkurencji. Korzystna i wskazana jest w tym zakresie współpraca ponadgraniczna z Czechami, dzięki której możliwe jest uzyskanie efektu synergii pozwalającej na poszerzenie i rozbudowę oferty turystycznej, jak i sprzyjać będzie rozwiązywaniu problemów ekonomiczno-społecznych.

Osobnym przypadkiem jest obszar pogranicza polsko-niemieckiego. Obserwujemy tu silne dążenia „odśrodkowe”, ukierunkowujące i wiążące rozwój tego obszaru z Niemcami. Dobrze rozwinięta infrastruktura komunikacyjna pełni głównie funkcje dla przepływów ponadregionalnych i międzynarodowych, nie wykształciła silnych związków funkcjonalnych i nie wpłynęła na intensyfikację wymian zasobów między tym subregionem a metropolią. Można argumentować za tezę, że obecnie już obszar pogranicza silniej poddawany jest wpływowi gospodarki niemieckiej niż Dolnego Śląska czy Wrocławia (pomijając oczywiście sytuację PGE). Nastawienie na współpracę z Niemcami i bezpośrednie transferowanie zasobów na rynki zachodnie jest generalnie korzystne dla osiągnięcia stabilizacji lokalnych wspólnot terytorialnych, ale we względnie niskim stopniu przekłada się na rozwój Dolnego Śląska jako całości. W tym kontekście konieczne jest silniejsze związanie, szczególnie w obszarze współpracy instytucjonalnej, ale też gospodarczej, pogranicza z metropolią, jak również innymi obszarami funkcjonalnymi: LGOM i SOP. Pamiętajmy, że planowane otwarcie niemieckiego rynku pracy grozić może w najgorszym scenariuszu całkowitym funkcjonalnym „oderwaniem” tego obszaru od reszty regionu.



Specyfika ostatniego z wyróżnionych subregionów powoduje, że jego funkcjonowanie wymaga w dużym stopniu zachowania *status quo*. Ze względu na walory przyrodnicze i ochronę przyrody nie może stać się on obszarem zintensyfikowanej eksploatacji gospodarczej, z drugiej jednak strony atrakcyjność potencjału turystycznego nie daje gwarancji, że możliwe będzie zorganizowanie na tej bazie trwałego rozwoju w oparciu o rynek aglomeracji wrocławskiej czy LGOM. Wydaje się, że zasadnym kierunkiem rozwoju może być wypromowanie tego obszaru na rynkach europejskich / światowych jako niszy dla tak zwanej ekoturystyki i specjalnych form turystyki kwalifikowanej (ornitologia, wędkarstwo itp.). Pełne uaktywnienie tego potencjału będzie korzystne nie tylko dla rozwoju omawianego obszaru, ale pozwoli wykorzystać istniejące tam zasoby dla integracji z metropolią i przyczynić powinno się do rozwoju całego regionu.

Analiza silnych, słabych stron oraz szans i zagrożeń procesów integracji regionalnej na Dolnym Śląsku

W ramach prowadzonych w projekcie prac zespół autorów wykonał analizę SWOT, która jest pewną swoistą ewaluacją procesów integracji zachodzącej w województwie dolnośląskim. Zanim zostaną zaprezentowane jej wyniki, należy podkreślić, że odnosi się one do oceny uwarunkowań i procesów dotyczących integracji regionalnej, a nie sytuacji gospodarczej, rozwoju regionalnego itp. zagadnień.

Punktem wyjścia do podejmowanych rozważań był zaprezentowany we wprowadzeniu do opracowania „Analiza stanu i procesów integracji społeczno-gospodarczej, instytucjonalnej i przestrzennej regionu” model, zaprezentowany na zamieszczonym tam rysunku 1. Zgodnie z tym modelem interesowały nas przede wszystkim aspekty przestrzenne związane z równowagą ekologiczną, spójnością społeczną oraz wydajnością ekonomiczną.

Prowadząc analizę, przyjęto istotne rozróżnienie porządkujące logikę tego opracowania. Zwrócić należy uwagę, że tylko część procesów, zdarzeń, uwarunkowań itp. kontekstów określających możliwości i perspektywy integracji województwa jest możliwa do poddania interwencji politycznej i administracyjnej. Innymi słowy, władze regionalne i lokalne dysponują ograniczonymi instrumentami i środkami (administracyjno-prawnymi, politycznymi, ekonomicznymi, instytucjonalnymi, kadrowymi itp.), dzięki którym mogą oddziaływać tylko na kształtowanie i przebieg procesów integracji, znaczna zaś ich część leży poza kompetencjami władz. Dlatego też prowadząc analizę, uznano, że zasoby dotyczące zidentyfikowanych zjawisk i uwarunkowań, które są mniej lub bardziej bezpośrednio zależne od działań administracji publicznej (a więc które są podatne na aktywne kształtowanie), rozpatrywane będą w kategoriach mocnych lub słabych stron. Z kolei jako szanse lub zagrożenia traktowano te kwestie, na które wpływ gminnych, powiatowych i wojewódzkich podmiotów zarządczych jest żaden lub co najwyżej – pośredni.

