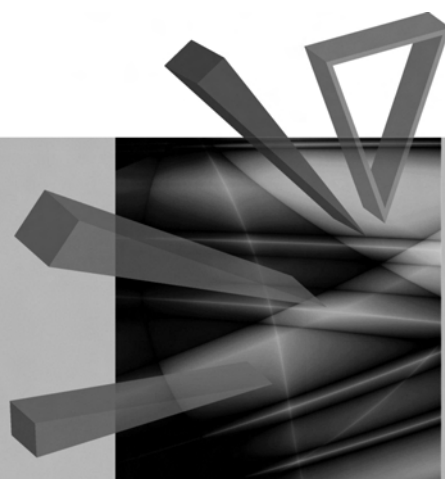


PRACE NAUKOWE
Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
RESEARCH PAPERS
of Wrocław University of Economics

244

Problemy rozwoju regionalnego



Redaktorzy naukowi
Elżbieta Sobczak
Andrzej Raszkowski



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2012

Recenzenci: Piotr Bury, Beata Filipiak, Tadeusz Grabiński, Anna Malina, Danuta Stawasz,
Edward Stawasz, Eugeniusz Wojciechowski

Redaktor Wydawnictwa: Elżbieta Kożuchowska

Redaktor techniczny: Barbara Łopusiewicz

Korektor: Aleksandra Śliwka

Łamanie: Beata Mazur

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna na stronie www.ibuk.pl

Streszczenia opublikowanych artykułów są dostępne w międzynarodowej bazie danych
The Central European Journal of Social Sciences and Humanities <http://cejsh.icm.edu.pl>
oraz w The Central and Eastern European Online Library www.ceeol.com
a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon,
http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się
na stronie internetowej Wydawnictwa
www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie
wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2012

ISSN 1899-3192

ISBN 978-83-7695-229-1

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk: Drukarnia TOTEM

Spis treści

Wstęp	13
Malgorzata Markowska, Danuta Strahl: Klasyfikacja dynamiczna europejskiej przestrzeni regionalnej ze względu na poziom identyfikatorów innowacyjności typu Output	15
Marek Szajt: Zmiana pozycji innowacyjnej regionów w rozszerzającej się Unii Europejskiej	29
Elżbieta Izabela Misiewicz: Innowacyjność a rozwój regionalny – model miękki	39
Katarzyna Widera: Analiza porównawcza poziomu innowacyjności regionów	48
Elżbieta Sobczak: Statystyczna analiza pracujących według intensywności działalności B+R w państwach Unii Europejskiej.....	56
Malgorzata Markowska: Klasyfikacja unijnych regionów ze względu na dynamikę charakterystyk innowacyjności (w zakresie Output)	66
Dariusz Głuszczuk: Regionalny system innowacji – ujęcie definicyjne i modelowe (dyskusje na gruncie teorii).....	81
Andrzej Sztando: Ocena systemów wdrażania regionalnych strategii innowacji – raport z badań.....	90
Bartłomiej Jefmański, Malgorzata Markowska: Ocena pozycji polskich regionów ze względu na inteligentną specjalizację w europejskiej przestrzeni z wykorzystaniem klasyfikacji rozmytej.....	102
Anna Beata Kawka: Wpływ jakości kapitału ludzkiego na rozwój regionalny	114
Iwona Skrodzka: Kapitał intelektualny a poziom rozwoju gospodarczego polskich województw – model miękki	124
Malgorzata Juchniewicz, Urszula Tomczyk: Regionalne zróżnicowanie kapitału intelektualnego przedsiębiorstw w Polsce	136
Magdalena Graczyk, Leszek Kaźmierczak-Piwko: Rola ekoinnowacji w procesie zrównoważonego rozwoju regionu	147
Katarzyna Szymańska: Innowacyjność regionu jako narzędzie kształtujące kulturę organizacyjną MSP.....	158
Łukasz Mamica: Wzornictwo przemysłowe jako sektor przemysłów kreatywnych.....	168
Arkadiusz Świadek, Marek Tomaszewski: Łańcuchy dostaw w kształtowaniu innowacyjności regionów Polski zachodniej.....	178
Patrycja Zwiech: Znaczenie kapitału ludzkiego w rozwoju województwa zachodniopomorskiego.....	190

Janusz Kornecki, Maciej Kokotek, Arkadiusz Szymański: Wsparcie innowacyjności małych i średnich przedsiębiorstw w rozwoju województwa łódzkiego.....	201
Krzysztof Krukowski, Maciej Zastempowski: Instrumenty finansowe wspierające innowacyjność przedsiębiorstw województwa kujawsko-pomorskiego w świetle badań empirycznych.....	211
Marek Obrębalski: Współczesne problemy polityki regionalnej Unii Europejskiej i Polski.....	218
Bogdan Leszkiewicz: Strategie Unii Europejskiej w zakresie polityki regionalnej.....	228
Tomasz Dorożyński: Polityka spójności Unii Europejskiej a gospodarka lokalna i regionalna.....	236
Ewa Kusideł: Wpływ polityki spójności na konwergencję wewnętrzną w Polsce.....	246
Artur Lipieta, Barbara Pawelek, Roman Huptas: Analiza porównawcza województw Polski ze względu na wykorzystanie środków unijnych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w latach 2007–2010.....	257
Mariusz Wiśniewski: Regionalne zróżnicowanie absorpcji unijnego wsparcia dla polskiej wsi.....	266
Kinga Wasilewska: JESSICA, JEREMIE i JASPERS na rzecz wzrostu gospodarczego.....	278
Alojzy Zalewski: Rynkowe uwarunkowania konkurencji terytorialnej w świetle inwestycji rzeczowych.....	290
Małgorzata Leśniak-Johann: Uwarunkowania konkurencji i współpracy w kontekście rozwoju turystyki na pograniczu dolnośląsko-saksońskim. Zarys problemu.....	300
Emilia Bogacka: Współpraca w zakresie bezpieczeństwa publicznego na obszarze nadgranicznym Polski z Niemcami.....	312
Alina Kulczyk-Dynowska, Katarzyna Przybyła: Karkonoskie parki narodowe (Karkonoski Park Narodowy i Krkonošský Národní Park) a rozwój transgranicznej przestrzeni regionalnej.....	321
Anna Malina, Dorota Mierzwa: Analiza porównawcza sytuacji makroekonomicznej Polski i krajów ościennych w okresie 20 lat przemian gospodarczych.....	330
Zbigniew Piepiora: Występowanie katastrof naturalnych w Europie i międzynarodowa współpraca w zakresie przeciwdziałania ich skutkom.....	342
Jakub Piecuch, Łukasz Paluch: Społeczno-ekonomiczne uwarunkowania rozwoju regionów basenu Morza Śródziemnego.....	357
Adam Dąbrowski: Globalizacja a regionalizm.....	366
Krzysztof Malik: Wybrane metody oceny polityki rozwoju regionu.....	374
Dorota Rynio: Regiony problemowe wobec nowego paradygmatu polityki regionalnej w Polsce.....	394

