

**Joanna Przybyszewska, Michał Frycz**

Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego

---

## **DZIAŁANIA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA W CELU PODNIESIENIA DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ DOLNOŚLĄSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO**

---

**Streszczenie:** Celem artykułu jest przedstawienie działań samorządu województwa dolnośląskiego w zakresie podniesienia dostępności komunikacyjnej powstającego Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego. Autorzy, wychodząc od analizy procesów formowania się obszarów metropolitalnych na świecie i w Europie, przedstawiają działania prowadzone w ostatnich latach przez władze regionu dolnośląskiego w zakresie budowy nowoczesnej infrastruktury drogowej, kolejowej i lotniczej. Wśród prowadzonych projektów na szczególną uwagę zasługuje zaangażowanie władz samorządu województwa w budowę nowoczesnej kolei metropolitalnej, w tworzenie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC oraz w projekt aktywizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej. Wszystkie te działania mają na celu wzmocnienie głównego ośrodka wzrostu w województwie dolnośląskim, jakim jest powstający Wrocławski Obszar Metropolitalny.

**Słowa kluczowe:** Wrocławski Obszar Metropolitalny, Dolnośląskie Koleje Dojazdowe, Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy (CETC), „Zielone Światło”, Transeuropejska Sieć Transportowa.

### **1. Wstęp**

W rodzącej się na naszych oczach gospodarce XXI wieku główne centra rozwoju gospodarczego państw rozwiniętych, oparte na nowoczesnym sektorze usług odpowiadającym potrzebom klienta „globalnej wioski” i na niskoemisyjnym przemyśle, lokować się będą w granicach rozszerzających się metropolii XXI wieku. Można bez większego ryzyka stwierdzić, iż obecnie jednym z największych wyzwań, ale zarazem szansą dla rozwoju świata jest postępujący proces urbanizacji.

W dniu 9 kwietnia 2010 r. we Wrocławiu odbyła się konferencja o tematyce zbliżonej do niniejszej konferencji: „Planowanie przestrzenne a rozwój regionalny i aglomeracyjny”, prowadzona przez prezesa WARR prof. Janusza Zaleskiego.

Od połowy XX wieku obserwujemy dynamiczne powstawanie nowych struktur miejskich oraz rozwój dotychczas istniejących. Efektem tego coraz dynamiczniejszego procesu jest formowanie się metropolii i obszarów metropolitalnych, czyli

tworzenie się wokół miasta centralnego terenów podmiejskich cechujących się silnym powiązaniem z miastem głównym i przyjmujących część jego funkcji, szczególnie mieszkaniowych i usługowych. Metropolie stały się centrami wymiany dóbr, kapitału i idei. Wymiana ta z coraz większym nasileniem postępuje w ramach światowej sieci metropolii. Metropolie powstające i rozwijające się dzisiaj na naszych oczach mają różny charakter w zależności od warunków politycznych i społeczno-gospodarczych środowiska, w którym się formują. Proces formowania się obszarów metropolitalnych inaczej postępuje w krajach rozwiniętych, potocznie utożsamianych z „krajami północy”, a inaczej w państwach rozwijających się, czyli w „krajach południa”. W wielu miejscach świata rozwijające się metropolie, zamiast stawać się ośrodkami wzrostu, stają się źródłem współczesnych patologii o charakterze społeczno-gospodarczym. Wielkim wyzwaniem dla ludzkości jest zapewnienie w tych regionach rozbudowy przestrzeni miejskiej z zachowaniem zasady zrównoważonego rozwoju. W krajach rozwiniętych proces powstawania i rozbudowy obszarów metropolitalnych nie ma charakteru tak dynamicznego jak w państwach rozwijających się. Mimo to XXI wiek ma szansę stać się w krajach rozwiniętych wiekiem metropolii. Na kontynencie europejskim mowa jest wręcz o powstawaniu „metropolii Europa”, czyli obszaru tzw. Europejskiego Pentagonu (Londyn, Paryż, Hamburg, Monachium i Mediolan), obejmującego swym zasięgiem ok. 30% mieszkańców UE oraz ok. 40% produktu globalnego brutto całego obszaru. Identyfikacją pozostałych występujących w Europie metropolii (UE, Szwajcaria, Norwegia, Islandia) zajmuje się Europejska Sieć Obserwacyjna Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej (ESPON). „W polskich dokumentach strategicznych (Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 oraz Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego do roku 2020) zidentyfikowano 10 potencjalnych metropolii”<sup>1</sup>. Unia Metropolii Polskich obejmuje dodatkowo Rzeszów i Białystok. W przypadku metropolii europejskich, w tym polskich, wyzwania, o jakich była mowa w odniesieniu do krajów rozwijających się, występują w mniejszym nasileniu. Na plan pierwszy wysuwają się inne problemy, do których można zaliczyć „wyplukiwanie” kapitału intelektualnego z ośrodków leżących wokół metropolii, polaryzacja wewnątrz metropolii czy niewystarczające skomunikowania rozwijającej się metropolii z otoczeniem, blokujące jej rozwój oraz rozwój całego regionu. Wyzwania komunikacyjne dotyczą nie tylko skutecznego powiązania obszaru metropolitalnego z jego otoczeniem regionalnym i krajowym, odnoszą się również do problemów komunikacji wewnątrzmetropolitalnej. Jest to również wyzwanie, które stoi przed tworzącym się Wrocławskim Obszarem Metropolitalnym oraz przed działającym od ponad 10 lat samorządem województwa dolnośląskiego, odpowiedzialnym za stan infrastruktury w skali województwa, wymagający stałej współpracy między władzami samorządowymi wszystkich szczebli, środowiskiem naukowym oraz organizacjami reprezentującymi sektor gospodarczy w regionie (Model Triple Helix – Model Potrójnej Helisy).

