

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
BIURO ROZWOJU WROCŁAWIA

**Strategia Integracji
Gospodarczo – Przestrzennej
Agglomeracji Wrocławskiej.**



Wrocław 2000 Plus



Studia
nad strategią miasta

ISSN 1427-2628

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
BIURO ROZWOJU WROCŁAWIA

Wrocław 2000 Plus
Studia nad strategią miasta

Zeszyt 4 (40) 2001

Wrocław 2001

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, cursive letters, positioned to the right of the date 'Wrocław 2001'.

Wydano na zlecenie

Urzędu Miejskiego Wrocławia,
pl. Nowy Targ 1/8
50-141 Wrocław

Kolegium Redakcyjne

Tomasz Ossowicz, Andrzej Piorun,
Jacek Barski, Zbigniew Komar

Redakcja zeszytu

Aleksandra Życińska-Szalbierz

Autorami koncepcji serii wydawniczej
„Wrocław 2000 Plus. Studia nad strategią miasta”
powstałej w 1996 roku są:
Grzegorz Roman, Jan Waszkiewicz, Tadeusz Zipser

© Copyright by
Biuro Rozwoju Wrocławia
2001

Zeszyt zamknięto 9 listopada 2001 roku

Adres do korespondencji

Biuro Rozwoju Wrocławia
Urzędu Miejskiego Wrocławia
ul. Świdnicka 53
50-030 Wrocław

tel. (071) 340-71-99

fax (071) 34-217-51

e-mail: brwstrat@um.wroc.pl

Od redakcji

Decyzja o przystąpieniu do prac nad strategią rozwoju aglomeracji wrocławskiej miała swoją podstawę prawną w uchwale Rady Miejskiej Wrocławia z 4 czerwca 1998 roku. Zapis ten był wynikiem uświadomionej potrzeby zarówno ze strony Wrocławia, jak i jednostek samorządowych stanowiących jego najbliższe otoczenie, podjęcia szerokiej współpracy, stwarzającej możliwości szybszego i pełniejszego rozwoju gospodarczo-społecznego.

Trwający ponad dwa lata proces konstruowania wspólnego dokumentu, którego znaczącym etapem była *Diagnoza sytuacji społeczno-ekonomicznej dla obszaru aglomeracji wrocławskiej*¹, zaowocował przyjęciem 12 lipca 2001 roku na VII. posiedzeniu Komitetu Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej opracowania zatytułowanego *Strategia integracji gospodarczo-przestrzennej aglomeracji wrocławskiej*. Jego autorami byli pracownicy nauki Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, znawcy zagadnień regionalistycznych: prof. dr hab. Ryszard Broszkiewicz, dr hab. Stanisław Korenik i dr Krzysztof Szólek. Pomocy konsultacyjnej i oceny podjął się prof. dr hab. Bolesław Winiarski.

Sporządzenie wspólnego protokołu, sygnowanego przez władze sześciu powiatów ziemskich i dwudziestu czterech gmin, rozpoczęło procedurę przyjmowania dokumentu na szczeblu rad powiatowych i gminnych poszczególnych jednostek, której zamknięcie przewidziano na koniec grudnia br. Społeczna akceptacja dokumentu otworzy możliwości jego wdrażania w najważniejszych obszarach wskazanych w *Strategii*.

¹ „Wrocław 2000 Plus. Studia nad strategią miasta”, z. 2 (38), Wrocław 2001.

Publikowany tekst opracowania (wraz z recenzją) stanowi jego wersję przyjętą przez KPSAW na posiedzeniu w dniu 12 lipca br.

W niniejszym zeszycie zamieszczamy również omówienie dyskusji z VI. posiedzenia KPSAW², wspomniany już protokół końcowy z VII. posiedzenia oraz kalendarium ważniejszych przedsięwzięć związanych z konstruowaniem prezentowanego opracowania.

VI. posiedzenie Komitetu Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej z 9 maja 2001

Na kolejnym posiedzeniu członków Komitetu Planu Strategicznego dyskutowano nad dokumentem bazowym „Strategii rozwoju aglomeracji wrocławskiej”. Chodziło o końcowe uwagi i spostrzeżenia, których wprowadzenie lub wyeliminowanie dałoby satysfakcję wszystkim gminom i powiatom wchodzącym w skład aglomeracji wrocławskiej, w efekcie czego ich rozwój byłby zrównoważony.

Jako pierwszy zabrał głos **Andrzej ŁOŚ**¹ – dokument strategii rozwoju aglomeracji jest zbyt słabo powiązany ze strategią rozwoju województwa dolnośląskiego w zakresie konkretnych inwestycji. Powinny w nim zostać umieszczone najważniejsze inwestycje infrastrukturalne wynikające wprost ze strategii województwa, a także z wniosków płynących z dyskusji nad kształtem strategii rozwoju aglomeracji, zakończonych konsensusem. Chodzi tu o budowę obwodnicy Wrocławia czy drogi powiatowej. Niepotrzebne jest sporządzenie dokładnego załącznika inwestycyjnego, a raczej określenie podstawowych kierunków działania aglomeracji, w których inwestycje drogowe są najważniejsze.