Piotr Rzeńca: Parki tematyczne jako czynnik rozwoju gospodarki. Identyfikacja zjawiska.....	405
Renata Lisowska: Uwarunkowania rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw w regionach zmarginalizowanych na przykładzie województwa łódzkiego.....	416
Aleksandra Koźlak: Transport jako czynnik rozwoju regionalnego	425
Adam Przybyłowski: Inwestycje transportowe w województwie dolnośląskim w aspekcie realizacji strategii zrównoważonego rozwoju	435
Paweł Andrzejczyk: Znaczenie logistyki zwrotnej dla zrównoważonego rozwoju regionu	450
Waldemar A. Gorzym-Wilkowski: Wojewódzkie planowanie przestrzenne – istota, możliwości i ograniczenia.....	460
Andrzej Raszkowski: Wybrane aspekty orientacji marketingowej jednostek terytorialnych.....	470
Krzysztof Wiktorowski: Tożsamość regionalna i lokalna jako element zrównoważonego rozwoju regionu zachodniopomorskiego	480
Jan Polski: Efekty zewnętrzne w marketingu urbanistycznym	491
Danuta Stawasz: Regionalne zróżnicowania rozwoju polskich regionów po 10 latach funkcjonowania samorządu terytorialnego	501
Beata Bal-Domańska: Klasyfikacja podregionów Polski szczebla NUTS-3 ze względu na poziom rozwoju gospodarczego	509
Łukasz Mach: Zastosowanie metod wielowymiarowej analizy do oceny potencjału rozwojowego regionów.....	520
Grażyna Karmowska: Porównanie rozwoju subregionów województwa zachodniopomorskiego w latach 1999–2007	530
Ewa Mazur-Wierzbicka: Stymulowanie zrównoważonego rozwoju w regionie zachodniopomorskim przy wykorzystaniu dobrych praktyk.....	542
Maria Kola-Bezka: Przedsiębiorczość jako czynnik rozwoju regionu w świetle wyników badania ankietowego mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego	552
Joanna Kosmaczewska: Przedsiębiorczość jako stymulanta turystycznego rozwoju obszarów wiejskich.....	563
Sandra Misiak: Aktywność zawodowa kobiet w województwie zachodniopomorskim	573
Agnieszka Skowronek-Grądział: Analiza porównawcza obszarów wiejskich w zakresie infrastruktury służącej ochronie środowiska	582
Justyna Danielewicz, Maciej Turała: Analiza zróżnicowania przestrzennego wydatków na usługi z zakresu oświaty i wychowania w Polsce	594
Anna Majchrzak: Ocena sytuacji finansowej powiatów województwa wielkopolskiego z wykorzystaniem metody Warda	602
Marian Maciejuk: Struktura pomocy publicznej dla przedsiębiorców w Polsce w latach 2006-2009	612

Tomasz Kołakowski: Pomoc publiczna udzielona przez dolnośląskie samorządy podmiotom gospodarczym – dynamika i rodzaje wsparcia.....	623
Andrzej Wasiak: Restrukturyzacja w PKP na przykładzie PKP Energetyka SA	636
Monika Murzyn-Kupisz: Działania na rzecz zachowania dziedzictwa kulturowego a efekty mnożnikowe w gospodarce lokalnej i regionalnej.....	645
Marcelina Zapotoczna, Joanna Cymerman: Wykorzystanie wielowymiarowej analizy dyskryminacyjnej do grupowania wspólnot mieszkaniowych	658
Agnieszka Kłysik-Uryszek: Działalność eksportowa spółek z udziałem kapitału zagranicznego – regionalne zróżnicowania w Polsce.....	668

Summaries

Malgorzata Markowska, Danuta Strahl: Dynamic classification of the European regional space regarding the level of Output innovation identifiers	28
Marek Szajt: Change in the innovative position of regions in the enlarging European Union.....	38
Elżbieta Izabela Misiewicz: Innovation and regional development – the soft model	47
Katarzyna Widera: Comparative analysis of the level of innovation in regions.....	55
Elżbieta Sobczak: Statistical analysis of workforce by the intensity of R&D activity in EU countries	65
Malgorzata Markowska: EU regions classification by the dynamics of innovation characteristics (regarding Output)	80
Dariusz Głuszczyk: Regional innovation system – the definitive and the model approach (theoretical discussions).....	89
Andrzej Sztando: Assessment of the regional innovation strategies implementation systems – a study report.....	101
Bartłomiej Jefmański, Malgorzata Markowska: The assessment of Polish regions with regard to smart specialization in European space applying fuzzy classification.....	113
Anna Beata Kawka: The influence of human capital quality on regional development.....	123
Iwona Skrodzka: Intellectual capital influence and the level of economic development in Polish regions – the soft model.....	135
Malgorzata Juchniewicz, Urszula Tomczyk: Regional differentiation of enterprise intellectual capital in Poland.....	146
Magdalena Graczyk, Leszek Kaźmierczak-Piwko: The role of eco-innovation in the process of sustainable development of a region.....	157

Katarzyna Szymańska: Region innovativeness as a tool shaping the organisational culture of SMEs.....	167
Lukasz Mamica: Industrial design as a sector of creative industries.....	177
Arkadiusz Świadek, Marek Tomaszewski: Supply chain in shaping the innovativeness of Western Poland regions	189
Patrycja Zwiech: The importance of human capital in the development of West Pomeranian Voivodeship	200
Janusz Kornecki, Maciej Kokotek, Arkadiusz Szymański: Support for the innovativeness of small and medium-sized enterprises in the development of Łódź Voivodeship.....	210
Krzysztof Krukowski, Maciej Zastempowski: Financial instruments supporting the innovativeness of Kuyavian-Pomeranian Voivodeship in the light of empirical research	217
Marek Obrębalski: Contemporary problems of the regional policy of the European Union and Poland	227
Bogdan Leszkiewicz: Strategies of the European Union regional policy	235
Tomasz Dorożyński: The role of EU cohesion policy in regional and local economy.....	245
Ewa Kusidel: The impact of the cohesion policy on the internal convergence in Poland	256
Artur Lipieta, Barbara Pawelek, Roman Huptas: Comparative analysis of Polish Nuts 2 level regions from the point of view of the level of using European funds from the European Regional Development Fund for the period between January 2007 and June 2010	265
Mariusz Wiśniewski: Regional diversification of EU support absorption for Polish rural areas.....	277
Kinga Wasilewska: JESSICA, JEREMIE and JASPERS for economic growth.....	289
Alojzy Zalewski: Market determinants of territorial competition in the light of material investments.....	299
Małgorzata Leśniak-Johann: Conditions of the cooperation and competition in tourism in Saxony–Lower Silesian borderland. Selected problems.....	311
Emilia Bogacka: Cooperation in the area of public safety in the Poland–Germany borderland.....	320
Alina Kulczyk-Dynowska, Katarzyna Przybyła: Giant Mountains national parks (KPN and KRNAP) and the development of cross-border regional space	329
Anna Malina, Dorota Mierzwa: A comparative analysis of macroeconomic situation in Poland and neighbouring countries in the 20-year period of structural changes	341
Zbigniew Piepiora: The occurrence of natural disasters in Europe and the international cooperation in the field of counteracting their results	356

Jakub Piecuch, Łukasz Paluch: Determinants of social and economic development of the Mediterranean basin regions.....	365
Adam Dąbrowski: Globalization and regionalization.....	373
Krzysztof Malik: Chosen methods of regional development policy evaluation	393
Dorota Rynio: Problem regions in the face of a new paradigm of the regional policy in Poland	404
Piotr Rzeńca: Theme parks as a factor in the development of economy. An identification of the phenomenon	415
Renata Lisowska: The determinants of SME growth in marginalized regions illustrated with the example of Łódź Voivodeship	424
Aleksandra Koźlak: Transport as a factor of regional development	434
Adam Przybyłowski: Transport investments in Lower Silesian Voivodeship in the context of sustainable development strategy	449
Paweł Andrzejczyk: The significance of reverse logistics for balanced region development.....	459
Waldemar A. Gorzym-Wilkowski: Voivodeship spatial planning – the essence, opportunities and constraints	469
Andrzej Raszkowski: Selected aspects of the marketing orientation of territorial units	479
Krzysztof Wiktorowski: Regional and local identity as an element of sustainable development of the West Pomeranian region.....	490
Jan Polski: External effects in urban marketing.....	500
Danuta Stawasz: Regional differences in the development of Polish regions after the establishment of territorial self-government	508
Beata Bal-Domańska: Classification of Polish sub-regions (NUTS-3) by economic development level	519
Łukasz Mach: Application of the methods of multidimensional comparative analysis as a basis for parameters assignment of development potential of regions.....	529
Grażyna Karmowska: A comparison of the development of the subregions of West Pomeranian Voivodeship in 1999-2007.....	541
Ewa Mazur-Wierzbicka: Stimulating sustainable development in West Pomeranian Voivodeship by using good practices.....	551
Maria Kola-Bezka: Entrepreneurship as a factor of regional development on the basis of the survey results of the residents of Kuyavian-Pomeranian Voivodeship	562
Joanna Kosmaczewska: Entrepreneurship as a stimulus to tourism development in rural areas	572
Sandra Misiak: Professional activity of women in West Pomeranian Voivodeship.....	581
Agnieszka Skowronek-Grądziel: A comparative analysis of rural areas in the field of environment protection infrastructure	593