---

<sup>1</sup> J. Szlachta, *Metodyka prowadzenia prac na rzecz wsparcia rozwoju WOM jako obszaru funkcjonalnego (prezentacja)*, Wrocław 2010.

## 2. Wrocławski Obszar Metropolitalny

Na terenie województwa dolnośląskiego znajduje się jeden potencjalny okręg metropolitalny – **Wrocławski Obszar Metropolitalny (WrOM)**, będący jednocześnie najważniejszą metropolią odrzańską. Metropolie, podobnie jak obszar metropolitalny, nie doczekały się precyzyjnej prawnej definicji w polskim porządku prawnym, nie uchwalono bowiem ustawy metropolitalnej, która tę kwestię miała ostatecznie rozstrzygnąć. W dalszej części artykułu przyjmuje się jednak, że metropolią jest miasto liczące milion i więcej mieszkańców. Próg ten w przypadku metropolii regionalnych obniża się do 500 000 osób<sup>2</sup>. Według zaleceń Wojewódzkiego Biura Urbanistycznego we Wrocławiu, zawartych w **Strategii integracji gospodarczo-przestrzennej aglomeracji wrocławskiej**, do WrOM-u należałoby włączyć powiaty: oleśnicki, oławski, średzki, trzebnicki, wołowski, wrocławski ziemski oraz Wrocław – miasto na prawach powiatu (metropolia)<sup>3</sup>. Z racji położenia WrOM stanowi również potencjalnie ważny w skali Europy węzeł transportowy. Poprawa stanu infrastruktury, która umożliwi wykorzystanie tego potencjału, wymaga ciągle szeroko zakrojonej polityki inwestycyjnej prowadzonej z wykorzystaniem środków budżetowych oraz unijnych przy potrzebnym zaangażowaniu samorządów gminnych oraz samorządu województwa.

Wrocław wpływa stymulująco na rozwój regionu, jednocześnie jednak rozwój miasta wynika z potencjału Dolnego Śląska i jego mieszkańców. Nie można bowiem mówić o rozwoju WrOM-u bez działań w kierunku zrównoważonego rozwoju regionu jako całości. Jednym z największych wyzwań, przed jakimi stoi powstający na naszych oczach nowoczesny Wrocławski Obszar Metropolitalny, jest dostępność komunikacyjna obszaru, zarówno w sensie wewnętrznym, jak i zewnętrznym, czyli powiązania obszaru z regionem, resztą kraju, innymi okolicznymi metropoliami i Europą. Wrocławski Obszar Metropolitalny powinien się stać częścią ogólnoeuropejskiej sieci metropolii, która w XXI wieku będzie stanowić rdzeń rozwoju gospodarczego i postępu technologicznego.