Uogólnione wyniki analizy zaprezentowane zostały w zaprezentowanej poniżej macierzy SWOT.



Macierz SWOT

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> – Kształujący się obszar metropolitalny Wrocławia i możliwości jego pozytywnego oddziaływania na region – Możliwości osiągnięcia efektów synergii przy wykorzystaniu wyraźnego zróżnicowania funkcjonalnego obszaru województwa – Możliwości (przestrzenne, ekonomiczne, infrastrukturalne, społeczne i polityczne) lokacji działalności przemysłowej w regionie – Istniejąca gęsta sieć transportowa integrująca region, tym samym poczyniona rezerwa terenowa (szczególnie w przypadku linii kolejowych) – Gospodarcza i instytucjonalna współpraca układów lokalnych na Dolnym Śląsku – Duże środki finansowe stymulujące procesy kooperacji instytucjonalnej w obszarze województwa – Rozwój współpracy polsko-czeskiej 	<ul style="list-style-type: none"> – Wysoki stopień dekapitalizacji sieci infrastruktury przesyłowej i transportowej – Ograniczenia ze względu na obszary objęte ochroną w wytwarzaniu przestrzeni dla potrzeb rozwoju gospodarczego – Ograniczenia rozwoju sieci infrastrukturalnych ze względu na potencjalną kolizję z obszarami o funkcjach ochronnych – Nieadekwatny do potrzeb i możliwości stopień współpracy i integracji oferty turystycznej na poziomie ponadlokalnym – Niewielka intensywność i niedostateczny wolumen przepływów i wymian kapitałowych pomiędzy obszarami funkcjonalnymi województwa, szczególnie w przypadku potencjałów LGOM – WrOM – Niewielka ilość i aktywność panregionalnych inicjatyw, stowarzyszeń i instytucji – Zapaść struktur produkcji rolnej przy obecności potencjału ziemi i warunków – brak politycznej wizji integracji potencjału województwa doła produkcji rolno-spożywczej – Zbytni nacisk lokalnych władz na poszukiwanie szans rozwojowych na bazie walorów naturalnych
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> – Wysoka konkurencyjność Dolnego Śląska i jego atrakcyjność inwestycyjna – Bogate zasoby surowcowe i energetyczne województwa dolnośląskiego – Struktura osadnicza oparta na gęstej i dużej sieci ośrodków miejskich – Zasoby siły roboczej – Powiązania infrastrukturalne z Europą – Zróżnicowanie potencjału obszarów naturalnych – Chronione walory naturalne i dziedzictwa kulturowego sprzyjające kształtowaniu usług i ofert związanych z rozwojem turystyki i rekreacji 	<ul style="list-style-type: none"> – Niski poziom powiązań funkcjonalnych między subregionami województwa – Nieadekwatny do oczekiwań i możliwości wpływ (dyfuzja) rozwoju WrOM na inne obszary regionu – Monokultura gospodarcza obszaru LGOM oparta na KGHM, którego funkcjonowanie nie jest związane z obszarem województwa – Silne konkurencyjne oddziaływanie rynku niemieckiego podporządkowujące obszar pogranicza polsko-niemieckiego