Justyna Danielewicz, Maciej Turała: Analysis of spatial differentiation of expenditure on education in Poland.....	601
Anna Majchrzak: Financial standing of counties in Greater Poland Voivodeship assessed with Ward's method.....	611
Marian Maciejuk: The structure of public aid for entrepreneurs in Poland in the period 2006-2009.....	622
Tomasz Kołakowski: Public aid granted to economic entities by Lower Silesian self-governments – dynamics and types of support.....	635
Andrzej Wasiak: Restructuring in PKP illustrated by the case of PKP Energetyka SA.....	644
Monika Murzyn-Kupisz: Activities aimed at preservation of cultural heritage and multiplier effects in the local and regional economy.....	657
Marcelina Zapotoczna, Joanna Cymerman: Using the multidimensional discriminant analysis for grouping housing cooperatives.....	667
Agnieszka Kłysik-Uryszek: Export activity of companies with foreign capital – regional differences in Poland.....	677

Adam Przybyłowski

Akademia Morska w Gdyni

INWESTYCJE TRANSPORTOWE W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM W ASPEKTCIE REALIZACJI STRATEGII ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU¹

Streszczenie: Celem publikacji jest przedstawienie inwestycji transportowych w województwie dolnośląskim w aspekcie realizacji koncepcji rozwoju zrównoważonego, w kontekście założeń zawartych w dokumentach strategicznych na poziomie UE, kraju oraz regionu na tle innych polskich regionów. Do osiągnięcia celu opracowania posłużono się danymi statystycznymi, źródłowymi dokumentami strategicznymi i programowymi oraz informacjami dostępnymi na oficjalnych stronach internetowych, publikacjami i artykułami naukowymi dotyczącymi analizowanej problematyki, a także wywiadem bezpośrednim przeprowadzonym w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego.

Słowa kluczowe: zrównoważony rozwój, województwo dolnośląskie, inwestycje transportowe.

1. Wstęp

Rozwój regionalny rozumieć można jako rezultat wzajemnie współdziałających czynników, wśród których wyróżnić należy lokalny i regionalny potencjał rozwojowy, lokalizację, tendencje i działania inwestycyjne. Szczególną rolę w rozwoju regionalnym odgrywa dostępność komunikacyjna. Transport jest jednym z ważniejszych czynników rozwoju regionalnego i lokalnego, umożliwia wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy. Jednocześnie, w świetle wyzwań, jego rozwój musi być zrównoważony. Przed polskimi regionami stoi wiele wyzwań, m.in. w zakresie rozbudowy infrastruktury transportowej, poprawienia bezpieczeństwa na drogach i poziomu ekologizacji rozwiązań technicznych w zgodzie ze znowelizowaną w marcu 2011 r. Białą Księgą UE. Stan i plany w odniesieniu do realizacji inwestycji transportowych w Polsce ukazują wiele barier w kontekście zmierzania w kierunku zrównoważonego rozwoju systemu transportowego. Celem publikacji jest przedstawienie

¹ Praca naukowa finansowana ze środków budżetowych na naukę w latach 2010–2012 jako projekt badawczy.

inwestycji transportowych w województwie dolnośląskim w aspekcie realizacji koncepcji rozwoju zrównoważonego, w kontekście założeń zawartych w dokumentach strategicznych na poziomie UE, kraju oraz regionu na tle innych polskich regionów.

2. Istota i kryteria zrównoważonego rozwoju transportu w kontekście unijnych i polskich celów strategicznych dotyczących rozwoju transportu

Zrównoważony rozwój, nazywany ekorozwojem, to rozwój społeczno-gospodarczy, w którym w celu zrównoważenia szans dostępu obywateli do środowiska następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, gwarantująca zachowanie równowagi przyrodniczej oraz trwałość podstawowych procesów przyrodniczych (tab. 1) [Borys 1999]. Większość aktualnych definicji obejmuje trzy podstawowe kategorie zagadnień związanych ze zrównoważeniem i rozwojem zrównoważonym: ekonomiczne, społeczne i środowiskowe (lub ekologiczne), i włączone do nich inne kwestie, takie jak zarządzanie i zrównoważenie fiskalne [Borys 2005; Litman 2007]. Istnieje jednocześnie wiele innych – bardziej rozbudowanych – modeli zrównoważonego rozwoju [Piontek 2002].

Tabela 1. Definicje pojęć

Wyszczególnienie	Zrównoważenie	Zrównoważony rozwój	Zrównoważony rozwój transportu	Zrównoważony transport
Definicja	fundamentalne dążenie człowieka do ochrony i poprawy jego jakości życia w skali globalnej	rozwój, który „spełnia potrzeby współczesnego pokolenia, bez obciążania pokoleń przyszłych, które musiałyby samodzielnie zadbać o nowo powstałe, adekwatne dla nich potrzeby”	proces zmian w sektorze transportu wykazujący cechy rosnącego zrównoważenia	system, który umożliwia spełnienie podstawowej potrzeby dostępu do niego przez użytkowników, w sposób bezpieczny i spójny z potrzebami zdrowia ludzkiego i ekosystemów, oraz odpowiada wymogom wartości dostępnego kapitału w obrębie danego pokolenia i w skali międzypokoleniowej

Źródło: opracowanie własne.

Zrównoważony transport to taki system, który umożliwia spełnienie podstawowej potrzeby dostępu do niego przez użytkowników, w sposób bezpieczny i spójny z potrzebami zdrowia ludzkiego i ekosystemów, oraz odpowiada wymogom wartości dostępnego kapitału w obrębie danego pokolenia i w skali międzypokoleniowej. Jest on przystępny cenowo, funkcjonalny, oferuje wybór środków transportu oraz wspiera prężnie rozwijającą się gospodarkę. Ogranicza emisje i odpady z uwzględnieniem stopy absorpcji, minimalizuje zużycie zasobów nieodnawialnych, ogranicza konsumpcję zasobów odnawialnych do poziomu odnowienia, przetwarza i wtórnie

wykorzystuje ich komponenty oraz minimalizuje wykorzystanie gruntów, a także ogranicza natężenie hałasu. Zgodnie z tą definicją system zrównoważonego transportu uwzględnia więc kryterium dostępności do usług transportowych zgodnie z wymogiem bezpieczeństwa zdrowotnego i środowiskowego, z uwzględnieniem zasady sprawiedliwości międzypokoleniowej, kryterium efektywności ekonomicznej oraz kryterium ograniczania wpływu na środowisko (negatywnych efektów zewnętrznych) i wykorzystania przestrzeni (gruntów).

W ramach cech pomiarowych zrównoważonego rozwoju transportu można wyróżnić następujące wskaźniki/mierniki:

- społeczne, np. mobilność, dostępność;
- ekonomiczne, np.: konkurencyjność, infrastruktura – rozwój i modernizacja – jak chociażby liczba centrów logistycznych na 10 000 km², intermodalność;
- środowiskowe, np. przyjazność środowiskowa (minimalizacja wpływów na środowisko).