Problem dostępności komunikacyjnej obszaru metropolitalnego stanowi ważny przedmiot działań samorządu województwa dolnośląskiego, który w ramach zakresu działalności określonego w ustawie o samorządzie województwa prowadzi politykę rozwoju Dolnego Śląska. Ważnym jej elementem jest utrzymanie i rozbudowa infrastruktury drogowej, kolejowej, lotniczej i wodnej o znaczeniu wojewódzkim. W ramach Strategii Rozwoju Województwa do 2020 r., w której określono cele strategiczne polityki rozwoju województwa, w tym cel „przestrzenny” – „Zwiększenie

<sup>2</sup> M. Smętowski, B. Jałowiecki, G. Gorzelak, *Obszary metropolitalne w Polsce: problemy rozwojowe i delimitacja (Diagnoza problemów rozwoju obszarów metropolitalnych i rekomendacja delimitacji obszarów metropolitalnych w Polsce)*, Raporty i Analizy EUROREG NR 1/2009, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych EUROREG, Warszawa, maj 2008.

<sup>3</sup> I. Potoczna, *Wzrost konkurencyjności Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego*, Wrocław 2007.

spójności przestrzennej i infrastrukturalnej regionu i jego integrację z europejskimi obszarami wzrostu”, województwo zobowiązane jest do podejmowania działań zmierzających do kompleksowej modernizacji i przebudowy istniejących układów komunikacyjnych oraz do rozwoju i usprawnienia ponadregionalnej infrastruktury komunikacyjnej, ze szczególnym uwzględnieniem roli europejskich korytarzy transportowych. Mimo znacznego potencjału województwa oraz wysokiego poziomu rozwoju, w porównaniu z innymi regionami kraju, problemem pozostaje peryferyjność niektórych obszarów względem Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego, będącego centralnym ośrodkiem regionalnym. Ponadto jedynie w niewielkim stopniu wykorzystany jest potencjał Odry, która mogłaby się stać jednym z kluczowych szlaków komunikacyjnych i handlowych łączących WrOM z metropoliami europejskimi na linii północ – południe. Barierą rozwoju województwa jest również zły stan infrastruktury kolejowej, który jednakże w ostatnich latach, dzięki wzrostowi wydatków inwestycyjnych, ulega poprawie. Na wszystkich tych obszarach, które decydować będą o sukcesie WrOM-u, kluczową rolę odgrywa samorząd województwa.

### **3. Budowa nowoczesnej infrastruktury drogowej**

Nowoczesna infrastruktura transportowa stanowi niezbędny warunek sprawnego funkcjonowania metropolii. Bez sprawnej infrastruktury w sposób znaczący spada atrakcyjność inwestycyjna metropolii oraz jej wizerunek. Wrocławski Obszar Metropolitalny nadal charakteryzuje się niskim stopniem dostępności komunikacyjnej, której poprawa wymaga inwestycji krajowych, wojewódzkich i gminnych. Chcąc sprawniej realizować cel przestrzenny zawarty w Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do roku 2020 i poprzez to zwiększać dostępność komunikacyjną WrOM-u, w październiku 2008 r. Zarząd Województwa Dolnośląskiego pod kierownictwem Marszałka Marka Łapińskiego wprowadził w życie plan radykalnego przyspieszenia budowy dróg i mostów na Dolnym Śląsku. Głównym elementem koncepcji „Zielonego Światła” dla budowy dolnośląskich dróg był zmodyfikowany Wieloletni Program Inwestycyjny (WPI), który został 30 października 2008 r. przyjęty przez Sejmik Województwa Dolnośląskiego. Głównymi założeniami koncepcji „Zielonego Światła” dla budowy dolnośląskich dróg były m.in. jasne zdefiniowanie celów inwestycyjnych, ukierunkowanie na realizację kluczowych celów poprawiających system komunikacji drogowej, urealnienie planów i uaktualnienie wartości inwestycji, wprowadzenie nowoczesnego sposobu zarządzania projektami inwestycyjnymi oraz zwiększenie środków budżetowych na inwestycje drogowe. Nowy plan zakładał przeznaczenie na inwestycje drogowe do 2013 r. aż 1,1 mld zł z budżetu województwa, co stanowi ok. 70% łącznych środków inwestycyjnych. Pozostałe środki przeznaczone na ten cel pochodzą z Regionalnego Programu Operacyjnego, budżetu państwa oraz z budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Całkowity koszt wszystkich zaplanowanych inwestycji ma wynieść do 2013 r. ponad 2 mld zł, czyli o ponad 600 mln zł więcej niż w poprzednim programie. Na samą budowę dróg