Niewątpliwą zaletą dokumentu jest podejmowanie w nim najważniejszych problemów. Nie ma potrzeby ingerowania w zadania, które gminy lub powiaty mogą wykonać w ramach posiadanych kompetencji. Trzeba uwzględnić jedynie te, których realizacja wykracza poza możliwości poszczególnych samorządów. Taka filozofia cechuje dokument i jest ona poprawna.

Aglomeracja musi być podmiotem w kontaktach ze światem zewnętrznym. A więc powinna mieć jasno określone cele oraz program działania, którym jest właśnie strategia rozwoju aglomeracji. W strategii rozwoju województwa, a w konsekwencji w progra-

² Omówienia dyskusji z pozostałych posiedzeń Komitetu Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej ukazały się w zeszytach: 4 (31) 1999 r. oraz 1 (32), 3 (34), 4 (35) i 2 (38) 2000 r. „Wrocław 2000 Plus. Studia nad strategią miasta”.

¹ Wiceprezydent Wrocławia

mach wojewódzkich, aglomeracja musi zaistnieć jako ten podmiot, który ma nie tylko własne, specyficzne interesy, ale tak na prawdę decyduje o rozwoju całego województwa dolnośląskiego. Jeśli nie zmieni się koncepcja zarządzania państwem, będzie rosła rola samorządu wojewódzkiego także jako dysponenta środków publicznych i kreatora polityki w skali regionalnej. Jeżeli przyjmujemy założenie, że centrum rozwoju województwa dolnośląskiego jest aglomeracja jako całość, to ten fakt powinien mieć swoje przełożenie na zintegrowane programy wojewódzkie. Z całą pewnością nie uda się oprzeć rozwoju na środkach pomocowych, ale można sporo tych środków zdobyć. Dwa tygodnie temu byłem w Irlandii. Ten kraj przed wejściem do Unii Europejskiej był w podobnej sytuacji do Polski, np. bezrobocie było na poziomie 20%, teraz spadło poniżej 4%. Notuje się ogromny wzrost gospodarczy. Jednym ze źródeł tych sukcesów jest wykorzystanie odpowiednich środków finansowych z Unii Europejskiej. W 1998 roku w Irlandii pomoc Unii wynosiła 10% produktu krajowego brutto. Jeśli weźmiemy pod uwagę fakt, że w każdym państwie znaczna część wydatków jest przeznaczana na utrzymanie sfery budżetowej, to 10% w budżecie Irlandii miało duże znaczenie. Jest więc o co walczyć.

W kontekście samorządu wojewódzkiego niezwykle ważny jest plan zagospodarowania przestrzennego aglomeracji. Obecnie przygotowywany jest plan województwa i przed zatwierdzeniem strategii rozwoju aglomeracji należałoby się do niego odnieść. Powinny się w nim znaleźć zapisy porządkujące gospodarkę przestrzenną w skali aglomeracji.

Ważnym zagadnieniem dla całego województwa jest **turystyka**. Pojawia się ona w promocji gospodarczej, ale trzeba pamiętać o działalności Dolnośląskiej Organizacji Turystycznej specjalnie powołanej do realizacji polityki województwa w tym zakresie. Powinna ona pojawić się w strategii rozwoju aglomeracji jako uprzywilejowany partner w działaniach podejmowanych na rzecz rozwoju i promocji turystyki w aglomeracji, co będzie zgodne z tendencjami w Unii Europejskiej.

Drugi i transport publiczny. Kluczowymi pozycjami nie tylko dla aglomeracji, ale dla całego województwa są inwestycje komu-

nikacyjne, z których najważniejsze powinny być uwzględnione w omawianym dokumencie, jak: autostradowa obwodnica Wrocławia, wschodni objazd Wrocławia, lotnisko itp.

Transport kolejowy. Nowa ustawa o PKP zapewniła w budżecie państwa 800 mln zł na transport regionalny. W tym roku 300 mln otrzymały samorządy wojewódzkie, a 500 mln PKP. Za trzy lata całą tę kwotę będą otrzymywały samorządy. Wykorzystanie transportu kolejowego jest w szczególności sposób uzasadnione na obszarze aglomeracji. Realizacja północnej obwodnicy kolejowej Wrocławia jest zapisana w dokumentach wojewódzkich i powinna się również pojawić się w strategii rozwoju aglomeracji wrocławskiej.

Polityka społeczna. Jest pewna niespójność między tym, co jest zapisane w polach i celach strategii, a później w działaniach strategicznych. Z całą pewnością jednym z ważniejszych wyzwań w polityce społecznej będzie problem starzenia się społeczeństwa. Niedługo zaczną przechodzić na emeryturę roczniki wyżu demograficznego. Będzie to wyzwanie na ogromną skalę. Trzeba będzie budować i lokalizować nowe domy pomocy społecznej i to głównie poza centrum aglomeracji. Powinno to znaleźć również swoje miejsce w zadaniach strategicznych.