Biała Księga transportowa UE z marca 2011 r. podkreśla konieczność podjęcia działań zapewniających bardziej zrównoważony rozwój transportu. Istotne znaczenie powinno zostać nadane działaniom opartym na długoterminowym wyobrażeniu mobilności ludzi i towarów, zgodnie z założeniami idei równoważenia całego sektora transportu. Do osiągnięcia tych celów niezbędne jest podjęcie właściwych decyzji inwestycyjnych oraz działań uzupełniających na poziomie całego obszaru Wspólnoty, a także na poziomie krajowym i regionalnym państw członkowskich. Działania optymalizujące powinny być podejmowane w praktyce na terenie całej Wspólnoty, na poziomach narodowych i regionalnych poszczególnych krajów członkowskich.

Rozwój infrastruktury transportowej w Polsce powinien być podporządkowany Strategii Rozwoju Kraju 2007–2015 (SRK), w której infrastruktura techniczna i społeczna stanowi drugi z sześciu priorytetów. W jego ramach jako najistotniejsze działania zdefiniowano [*Strategia Rozwoju Kraju...* 2006, s. 34–36]:

- budowę sieci dróg krajowych i autostrad, łączących główne ośrodki miejskie i wpisujących się w sieć TEN-T;
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez działania prewencyjne oraz poprawę systemu ratownictwa;
- rozwój systemów transportu publicznego, m.in. poprzez wdrażanie systemów zarządzania ruchem, tworzenie węzłów przesiadkowych oraz rozbudowę transportu szynowego;
- poprawę jakości usług kolei poprzez podnoszenie parametrów linii kolejowych, poprawę standardu taboru i zwiększenie udziału kolei w przewozach pasażerskich i towarowych;
- rozwój transportu drogą wodną (morskiego i śródlądowego) oraz poprawę atrakcyjności portów morskich;
- rozwój transportu lotniczego poprzez budowę i unowocześnianie lotnisk o zasięgu międzynarodowym oraz regionalnych, a także poprawę infrastruktury dojazdowej.

Cele priorytetu drugiego nie wyczerpują całości roli rozwoju infrastruktury transportowej w SRK, mowa jest o niej również w:

- priorytecie 6 – dotyczącym rozwoju regionalnego i podniesienia spójności terytorialnej kraju – postulat poprawy infrastruktury transportowej pomiędzy ośrodkami miejskimi, w relacjach miasto – wieś, wsparcie infrastruktury portowej oraz zwiększenie dostępności systemów transportu zbiorowego;
- priorytecie 5 – dotyczącym rozwoju obszarów wiejskich – postulat poprawy infrastruktury transportowej wsi;
- priorytecie 1 – dotyczącym wzrostu konkurencyjności i innowacyjności gospodarki – w kontekście wprowadzania elementów rynkowych z uwzględnieniem zabezpieczenia interesu strategicznego przez państwo.

Inne kluczowe strategie w zakresie transportu, stanowiące istotny kontekst analizowanej tematyki, to:

- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025 (PTP), zawierająca 10 priorytetów, dotyczących [*Polityka Transportowa Państwa... 2005*]:
 - radykalnej poprawy stanu dróg wszystkich kategorii oraz rozwoju sieci dróg krajowych i autostrad;
 - unowocześnień kolei, poprawy jej efektywności, poprawy stanu infrastruktury kolejowej oraz ograniczenia kosztów dostępu do niej;
 - poprawy bezpieczeństwa w transporcie;
 - poprawy jakości i konkurencyjności transportu publicznego w miastach i regionach;
 - rozwoju transportu intermodalnego, lotniczego, morskiego i śródlądowego;
 - wspierania przewoźników w rozszerzaniu oferty transportu międzynarodowego.
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), którego trzy z piętnastu osi priorytetowych dotyczą transportu:
 - oś priorytetowa VI – drogową i lotniczą sieć TEN-T;
 - oś priorytetowa VII – transport przyjazny środowisku (w tym kolejowy, miejski i wodny);
 - oś priorytetowa VIII – bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe (głównie drogowy, w znacznie mniejszym stopniu – lotniczy).

Istotnymi dokumentami strategicznymi w zakresie inwestycji transportowych w Polsce są również: Program budowy dróg krajowych na lata 2011–2015 [*Program budowy dróg... 2011*] oraz Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r. [*Master Plan... 2008*].

3. Rozwój transportu i inwestycje infrastrukturalne w województwie dolnośląskim na tle innych regionów w Polsce

Jeśli chodzi o drogi publiczne w 2010 r. w skali całego kraju, to ich gęstość wzrosła od roku 2005 o 6,5%, a najbardziej istotny wzrost nastąpił między 2009 a 2010 r. – aż 5,5% (ze 123,1 do 129,9 km/100 km²). Największy wzrost – prawie 13% w sto-

Tabela 2. Drogi publiczne w wybranych regionach w Polsce w km ogółem według kategorii dróg i województw w 2005, 2009 i 2010 r.

Województwo	Ogółem w liczbach bezwzględnych			Ogółem na 100 km ²			Krajowe			Wojewódzkie			Powiatowe			Gminne		
	a) 2005=100%	b) 2009	c) 2010	a) 2005=100%	b) 2009	c) 2010	a) 2005=100%	b) 2009	c) 2010	a) 2005=100%	b) 2009	c) 2010	a) 2005=100%	b) 2009	c) 2010	a) 2005=100%	b) 2009	c) 2010
Polska	381 462,8=100%	384 830,0= 101%	406 122,1=106%	122,0=100%	123,1=101%	129,9=106,5%	18 287,3	18 287,3	18 287,3	28 476,3	28 476,3	28 476,3	128 328,2	126	126	206 371,0=100%		
2009							578,7	578,7	578,7	28 465,8	28 465,8	28 465,8	599,2	599,2	599,2	211 186,3=102%		
2010							18 607,9	18 607,9	18 607,9	28 461,1	28 461,1	28 461,1	126 172,7	126 172,7	126 172,7	232 880,4=113%		
Dolnośląskie	22 430,2	22 542,4	23 468,0	112,4=100%	113,0=100,5%	117,7=104,7%	1 320,7	1 388,9	1 394,7	2 411,5	2 373,8	2 362,4	8 907,1	8 794,1	8 725,8	9 790,9		
Lubuskie	13 107,9	12 896,5	13 218,2	93,7=100%	92,2=98,4%	94,5=100,8%	838,1	831,7	831,7	1 589,0	1 589,0	1 589,0	4 244,7	4 234,4	4 236,3	6 436,1		
							814,7	814,7	814,7	1 598,0	1 598,0	1 598,0	4 234,4	4 234,4	4 236,3	6 232,4		
										1 596,1	1 596,1	1 596,1	4 236,3	4 236,3	4 236,3	6 571,1		
Małopolskie	28 394,7	28 181,3	30 369,3	187,5=100%	185,6=99%	200,0=106,6%	1 016,2	992,9	992,9	1 401,4	1 401,4	1 401,4	6 671,5	6 671,5	6 671,5	19 305,6		
							1 019,1	1 019,1	1 019,1	1 412,0	1 412,0	1 412,0	6 631,7	6 631,7	6 631,7	19 144,7		
										1 411,2	1 411,2	1 411,2	6 645,9	6 645,9	6 645,9	21 293,1		
Podkarpackie	18 275,6	18 248,4	18 370,3	102,0=100%	102,3=100,3%	102,9=100,9%	770,6	770,6	770,6	1 667,0	1 667,0	1 667,0	6 775,7	6 775,7	6 775,7	9 062,3		
							771,5	771,5	771,5	1 673,1	1 673,1	1 673,1	6 803,0	6 803,0	6 803,0	9 000,8		
							771,7	771,7	771,7	1 672,7	1 672,7	1 672,7	6 719,5	6 719,5	6 719,5	9 206,4		
Podlaskie	19 584,2	19 951,6	24 195,4	97,0=100%	98,8=101,8%	119,9=123,6%	977,3	977,3	977,3	1 243,2	1 243,2	1 243,2	7 894,7	7 894,7	7 894,7	9 469,0=100%		
							977,3	977,3	977,3	1 240,4	1 240,4	1 240,4	7 843,3	7 843,3	7 843,3	9 890,6=104%		
							977,3	977,3	977,3	1 240,3	1 240,3	1 240,3	7 827,8	7 827,8	7 827,8	14 150,0=149%		

Legenda: kolor czerwony: najwyższe wskaźniki; zielony: najniższe wskaźniki.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Transport – wyniki działalności w 2005, 2009 i 2010 r., GUS, Warszawa 2011.

sunku do roku 2005, a aż 11% do 2009 (ponad 20 tys. km) – zanotowano w kategorii dróg gminnych (tab. 2).