przeznaczono aż 1,6 mld zł. Inwestycje drogowe zgodnie z koncepcją Marszałka realizuje w regionie Dolnośląska Służba Dróg i Kolei (DSDiK) – jednostka organizacyjna samorządu województwa dolnośląskiego. Mimo kryzysu gospodarczego, który na przełomie 2008/2009 dotknął Województwo Dolnośląskie realizujące koncepcję „Zielonego Światła” dla budowy dolnośląskich dróg, w budżecie na rok 2009 zwiększono udział majątkowych wydatków inwestycyjnych. Uruchomiono również mechanizm tzw. kotwicy inwestycyjnej, który spowodował, że niezależnie od wykonania planu dochodów budżetowych w 2009 r. (i w latach następnych) wysokość wydatków przeznaczonych na inwestycje nie zmaleje. W budżecie na rok 2010 wydatki majątkowe znów się zwiększyły i stanowiły ponad 52% wydatków ogółem. Zwiększając inwestycje publiczne, zrekomensowano spadek inwestycji przedsiębiorstw w okresie pogorszenia koniunktury gospodarczej oraz powstrzymano proces wzrostu bezrobocia w okresie najsilniejszego spowolnienia gospodarczego.

#### **4. Budowa nowoczesnej infrastruktury kolejowej i lotniczej. Powstanie i rozwój Dolnośląskich Kolei Dojazdowych (DKD)**

Samorząd Województwa Dolnośląskiego utrzymał w ramach WPI wysokie nakłady na rozwój infrastruktury kolejowej i lotniczej w województwie na lata 2007-2013. Do najważniejszych inwestycji realizowanych przez samorząd w 2009 r., które przyczyniły się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego w regionie, należy zaliczyć inwestycje realizowane w ramach budowy Dolnośląskich Kolei Dojazdowych (DKD) oraz dofinansowanie spółki „Port Lotniczy Wrocław SA” celem rozbudowy lotniska. DSDiK zrealizowała kosztem 11,2 mln zł budowę linii kolejowej nr 326 Wrocław–Trzebnica, przejętą wcześniej od spółki PKP PLK SA i będącą częścią budowanej kolei metropolitalnej. Zadaniem przewozów kolejowych będzie usprawnienie komunikacji zbiorowej na terenie miasta Wrocławia oraz obszaru funkcjonalnie, ekonomicznie i społecznie z nim zespolonego, który stanowi Wrocławski Obszar Metropolitalny, stając się następnym środkiem komunikacji miejskiej oferowanym mieszkańcom metropolii. W 2009 r. województwo rozpoczęło realizację projektu DKD. Nadrzędnym założeniem, jakie przyświeca realizacji projektu, jest zapewnienie kolejowych usług transportowych na wysokim poziomie. Inwestycja ma zapewnić jak największe zintegrowanie systemu regionalnych i aglomeracyjnych połączeń kolejowych z innymi środkami transportowymi o charakterze wewnątrzmijskim. DKD obsługiwane jest przez dwie firmy: Koleje Dolnośląskie SA oraz Przewozy Regionalne sp. z o.o. Istotnym dodatkowym elementem projektu DKD jest wprowadzenie wspólnego biletu dla obu przewoźników. 20 września 2009 r. odbył się pierwszy przejazd w ramach kolei DKD pomiędzy Wrocławiem a Trzebnicą, który był zwiastunem przyszłego rozwoju tej inicjatywy regionalnej. Od 1 marca 2010 r. Koleje Dolnośląskie SA, działając w ramach projektu DKD, otworzyły nową linię i przejęły obsługę połączeń regionalnych na trasie Węglińiec – Zgorzelec, na której pasażerów przewozić będą nowoczesne auto-

busy szynowe. Budowa Dolnośląskich Kolei Dojazdowych to również zakup przez samorząd województwa nowoczesnych środków transportowych. Na lata następne planowane jest otwarcie kolejnych linii DKD, które finalnie utworzą nowoczesną kolej regionalną, umożliwiającą mieszkańcom regionu i przyjezdnym z zewnątrz bezproblemowy i szybki dojazd do każdego miejsca na Dolnym Śląsku.