Bibliografia

- Bartoszkiewicz R., Korenik S., Szółek K., Strategia integracji gospodarczo-przestrzennej aglomeracji wrocławskiej, „Wrocław 2000 Plus. Studia nad strategią miasta”, Zeszyt 4(20)/2001.
- Czyszkievicz R., Wskaźnik rozwoju wspólnot terytorialnych – koncepcja o praktycznym zastosowaniu, „Studia Regionalne i Lokalne” Nr 2(12)/2003.
- Grzegorz Gorzelak G., Smętkowski M., Metropolia i jej region w gospodarce informacyjnej, Wydawnictwo Naukowe „Scholar”, Warszawa 2005.
- Hetmańczuk A., Sucholiński A., Nowe wyzwania dla polityki monetarnej w warunkach globalizacji, Zeszyty naukowe Wyższej Szkoły Bankowej we Wrocławiu, Wyd. WSB Poznań 2008.
- Jałowiecki B., Globalny świat metropolii, Wydawnictwo Naukowe „Scholar”, Warszawa 2007.
- Jałowiecki B., Szczepański M., Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej, Wydawnictwo Naukowe „Scholar”, Warszawa 2006.
- Ludność. Stan i struktura w przekroju terytorialnym. Stan w dniu 31 XII 2007 r., Informacje i opracowania statystyczne, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2008.
- Markowski T., Marszał T., Metropolie. Obszary metropolitalne. Metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe, KPZK PAN, Warszawa 2006.
- Pałka R., Globalizacja i integracja regionalna a rola państwa, <http://imik.wip.pw.edu.pl/innowacje18/strona12.htm>.
- Produkt krajowy brutto – rachunki regionalne w 2007, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2009.
- Studium uwarunkowań przestrzennych dla lokalizacji elektrowni wiatrowych w województwie dolnośląskim, WBU we Wrocławiu 2010.
- Stonhouse G. i inni, Globalizacja. Strategia i zarządzanie, Wydawnictwo Felberg SJA, Warszawa 2001.
- Zathey M., Wytyczne kierunkowe do kształtowania sieci drogowej i kolejowej w województwie dolnośląskim. Metodyka prac, Przegląd Urbanistyczny, 2009, t. I

dokumenty i opracowania urzędowe:

Miesięczna informacja o bezrobociu w Polsce w marcu 2010 roku, www.stat.gov.pl

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego, http://www.wbu.wroc.pl/pliki/POS_PZPWD.pdf

Projekt Aktualizacji Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego, WBU.

Strategia Rozwoju Lokalnego Gminy Długołęka, www.gmina.dlugoleka.pl

Strategia Rozwoju Powiatu Lwóweckiego, www.bip.powiatlwowecki.pl/files/sites/3102/wiadomosci/121358/files/strategia_rozwoju_powiatu_lwoweckiego.pdf

Strategia Rozwoju Powiatu Wałbrzyskiego, www.powiat.walbrzych.pl/DokumPlan/strategia.htm

Strategia Rozwoju Powiatu Zgorzeleckiego, www.powiat.zgorzelec.pl/cms/content/repository/download/strozpow.doc

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Jeleniogórskiego 2006–2014, powiat.jeleniogorski.sisco.info/.../Strategia_Zrownowazonego_Rozwoju_Powiatu_Jeleniogorskiego_2006-2014.doc

Uchwała nr XLIX/851/10 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 18 lutego 2010r., w sprawie przyjęcia stanowiska dotyczącego Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC.

Wojewódzki Program Ochrony Środowiska Województwa Dolnośląskiego na lata 2008–2011 z uwzględnieniem lat 2012–2015, <http://bip.umwd.dolnyslask.pl/plik.php?id=2141>

Wytyczne Kierunkowe Do Kształtowania Sieci Drogowej i Kolejowej w Województwie Dolnośląskim, http://www.wbu.wroc.pl/pliki/Wytyczne_kierunkowe_opinie.pdf

serwisy internetowe:

pow.dzierzoniow.pl/

powiatgora.pl/340,informacje.html

wasosz.eu/

www.bip.ug-lubin.dolnyslask.pl

www.brzegdolny.pl

www.dunbrsdsreet.pl

www.gmina.zgorzelec.pl

www.lwowekslaski.pl

www.miekinia.pl
www.mietkow.com/zalacznik.php?id=2102
www.milicz.pl
www.olszyna.pl
www.osiecznica.ug.gov.pl
www.powiat-sredzki.pl
www.powiat.glogow.pl
www.powiatpolkowicki.pl
www.powiatstrzelinski.pl
www.powiatwroclawski.pl
www.prochowice.pl
www.rudna.pl
www.stat.gov.pl
www.trzebnica.pl
www.zabkowice-powiat.pl