W kategorii dróg wojewódzkich i powiatowych długość sieci drogowej w Polsce nieznacznie zmalała. Jak wynika z danych GUS, w skali województw najbardziej gęstą sieć drogową posiada województwo śląskie (208,3 km/100 km²) i małopolskie (200 km/100 km²), gdzie odnotowano w stosunku do ubiegłych lat wzrost gęstości sieci o 6,6%, tj. o prawie 15 km/100 km². Jednak najbardziej dynamiczny wzrost można zaobserwować w zakresie dróg gminnych, zwłaszcza w regionie podlaskim (wzrost o prawie 50% długości dróg) i lubelskim (wzrost o prawie 30% długości dróg gminnych). Województwo zachodniopomorskie (82,6) oraz warmińsko-mazurskie (93,4) i lubuskie (94,5) wykazują się najmniejszą gęstością sieci drogowej. Najmniejszy wzrost gęstości sieci (zaledwie o 0,6 km) odnotowano w województwach: wielkopolskim (tylko o 1,5% w ciągu 5 lat!), świętokrzyskim i podkarpackim. Na tle innych regionów województwo dolnośląskie charakteryzowało się przeciętnym wzrostem dróg gminnych, odnotowując spadek w zakresie długości dróg wojewódzkich i powiatowych i znikomy wzrost (o 5,8 km) dróg krajowych (tab. 2). Gęstość sieci polepszyła się nieznacznie, pozostając jednak poniżej średniej krajowej (117,7 km na 100 km²).

Obserwowany w ostatnim dwudziestoleciu trzykrotny wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych, przy niedostatecznym tempie poprawy jakości dróg, był przyczyną złego stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce. Pomimo że liczba wypadków drogowych utrzymywała się od wielu lat na bardzo wysokim poziomie, odnotowano jej powolny spadek w roku 2010 w porównaniu z 2009 (tab. 3). Tendencja spadkowa zaznaczyła się już we wcześniejszych latach, nadal jednak polskie drogi należą do najbardziej niebezpiecznych w Europie. W 2009 r. wydarzyło się 44 196 wypadków drogowych, tj. mniej o 9,9% niż rok wcześniej i o 8,1% mniej niż w 2005 r. Wskaźnik liczby wypadków na 10 tys. zarejestrowanych pojazdów również systematycznie spadał (z 28,6 w 2005 r. do 20,1 w 2009 r.).

Wielkość tego wskaźnika, będącego jednym z istotnych wskaźników zrównoważonego transportu [Borys 2008], była bardzo zróżnicowana w poszczególnych województwach. W 2009 r. najwyższą jego wartość odnotowano w województwie łódzkim (31,3), a najniższą w kujawsko-pomorskim (13,8). Liczba notowanych kolizji w latach 2005–2009 utrzymywała się na podobnym poziomie z niewielką tendencją spadkową; w 2005 r. odnotowano 401 440 kolizji, w 2008 r. – 381 520, a w 2009 r. – 381 769. W województwie dolnośląskim wydarzyło się około 6% wypadków, a ich liczba oraz skutki były przeciętnie niższe na tle średniej krajowej.

Jeśli chodzi o rozwój w zakresie linii kolejowych (tab. 4), można mówić o stagnacji w skali całego kraju, a województwo dolnośląskie wykazuje nieco wyższą niż średnia krajowa gęstość sieci kolejowej (8,9 km na 100 km² w 2010 r.).

Tabela 5 przedstawia ranking polskich województw pod kątem uwzględnienia paradygmatu zrównoważonego rozwoju i/lub sfery transportu w strategiach regionalnych.

Tabela 3. Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki w 2009 i 2010 r.

Województwa	Wypadki				Ofiary wypadków				
	w liczbach bezwzględnych	struktura w %	na 10 tys. pojazdów silnikowych	zabici na 100 tys. ludności	na 100 wypadków	w liczbach bezwzględnych	na 100 tys. ludności	rami na 100 tys. ludności	na 100 wypadków
POLSKA 2009	44 196	100,0	20,1	12,0	10,3	56 046	146,9	126,8	126,8
POLSKA 2010	38 832	100,0	16,9	10,2	10,1	48 952	128,2	126,1	126,1
Dolnośląskie	2 668	6,1	16,9	10,2	bd	3 646	126,7	bd	135,0
	2 294	5,9	13,9	8,4	10,5	3 098	107,7	107,7	135,0
Kujawsko- pomorskie	1 646	3,7	13,8	11,2	15,3	1 943	93,9	120,7	120,7
	1 490	3,8	11,9	11,0	15,3	1 799	86,9	120,7	120,7
Lubelskie	2 093	4,8	16,6	14,7	14,1	2 674	123,8	125,7	125,7
	1 820	4,7	13,8	11,9	14,1	2 288	106,2	125,7	125,7
Łódzkie	4 709	10,7	31,3	13,6	7,7	5 958	234,1	125,7	125,7
	4 157	10,7	26,5	12,6	7,7	5 226	205,9	125,7	125,7
Małopolskie	4 418	10,0	24,4	9,5	5,9	5 603	170,2	126,1	126,1
	4 003	10,3	21,1	7,1	5,9	5 046	152,7	126,1	126,1
Mazowieckie	5 763	13,0	17,0	15,1	12,6	7 082	135,8	122,1	122,1
	5 190	13,4	14,7	12,5	12,6	6 339	121,1	122,1	122,1
Opolskie	912	2,1	15,1	11,0	12,8	1 128	109,3	123,0	123,0
	836	2,2	13,3	10,4	12,8	1 028	99,8	123,0	123,0
Podkarpackie	2 173	4,9	19,4	10,5	10,3	2 776	132,2	131,1	131,1
	1 961	5,0	16,7	9,6	10,3	2 571	122,3	131,1	131,1
Podlaskie	1 041	2,4	15,6	15,0	17,2	1 353	113,6	132,8	132,8
	847	2,2	12,1	14,6	17,2	1 125	94,6	132,8	132,8
Pomorskie	2 848	6,4	22,7	11,6	7,4	3 641	163,6	128,0	128,0
	2 660	6,9	20,2	8,9	7,4	3 406	152,4	128,0	128,0
Śląskie	5 565	12,6	23,1	8,9	7,0	6 854	147,6	122,3	122,3
	5 015	12,9	19,9	7,6	7,0	6 132	132,2	122,3	122,3
Świętokrzyskie	1 744	3,9	23,2	13,8	12,5	2 275	179,0	128,1	128,1
	1 574	4,1	20,1	15,5	12,5	2 017	159,0	128,1	128,1
Warmińsko- mazurskie	1 817	4,1	24,3	17,6	9,7	2 382	166,8	135,5	135,5
	1 725	4,4	22,0	16,8	9,7	2 338	163,8	135,5	135,5

Legenda: kolor czerwony: najwyższe wskaźniki; zielony: najniższe wskaźniki.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Transport – wyniki działalności w 2009 i 2010 r., GUS, Warszawa 2011.

Tabela 4. Linie kolejowe eksploatowane według województw w 2009 i 2010 r.