Samorząd województwa zaangażowany jest również w rozbudowę lotniska wrocławskiego. W ramach WPI na lata 2007-2013 zostanie przeznaczony 35 mln zł na dokapitalizowanie spółki „Port Lotniczy Wrocław SA”, realizującej inwestycję rozbudowy wrocławskiego portu lotniczego. Zwiększenie przepustowości Portu Lotniczego im. Mikołaja Kopernika na Strachowicach jest jednym z głównych warunków rozwoju Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego. Oprócz rozbudowy samego lotniska niezbędne jest również doprowadzenie do niego nowoczesnej infrastruktury kolejowej i drogowej. Szybkie połączenie Wrocławia z innymi ośrodkami w kraju oraz w Europie umożliwi tworzącemu się na Dolnym Śląsku obszarowi metropolitalnemu uczestnictwo na pełnych prawach w europejskiej sieci metropolii XXI wieku.

## **5. Uczestnictwo Województwa Dolnośląskiego w tworzeniu Europejskiego Korytarza Transportowego (CETC) oraz w projekcie aktywizacji międzynarodowej Odrzańskiej Drogi Wodnej, będących przykładami budowy dostępności komunikacyjnej metropolii na poziomie paneuropejskim**

UE rozwija się dzięki handlowi. Nie byłoby to możliwe bez istnienia nowoczesnej infrastruktury transportowej budowanej w Europie przez ostatnie kilkadziesiąt lat. Rodzaj powiązań pomiędzy krajami „starej piętnastki”, umożliwiający w tak olbrzymiej skali handel wewnątrz UE, widoczny jest w intensywności połączeń lotniczych, kolejowych, drogowych, morskich, jak również w wykorzystaniu potencjału europejskich rzek. Polska, która dołączyła do krajów wolnego świata w 1989 r., po okresie wielopokoleniowego odcięcia od świata rozwiniętego, musi dopiero tworzyć podobne sieci powiązań. Jako kraj Europy Środkowej, członek Unii Europejskiej oraz Grupy Wyszehradzkiej, Polska powinna dążyć do większego rozwoju powiązań handlowych i turystycznych na linii północ – południe, która znacznie intensywniej niż dzisiaj powiązałaby nasz kraj z bogatymi państwami skandynawskimi oraz naszymi partnerami z południa. Projektem, który wychodzi naprzeciw takim staraniom jest inicjatywa utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC). Korytarz ten, który po polskiej stronie objął cztery województwa zachodniej Polski, z kluczowym znaczeniem rzeki Odry jako jednego z głównych szlaków transportowych w ramach CETC, może stanowić potencjalnie wielką szansę rozwoju dla Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego. W skali międzynarodowej korytarz CETC może się przyczynić do zwiększenia obrotów gospodarczych między Skandynawią a Afryką północną, krajami Azji Mniejszej i Półwyspu Arabskiego.



Porozumienie na rzecz utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego zostało podpisane 6 kwietnia 2004 r. przez zainteresowane regiony. W 2004 r. były to: region Skania (Szwecja), region Hradec Kralove (Czechy), region Bratysława (Słowacja), województwa zachodniopomorskie, lubuskie i dolnośląskie (Polska). W latach 2007-2008 do inicjatywy CETC dołączyli kolejni partnerzy: region Trnava (Słowacja), powiaty Vas i Zala (Węgry), powiat Varaždin (Chorwacja) oraz Győr-Moson-Sopron (Węgry). W roku 2010 do porozumienia dołączyło m.in. województwo opolskie. Wolę przystąpienia do inicjatywy zgłosiły kolejne regiony. CETC ma być korytarzem multimodalnym, systemem powiązań drogowych, kolejowych, morskich, rzecznych i lotniczych, ciągnących się od Adriatyku po Skandynawię. Na terenie Polski obejmuje m.in.: drogi ekspresowe S3, S5, linie kolejowe C-E 59, E 59, Odrzańską Drogę Wodną i porty lotnicze. W dniu 18 lutego 2010 r. Sejmik Województwa Dolnośląskiego zwrócił się do Rządu, Senatu i Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie uwzględnienia w stanowisku Rzeczypospolitej Polskiej co do modyfikacji wytycznych dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) interesów Województwa Dolnośląskiego i pozostałych regionów zachodniej Polski, w tym w szczególności o wskazanie w nim wszystkich elementów planowanego Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC). W odpowiedzi na stanowisko Ministra Infrastruktury RP w sprawie modyfikacji wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej, zawartej w „Informacji nt. wyników prac Zespołu do spraw przygotowania propozycji modyfikacji wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)” odnoszących się do propozycji uzupełnień sieci kompleksowej oraz propozycji projektów priorytetowych, samorząd województwa wniósł o dodatkowe uzupełnienia kompleksowej sieci TEN-T: o przedłużenie drogi S-5 z Wrocławia do Boboszowa, co stanowić będzie istotne połączenie transeuropejskie w kierunku Brna i Wiednia, oraz uwzględnienie na tej liście całego przebiegu drogi wodnej Odry, co umożliwi w dalszej perspektywie rozbudowę multimodalnych szlaków transportowych w ramach planowanego połączenia Dunaj – Odra – Łaba.