Spis rysunków i map

Lp.	Tytuł	Strona
Rys. 1.	Wzajemne relacje sfer – wydajności ekonomicznej, spójności społecznej oraz równowagi ekologicznej i koordynująca rola przestrzeni	95
Mapa 1.	Obszary funkcjonalne w przestrzeni Dolnego Śląska	110
Mapa 2.	Przestrzenny rozkład czynnika „starzenie populacji”	146
Mapa 3.	Przestrzenny rozkład czynnika „infrastruktura komunalna i mieszkaniowa”	147
Mapa 4.	Przestrzenny rozkład czynnika „sytuacja budżetowa gmin”	148
Mapa 5.	Przestrzenny rozkład czynnika „dobrostan mieszkańców”	149
Mapa 6.	Przestrzenny rozkład czynnika „deficyt zasobów siły roboczej”	150
Mapa 7.	Przestrzenny rozkład czynnika „pozyskiwanie środków z UE”	151
Mapa 8.	Przestrzenny rozkład czynnika „infrastruktura społeczna”	152
Mapa 9.	Wskaźnik rozwoju wspólnot terytorialnych (gmin) na Dolnym Śląsku	159
Rys. 2.	Struktura dofinansowania gmin i powiatów ze środków unijnych, rządowych i wojewódzkich	162
Mapa 10.	Rozkład przestrzenny dofinansowania ze środków unijnych, rządowych i samorządu województwa w przeliczeniu na jednego mieszkańca gminy	163
Mapa 11.	Rozkład przestrzenny dofinansowania ze środków unijnych, rządowych i samorządu województwa w przeliczeniu na jednego mieszkańca powiatu	164

Mapa 12.	Obszary ograniczeń elektrowni i parków wiatrowych w województwie dolnośląskim	168
Mapa 13.	Koegzystencja systemów transportowych i obszarów o funkcjach ochronnych	170
Rys. 3.	Liczba samochodów osobowych i ciężarowych zarejestrowanych w województwie dolnośląskim w latach 2004–2009	173
Mapa 14.	Natężenie średniego dobowego ruchu w roku na tle wyróżnionych obszarów funkcjonalnych	174
Mapa 15.	Układ sieci kolejowej obsługującej transport pasażerski na tle obszarów funkcjonalnych. Uwzględniono także linie nieczynne i tylko towarowe	177
Mapa 16.	Kierunki transportowych powiązań infrastrukturalnych w województwie dolnośląskim na tle pól potencjałów rozwojowych	179
Mapa 17.	Procentowy rozkład ludności dojeżdżającej do pracy w przestrzeni Dolnego Śląska	182
Mapa 18.	Kształtowanie docelowego systemu przepływów transportowych o charakterze ponadregionalnym z wykorzystaniem polityki TEN-T	183
Mapa 19.	Związki międzygminne wykonujące zadania w zakresie gospodarki odpadami	185
Mapa 20.	Związki międzygminne wykonujące zadania w zakresie gospodarki wodnej	186
Mapa 21.	Wojewódzki plan gospodarki odpadami WD na lata 2008–2011 z uwzględnieniem lat 2012–2015.	187
Mapa 22.	Gminy i powiaty aglomeracji wrocławskiej, które przyjęły strategię integracji gospodarczo-przestrzennej aglomeracji wrocławskiej.	188
Mapa 23.	Gminy zaangażowane we współpracę w ramach ARAW SA	189

Spis tabel

Lp.	Tytuł	Strona
Tab. 1.	Udział wybranych branż gospodarki w wytwarzaniu PKB. Dolny Śląsk na tle Polski (dane w %)	103
Tab. 2.	Ilość podmiotów gospodarczych we Wrocławiu	111
Tab. 3.	Ilość podmiotów gospodarczych w miastach w Polsce w 2008 r.	111
Tab. 4.	Struktura podmiotów gospodarczych we Wrocławiu wg liczby zatrudnionych osób	112
Tab. 5.	Miesięczne wynagrodzenia brutto w największych miastach w Polsce w 2009 r. (mediana)	113
Tab. 6.	Miesięczne wynagrodzenia we Wrocławiu w 2009 r. z podziałem na branże (mediana)	114
Tab. 7.	Wynik budżetowy Wrocławia w mln zł	114
Tab. 8.	Wydanki z budżetu miasta w 2007 r. w mln zł	115
Tab. 9.	Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach w 2007 r. w cenach bieżących w mln zł	116



Tab. 10.	Obszary funkcjonalne Dolnego Śląska – porównanie	137
Tab. 11.	Wymiary zróżnicowania gmin Dolnego Śląska – korelacje ze zmiennymi początkowymi	143
Tab. 12.	Najwyższe i najniższe wartości czynników zróżnicowań gmin Dolnego Śląska	153
Tab. 13.	Czynniki zróżnicowania dolnośląskich gmin – porównanie obszarów funkcjonalnych regionu	156
Tab. 14.	Czynniki zróżnicowania dolnośląskich gmin a rodzaj układu lokalnego	157
Tab. 15.	Średnia gęstość dróg: Dolny Śląsk na tle Polski	165
Tab. 16.	Procentowy wzrost liczby pojazdów zarejestrowanych w województwie dolnośląskim względem roku 2004	174