Województwa	Ogółem		Normalnotorowe			Wąskotorowe		
	na 100 km ²		zelektryfikowane		z liczby razem			
	w liczbach bezwzględnych	w liczbach bezwzględnych na 100 km ²	razem	z elektryfikowane	jednotorowe	dwu- i więcej torowe		
POLSKA 2009	20 360	6,5	20 171	6,5	11 956	11 432	8 739	189
POLSKA 2010	20 228	6,5	20 089	6,4	11 916	11 353	8 736	139
Dolnośląskie	1 765	8,8	1 765	8,8	1 053	993	772	—
	1 769	8,9	1 769	8,9	1 053	997	772	—
Kujawsko-pomorskie	1 301	7,2	1 301	7,2	563	764	537	—
	1 259	7,0	1 259	7,0	563	722	537	—
Lubelskie	1 089	4,3	1 039	4,1	409	662	377	50
	1 039	4,1	1 039	4,1	409	662	377	—
Lubuskie	960	6,9	960	6,9	329	558	402	—
	967	6,9	967	6,9	329	566	401	—
Łódzkie	1 055	5,8	1 055	5,8	975	387	668	—
	1 063	5,8	1 063	5,8	970	392	671	—
Małopolskie	1 130	7,4	1 130	7,4	912	665	465	—
	1 127	7,4	1 127	7,4	909	662	465	—
Mazowieckie	1 766	5,0	1 766	5,0	1 412	751	1 015	—
	1 683	4,7	1 683	4,7	1 412	667	1 016	—
Opolskie	869	9,2	869	9,2	497	433	436	—
	868	9,2	868	9,2	441	432	436	—
Podkarpackie	1 018	5,7	972	5,4	358	740	232	46
	1 027	5,8	981	5,5	355	749	232	46
Podlaskie	760	3,8	760	3,8	220	653	107	—
	759	3,8	759	3,8	220	652	107	—
Pomorskie	1 233	6,7	1 233	6,7	456	869	364	—
	1 241	6,8	1 241	6,8	456	879	362	—
Śląskie	2 164	17,5	2 164	17,5	1 726	1 052	1 112	—
	2 155	17,5	2 155	17,5	1 744	1 043	1 112	—
Świętokrzyskie	722	6,2	722	6,2	543	349	373	—
	722	6,2	722	6,2	554	349	373	—
Warmińsko-mazurskie	1 207	5,0	1 207	5,0	492	906	301	—
	1 215	5,0	1 215	5,0	492	914	301	—
Wielkopolskie	2 115	7,1	2 022	6,8	1 257	869	1 153	93
	2 131	7,1	2 038	6,8	1 255	885	1 153	93
Zachodnio-pomorskie	1 206	5,3	1 206	5,3	754	781	425	—
	1 203	5,3	1 203	5,3	754	782	421	—

Legenda: kolor czerwony: najwyższe wskaźniki; zielony: najmniejsze wskaźniki.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Transport – wyniki działalności w 2009 i 2010 r., GUS, Warszawa 2011.

Tabela 5. Ranking polskich województw pod kątem uwzględnienia paradygmatu zrównoważonego rozwoju i/lub sfery transportu w strategiach regionalnych

Lokata	Województwo	Ocena uwzględnienia paradygmatu zrównoważonego rozwoju i/lub sfery transportu w strategiach regionalnych wraz z uzasadnieniem
1.	dolnośląskie kujawsko-pomorskie lubelskie pomorskie, warmińsko- -mazurskie	6 – odwołania do licznych/kluczowych dokumentów strategicznych i aktów prawnych oraz w ramach zasad ideologicznych i na poziomie ustaleń głównych strategii
6.	mazowieckie opolskie śląskie świętokrzyskie zachodniopomorskie	5 – stosunkowo duża liczba przywoływanych dokumentów strategicznych i aktów prawnych oraz w ramach zasad ideologicznych i na poziomie ustaleń głównych strategii
11.	łódzkie podkarpackie wielkopolskie	4 – odwołania do dokumentów strategicznych i aktów prawnych oraz w ramach zasad ideologicznych, jednocześnie brak na poziomie ustaleń głównych strategii
14.	podlaskie	3 – brak odwołań do dokumentów strategicznych i aktów prawnych, jednocześnie uwzględnienie w ramach zasad ideologicznych i ustaleń na poziomie głównych strategii
15.	lubuskie	2 – odwołania do dokumentów strategicznych i aktów prawnych, jednocześnie brak w ramach zasad ideologicznych i na poziomie ustaleń głównych strategii
16.	małopolskie	1 – brak odwołań do dokumentów strategicznych i aktów prawnych, a także w ramach zasad ideologicznych i na poziomie ustaleń głównych strategii

Źródło: opracowanie własne na podstawie strategii regionalnych polskich województw.

Wyselekcjonowano pięć najlepszych województw, które w swych strategiach zawarły odwołania do licznych bądź kluczowych dokumentów strategicznych i aktów prawnych międzynarodowych i krajowych oraz w ramach zasad ideologicznych i na poziomie ustaleń głównych strategii w tym zakresie. Do tych liderów zalicza się badany region dolnośląski. Kolejną grupę stanowią regiony, które posiadają stosunkowo dużą liczbę przywoływanych dokumentów strategicznych i aktów prawnych oraz w ramach zasad ideologicznych i na poziomie ustaleń głównych strategii. Województwa: łódzkie, podkarpackie i wielkopolskie mają co prawda odwołania do dokumentów strategicznych i aktów prawnych oraz na poziomie zasad ideologicznych, jednocześnie występuje brak ustaleń głównych strategii uwzględniających analizowany paradygmat i sferę transportu. Najslabiej wypada województwo małopolskie, nieposiadające odniesień w swej strategii do żadnych z analizowanych aspektów. Mankamenty widoczne są również w przypadku województw lubuskiego i podlaskiego. Jeśli chodzi o ustalenia analiz SWOT w strategiach regionalnych,

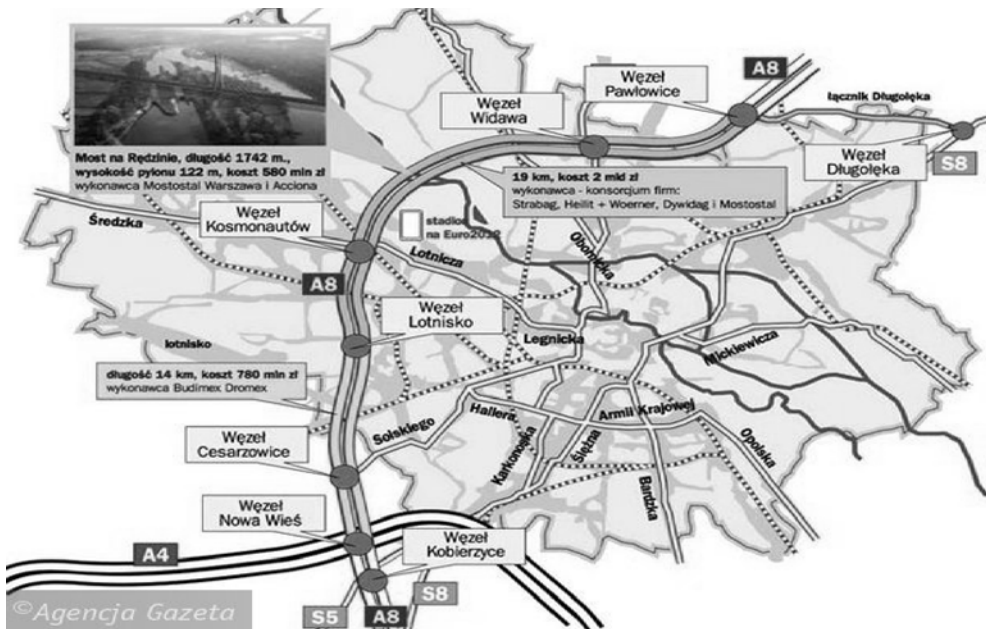
to dolnośląskie jest w czołówce pod kątem największej liczby ustaleń związanych z pojęciami zrównoważonego rozwoju i transportu (zachodniopomorskie – 24, dolnośląskie – 23). W zakresie słabych stron dolnośląskie posiada najwięcej ustaleń (9) spośród wszystkich analizowanych regionów [Przybyłowski 2012].