Oprócz inwestycji drogowych, podstawą potencjalnego sukcesu korytarza CETC jest właściwe wykorzystanie szlaku komunikacyjnego Odrzańskiej Drogi Wodnej<sup>4</sup>. Poprzez budowę niezbędnej infrastruktury może to bardzo pozytywnie wpłynąć na rozwój Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego i samego miasta Wrocławia, będącego przecież metropolią odrzańską. Znaczenie Odry w handlu w regionie środkowoeuropejskim mogłoby być jeszcze większe w przypadku podjęcia przez Unię Europejską decyzji o budowie kanału Odra – Dunaj. Odrzańska Droga Wodna łączy aglomerację szczecińską oraz morsko-rzeczne porty ujścia Odry z aglomeracjami wrocławską i górnośląską. Za pośrednictwem drogi wodnej Wisła – Odra złączy się z wielkopolskim obszarem gospodarczym i pozostałą siecią polskich dróg wodnych,

---

<sup>4</sup> K. Woś, M. Miłkowski, *Aktywizacja międzynarodowej Odrzańskiej Drogi Wodnej jako ważnego elementu Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC)*, „Gospodarka Wodna” 2009, nr 12, s. 498-501.

a poprzez kanały Odra – Hawela i Odra – Szprewa z aglomeracją berlińską oraz zachodnią częścią kontynentu europejskiego. Osobną kwestią pozostaje projekt budowy kanału łączącego Odrę z Dunajem. Jego ewentualna realizacja wzmocniłaby inicjatywę CETC oraz rolę Odry jako kluczowego wodnego śródlądowego szlaku transportowego w transkontynentalnym połączeniu żegludowym pomiędzy Bałtykiem i basenem Dunaju. Podniosłaby również bezpieczeństwo przeciwpowodziowe na Odrze, gdyż z inicjatywą budowy kanału Odra – Dunaj wiąże się ściśle realizacja zbiornika wodnego „Racibórz”. Ponadto kanał otworzyłby nowe szanse rozwoju Wrocławia jako ważnego ośrodka metropolitalnego w całym regionie Europy Środkowo-Wschodniej.

## 6. Podsumowanie

Samorząd województwa, realizując zapisy Strategii Rozwoju Województwa do roku 2020 oraz zaakceptowaną przez Marszałka M. Łapińskiego koncepcję „Zielonego Światła” dla budowy dróg w województwie, prowadzi działania inwestycyjne (drogowe, kolejowe, rzeczne i lotnicze) poprawiające dostępność komunikacyjną w regionie. W związku z brakiem ustawy metropolitalnej, która definiowałaby sposób zarządzania obszarami metropolitalnymi i dzielenia środków pomiędzy nimi oraz określałaby relacje między metropolią a otaczającym ją obszarem, samorząd województwa wychodzi z założenia, że jego rolą jest zainicjowanie budowy nowoczesnych dróg transportu usprawniających powiązania komunikacyjne w ramach obszaru metropolitalnego i łączących WrOM z innymi regionami (krajowymi i zagranicznymi). W ramach realizacji tego działania samorząd województwa zaangażowany jest w budowę Dolnośląskich Kolei Dojazdowych oraz w ramach WPI finansuje budowę infrastruktury drogowej i kolejowej w województwie.