Szansą na bardziej zrównoważony rozwój systemu transportowego województwa mogłoby być większe niż dotychczas wykorzystanie transportu kolejowego (zwłaszcza do wywozu surowców skalnych) [Studium... 2009] oraz aktywizacja Międzynarodowej Odrzańskiej Drogi Wodnej jako ważnego elementu Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC) [Środkowoeuropejski Korytarz... 2010]. Województwo dolnośląskie znajduje się w zasięgu oddziaływania Trzeciego Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, będącego jednym z elementów *central axis* – osi łączącej Europę Środkową z Ukrainą, Morzem Czarnym, Morzem Kaspijskim i dalej Azją za pomocą kolei transsyberyjskiej. Równoleżnikowe powiązania drogowe i kolejowe relacji zachód – wschód, znajdujące się w obszarze Trzeciego Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, swymi standardami w niedalekiej przyszłości odpowiadać będą analogicznym systemom znajdującym się w Saksonii i innych landach wschodnich RFN. Południkowe powiązania drogowe i kolejowe relacji północ – południe swymi standardami w dalszym ciągu nie odpowiadają wyzwaniom współczesności. Istnieją przesłanki, aby twierdzić, że stan ten nie zostanie poprawiony w perspektywie kilku najbliższych lat. Obecnie najbardziej zaniedbaną dziedziną transportu i wymagającą największych nakładów jest żegluga śródlądowa, w następnej kolejności transport kolejowy, a potem drogowy. Najlepsza sytuacja jest w transporcie lotniczym [Środkowoeuropejski Korytarz... 2010].

Główny cel strategiczny to integracja przestrzeni Dolnego Śląska z przestrzenią reszty kraju oraz przestrzenią krajów sąsiednich po to, by stworzyć korzystne warunki dla europejskich trendów rozwoju społeczeństw i gospodarki w XXI wieku. Realizacja tego celu włączy region, ale też Polskę w jeden z biegunów przyspieszonego rozwoju oraz spowoduje z czasem likwidację istniejących dysproporcji w rozwoju infrastruktury i rozwoju społeczno-gospodarczym. Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego, formułując wizję regionu, określa Dolny Śląsk regionem węzłowym. Cechą takiego regionu jest wysoki rozwój społeczno-gospodarczy, oparty na szerokiej gamie powiązań funkcjonalnych, w tym również powiązań transportowych, będących warunkiem dostępności i transferu dóbr, usług, kapitału, ludzi, a także innowacji. Strategia ta jako cel nadrzędny ustala „Podniesienie poziomu życia mieszkańców Dolnego Śląska oraz poprawę konkurencyjności regionu przy respektowaniu zasad zrównoważonego rozwoju”. Celem strategicznym regionu jest „poprawa dostępności komunikacyjnej poprzez wzmocnienie układu drogowego i kolejowego oraz rozwój transportu kombinowanego” [Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego... 2005].

Dla województwa dolnośląskiego istotne znaczenie ma dostępność do miasta Wrocławia, które pełni funkcję głównego węzła komunikacyjnego, obsługującego autostradę A4, cztery drogi krajowe (nr: 5, 8, 35 i 94), sześć dróg wojewódzkich

(nr: 336, 342, 347, 362, 395 i 455) oraz wiele dróg powiatowych i gminnych. Taki stan rzeczy powoduje bardzo duże obciążenie wymienionych tras w obrębie granic administracyjnych miasta, w szczególności na trasach wylotowych. Autostradowa Obwodnica Wrocławia A-8 (wraz ze spektakularnym mostem o wartości 580 mln zł) – zlokalizowana na północno-zachodnich obrzeżach miasta – to ostatnio (31 sierpnia 2011 r.) zrealizowana inwestycja, mająca na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta Wrocławia, jak również przejęcie części ruchu o dalekim zasięgu, co wpłynie na podniesienie jakości ruchu samochodowego w granicach miasta, a tym samym poprawę bezpieczeństwa na drogach krajowych (rys. 1).



Rys. 1. Autostradowa Obwodnica Wrocławia

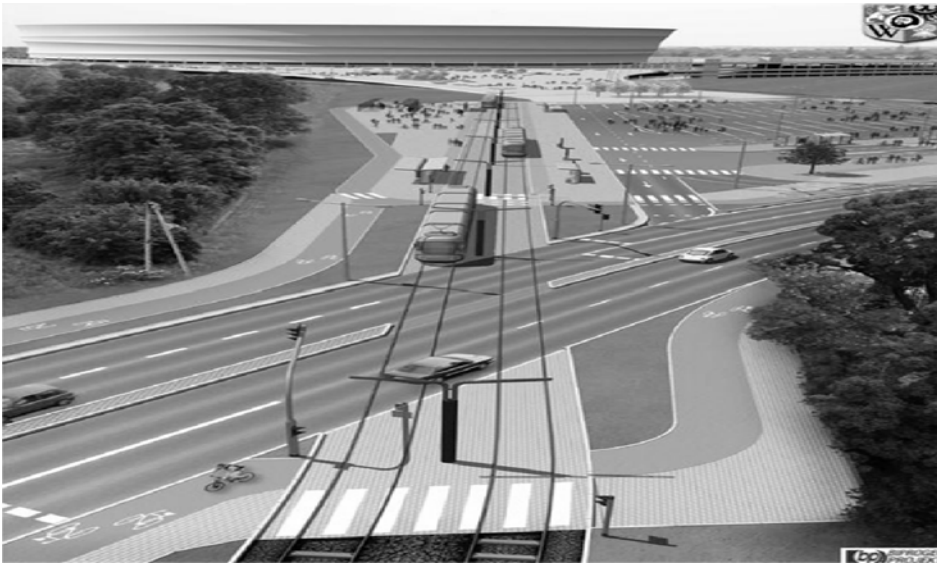
Źródło: <http://www.obwodnica-wroclawia.pl/>.

Wyzwaniem dla regionu, a zwłaszcza jego stolicy, jest organizacja Euro 2012. Poniżej przedstawiono wybrane inwestycje w zakresie rozwoju transportu:

Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu

Inwestycja ta (inna nazwa projektu – „Tramwaj Plus”) składa się z (rys. 2):

- budowy linii tramwajowej pomiędzy osiedlem Kozańów a stadionem,
- zakupu 36 nowych tramwajów,
- zakupu systemu kontroli ruchu, który nada priorytet dla Tramwaju Plus,
- zakupu komputerów dla nowych tramwajów dwóch zintegrowanych stacji multimodalnych w okolicy stadionu.



Rys. 2. Wizualizacja projektowanej trasy tramwajowej z pętlą przy stadionie

Źródło: http://www.e2012.eu/pl/wizualizacje_inwestycji/1307/2/.

Inteligentny System Transportu „ITS Wrocław”

Budowa Systemu Kontroli Ruchu przewiduje utworzenie:

- systemu informacji drogowej dla pasażerów (warunki pogodowe, parkingi, tablice informacyjne, nadzór wideo),



Rys. 3. Wizualizacja projektowanej infrastruktury drogowej w otoczeniu stadionu piłkarskiego EURO 2012 we Wrocławiu

Źródło: http://www.e2012.eu/pl/wizualizacje_inwestycji/1307/2/.