W dniu 21 maja 2010 r. marszałkowie województw dolnośląskiego, lubuskiego, wielkopolskiego i zachodniopomorskiego wystosowali do Ministra Rozwoju Regionalnego Elżbiety Bieńkowskiej list, w którym apelują o jak najszybsze podjęcie przez resort prac nad makroregionalnym dokumentem strategicznym dotyczącym rozwoju Polski Zachodniej. Inicjatywa opracowania Strategii Polski Zachodniej i przygotowania w nowym okresie programowania 2014-2020 dedykowanego jej Programu Operacyjnego Polska Zachodnia, oparta jest na kilku priorytetach, spośród których najważniejszy jest „rozwój układu komunikacyjnego, szczególnie w układzie północ – południe, tj. realizacja lub modernizacja dróg ekspresowych, linii kolejowych, Odrzańskiej Drogi Wodnej, portów morskich oraz wzmocnienia powiązań zewnętrznych, w tym realizacja ponadregionalnej i międzynarodowej inicjatywy Środkoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC), a także realizacja szybkich i dogodnych połączeń transportowych z Polski Zachodniej do Warszawy, Berlina i Pragi”. Jeżeli inicjatywa ta się powiedzie, wówczas w nowym okresie programowania obok istniejącego programu Polska Wschodnia powstanie wydzielony Program Operacyjny Polska Zachodnia. Współpraca ponadregionalna obejmująca Polskę Zachodnią połączy nie tylko cztery województwa, ale również



zbliży do siebie trzy powstające duże polskie metropolie: poznańską, szczecińską i wrocławską. Program Operacyjny Polska Zachodnia, poprzez realizację przygotowanych na poziomie makroregionalnym projektów, dodatkowo będzie mógł służyć wzmocnieniu głównych ośrodków wzrostu poprzez lepsze ich skomunikowanie z otoczeniem krajowym i zagranicznym oraz poprzez dalszy rozwój oparty na zasadzie zrównoważonego rozwoju.

## Literatura

- Castells M., *Spoleczeństwo sieci*, PWN, Warszawa 2007.
- Głowaczewski R., *Realizacja zadań na drogach wojewódzkich w 2009 roku*, Wrocław 2010.
- Gorzela G., Jałowiecki B., Smętkowski M., *Obszary metropolitalne w Polsce: Problemy rozwojowe i delimitacja*, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych (EUROREG), Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2008.
- Lendzion J., *Znaczenie obszarów metropolitalnych i ich otoczenia oraz współczesnych procesów metropolizacyjnych w kształtowaniu polityki regionalnej Państwa*, Ekspertyza przygotowana na zamówienie Departamentu Polityki Regionalnej Ministerstwa Gospodarki i Pracy (umowa BAB. I. 374 / F z dnia 3 grudnia 2004 r.) dla potrzeb tworzenia Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego.
- Potoczna I., *Wzrost konkurencyjności Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego*, Wrocław 2007.
- Smętkowski M., Jałowiecki B., Gorzela G., *Obszary metropolitalne w Polsce: problemy rozwojowe i delimitacja (Diagnoza problemów rozwoju obszarów metropolitalnych i rekomendacja delimitacji obszarów metropolitalnych w Polsce)*, Raporty i Analizy EUROREG NR 1/2009, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych EUROREG, Warszawa, maj 2008.
- Szlachta J., *Metodyka prowadzenia prac na rzecz wsparcia rozwoju WOM jako obszaru funkcjonalnego (prezentacja)*, Wrocław 2010.
- Woś K., Miłkowski M., *Aktywizacja międzynarodowej Odrzańskiej Drogi Wodnej jako ważnego elementu Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC)*, „Gospodarka Wodna” 2009, nr 12, s. 498-501.

## ACTIONS OF VOIVODESHIP GOVERNMENT IN ORDER TO IMPROVE TRANSPORT ACCESSIBILITY OF THE LOWER SILESIAN METROPOLITAN AREA

**Summary:** The article discusses the actions of the Lower Silesia voivodeship government in order to improve transport accessibility of the emerging Wrocław Metropolitan Area. The authors of the article start with the analysis of the formation process of metropolitan areas in the contemporary world and particularly in Europe. Based on that analysis they present the actions carried out by Lower Silesia voivodeship in recent years aimed at the improvement of local roads, railways and airport infrastructure. As a part of these actions a special attention should be paid to the commitment of the voivodeship government in building a modern metropolitan railway system, creating Central European Transport Corridor (CETC) and activating the Odra River Waterway. All these actions aim at strengthening primary growth centre in Lower Silesia Voivodeship which is Wrocław Metropolitan Area, through better links with local and foreign environment and, consequently, leading to further growth based on the principle of sustainable development.