- Systemu Kontroli Komunikacji Miejskiej (priorytet komunikacji miejskiej, lokalizacja pojazdów komunikacji miejskiej, system informacji na przystankach autobusowych),
- Systemu Kontroli Pojazdów Uprzywilejowanych.

Budowa infrastruktury drogowej w otoczeniu stadionu piłkarskiego EURO 2012 we Wrocławiu

Przebudowa ulic w sąsiedztwie stadionu ułatwi skomunikowanie go z siecią drogową miasta (rys. 3). Specjalna sygnalizacja świetlna umożliwi błyskawiczne opuszczenie ponad 5000 miejsc parkingowych (parking przy stadionie oraz „Parkuj i Jedź”)

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla całego województwa dolnośląskiego na lata 2007–2013 przewidziano 55 inwestycji transportowych do realizacji, a wartość dotacji wyniesie aż 1 135 025 281,87 zł, tj. 189,66 zł na mieszkańca regionu.

4. Podsumowanie

1. Oceniając stopień osiągania zrównoważonego rozwoju transportu w badanym regionie, należy zauważyć, że na poziomie założeń strategicznych województwo plasuje się wysoko na tle innych regionów. Szczegółowa analiza ustaleń SWOT strategii regionalnej wykazała bardzo dużą liczbę odniesień do zrównoważonego rozwoju i transportu, co świadczy o wysokiej świadomości władz regionu w stosunku do analizowanej problematyki. Jednocześnie martwi spora ilość słabych stron, co potwierdzają zaprezentowane wybrane wskaźniki, obniżając stopień osiągania zrównoważonego transportu. Dynamiczny proces inwestycyjny w obszarze transportu prowadzony w regionie, współfinansowany przez środki europejskie, powinien jednak zniwelować w przyszłości te mankamenty. Ocena aspektów implementacyjnych dokonana zostanie w dalszej części badań.

2. Analiza danych statystycznych województwa dolnośląskiego wskazuje na wzrost gęstości sieci drogowej o 4,7% w latach 2005–2010, a także na stagnację w rozwoju dróg o nawierzchni twardej; zmalała też ilość dróg wojewódzkich i powiatowych, a długość autostrad wzrosła tylko o 0,2 km w latach 2009–2010. Zauważalny jest wzrost długości dróg ekspresowych w tym samym czasie. Natomiast długość dróg gminnych wzrosła tylko nieznacznie w porównaniu z innymi regionami w Polsce. Niepokojąca jest stagnacja w rozwoju transportu kolejowego, co z punktu widzenia osiągania celów zrównoważonego rozwoju powinno zostać pilnie poprawione. Jest to istotne zwłaszcza w kontekście tego, że aż 90% kruszcu do budowy dróg wywożone jest z Dolnośląskiego. W województwie dolnośląskim wydarzyło się około 6% wypadków drogowych, a ich liczba oraz skutki były przeciętnie mniejsze na tle średniej krajowej.

3. Inwestycje transportowe, takie jak Autostradowa Obwodnica Wrocławia czy też nowy dworzec lotniczy – uznawany za najpiękniejszy obecnie port regionalny

w Polsce – poprawiają spójność dolnośląskiego regionu, integrują jego system transportowy, przyczyniając się do osiągnięcia zrównoważonego rozwoju. Jednocześnie inne projekty infrastrukturalne – związane z rozwojem żeglugi wodnej śródlądowej, transportem kolejowym czy też zbiorowym transportem publicznym (m.in. takie jak projekt „ITS Wrocław”) – powinny być znacznie sprawniej realizowane na terenie województwa, tak aby zapewnić jeszcze bardziej zrównoważony rozwój transportu i w konsekwencji całego regionu. Przeprowadzone wywiady bezpośrednie w Urzędzie Marszałkowskim potwierdziły determinację władz regionu w tym zakresie. Szansą mogłoby być większe niż dotychczas wykorzystanie transportu kolejowego (zwłaszcza do wywozu surowców skalnych) oraz aktywizacja Międzynarodowej Odrzańskiej Drogi Wodnej jako ważnego elementu Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC).

Literatura

- Borys T. [1999], *Aspekty regionalne i lokalne polityki ekologicznej w Polsce*, [w:] *Polityka ekologiczna w gospodarce rynkowej*, red. S. Czaja, B. Fiedor, Biblioteka Ekonomia i Środowisko nr 25.
- Borys T. [2005], *Podstawy metodyczne budowy wskaźników zrównoważonego rozwoju*, [w:] *Wskaźniki zrównoważonego rozwoju*, red. T. Borys, Wyd. Ekonomia i Środowisko, Warszawa–Białystok.
- Borys T. [2008], *Analiza istniejących danych statystycznych pod kątem ich użyteczności dla określenia poziomu zrównoważonego transportu wraz z propozycją ich rozszerzenia*, Raport z realizacji pracy badawczej, Ministerstwo Infrastruktury, Jelenia Góra–Warszawa.
- EU energy and transport in figures*, Statistical pocketbook, European Commission 2010.
<http://www.obwodnica-wroclawia.pl/> [23.10.2011].
http://www.e2012.eu/pl/wizualizacje_inwestycji/1307/2/ [23.10.2011].
- Litman T. [2007], *Sustainable Transportation Indicators. A Recommended Program To Define A Standard Set of Indicators For Sustainable Transportation Planning*, Transportation Research Board (TRB) Sustainable Transportation Indicators (STI) Subcommittee (TRB Subcommittee ADD40 [1]), 19 December.
- Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, sierpień 2008.
- Piontek B. [2002], *Koncepcja rozwoju zrównoważonego i trwałego Polski*, PWN, Warszawa.
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025*, MI, Warszawa 2005.
- Program budowy dróg krajowych na lata 2011–2015*, Warszawa 2011.
- Przybyłowski A. [2012], *Ranking strategii polskich regionów w świetle zrównoważonego rozwoju transportu*, Handel Wewnętrzny, Warszawa (w druku).
- Strategia Rozwoju Kraju 2007–2015*, MRR, Warszawa 2006, s. 34–36.
- Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego do 2020 roku* (Załącznik do Uchwały nr XLVIII/649/2005 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z 30 listopada 2005 roku), Wrocław 2005.
- Studium wydobywania i transportu surowców skalnych na Dolnym Śląsku. Stan i perspektywy*, Studia nad rozwojem Dolnego Śląska 2009, nr 1(34), ISSN 1508-7573, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Wrocław, lipiec 2009, www.umwd.dolnyslask.pl.
- Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC RoutE 65*, Studia nad rozwojem Dolnego Śląska 2010, nr 1(38), ISSN 1508-7573, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Wrocław, sierpień 2010, www.umwd.dolnyslask.pl.

Transport – wyniki działalności w 2009 r., GUS, Warszawa 2010.

Transport – wyniki działalności w 2010 r., GUS, Warszawa 2011.

Transport drogowy w Polsce w latach 2005–2009, GUS, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa 2011.

WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system/* COM/2011/0144 final */ Bruksela, 28.3.2011, KOM(2011) 144 wersja ostateczna.

Wtyczne kierunkowe do kształtowania sieci drogowej i kolejowej w województwie dolnośląskim, Studia nad rozwojem Dolnego Śląska 2010, nr 2–3(39–40), ISSN 1508-7573, Wrocław, wrzesień 2010, www.umwd.dolnyslask.pl.

TRANSPORT INVESTMENTS IN LOWER SILESIAN VOIVODESHIP IN THE CONTEXT OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT STRATEGY

Summary: The paper, based on the EU official strategies, statistical data and direct interview, presents the impact of the sustainable development concept on the transport investments in Lower Silesian Voivodeship, underlying contradictions, barriers and suggesting actions to be taken in order to ensure a better efficiency in the future. Special attention has been drawn to the transport infrastructure development statistics and the actions being undertaken by region authorities regarding Lower Silesian transport system development strategy.

Keywords: sustainable development, Lower Silesian Voivodeship, transport investments.