Z całą pewnością konkurencja jest czynnikiem jak najbardziej właściwym. Nie ma co wartościować wysokiej technologii i niskiej technologii, obie dają miejsca pracy, z tym że wysoka technologia jest ofertą skierowaną do najwyższej wykwalifikowanej siły roboczej, a problem bezrobocia głównie dotyczy osób nie posiadających wysokich kwalifikacji. O ile wśród wysoko wykwalifikowanej siły roboczej bezrobocie nie będzie rosło, to z tymi, którzy mają wykształcenie podstawowe czy zawodowe jeszcze długo będzie kłopot. Dla nich szansą jest niska technologia, a więc inwestorzy, którzy decydują się na inwestycje w jej ramach. Lowtech potrzebuje przestrzeni dlatego niezbędny jest zintegrowany program przestrzenny dla całej aglomeracji. W ustawie o zagospodarowaniu przestrzennym, która pewnie nie doczeka się już uchwalenia przez obecny Sejm, jest zapis, że plan wojewódzki powinien uwzględniać obszary problemowe, w tym metropolitalne. Oznacza to, że z mocy

prawa obszar metropolitalny (czyli aglomeracja) powinien być w sposób specjalny wyróżniony w planie wojewódzkim.

Jeszcze jedno wyjaśnienie dotyczące wspierania małych i średnich przedsiębiorstw. Jest już przygotowany program rządowy wspierający je, na razie jednak bardzo skromny, bo przeznaczający 200 mln zł w skali całego kraju, ale Ministerstwo Gospodarki, które przygotowało projekt zakłada, że co roku ta suma będzie rosła i samorządy wojewódzkie oraz powiatowe będą ją otrzymywały w formie grantów.

Stanisław KORENIK² – dokument jest wersją wstępną, przybliżoną do dokumentu podstawowego. Dlatego nie wszystko zostało tam dokładnie sformułowane, żeby nie zamykać drogi do dyskusji.

Przystępując do prac nad strategią rozwoju aglomeracji wrocławskiej przyjęliśmy tradycyjne, metodologiczne podejście do budowy takiego dokumentu dla jednostki przestrzennej. Postawiliśmy więc sobie trzy klasyczne pytania. Pierwsze: *w jakiej fazie rozwoju znajduje się obszar aglomeracji?* (odpowiedź na to pytanie udzieliła nam w dużej mierze diagnoza), drugie: *jaki jest pożądaný stan zjawisk społeczno-gospodarczych w długim okresie przy danym horyzoncie czasowym?* I ostatnie, najważniejsze pytanie: *w jaki sposób osiągnąć wyznaczony stan?*

Przy formułowaniu odpowiedzi na drugie pytanie pojawił się problem. Trzymając się bowiem tradycyjnych zasad planowania długofalowego, wypracowanych jeszcze przez prof. Kazimierza Secomskiego, takie założenia powinny być sporządzane na okres minimum 10 – 25 lat, tym bardziej jeżeli dotyczą jednostki przestrzennej. Natomiast część dokumentów bazowych, na których pracowaliśmy, np. „Narodowa strategia rozwoju regionalnego” ma charakter koniunkturalny i obowiązuje do 2006 roku. Jeżeli chcemy naprawdę mówić o zamierzeniach długofalowych, to horyzon-

² Autor dokumentu bazowego „Strategii rozwoju aglomeracji wrocławskiej”, pracownik naukowy Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu

tem końcowym (po sugestjach różnych autorytetów) powinno być 25 lat. Oczywiście nie wszystkie działania takiego okresu dotyczą.

Pan prezydent Łoś słusznie zauważył, że w tym dokumencie nie ma bezpośredniego nawiązania do „Strategii rozwoju Dolnego Śląska”. Przystudiowaliśmy wszystkie strategie regionalne oraz dokument sporządzony przez prof. Gorzelaka je oceniający. Wynika z niego, że żadna strategia regionalna nie jest porównywalna. „Strategia rozwoju Dolnego Śląska” została zaliczona do jednej z lepszych. Jednak najlepiej została oceniona strategię województwa lubuskiego, wysoka notę otrzymały również strategie województwa opolskiego i wielkopolskiego. Dlatego przyjęliśmy, że **bazą do budowy strategii rozwoju aglomeracji wrocławskiej będą strategie województw: dolnośląskiego, opolskiego, lubuskiego i wielkopolskiego.** W przyszłości granice aglomeracji wrocławskiej przekroczą granice województwa dolnośląskiego. Nasze usytuowanie geograficzne spowoduje, że wystąpi wzajemne oddziaływanie obszaru tych województw np. województwo lubuskie, jako najślabsze, nie będzie szukało przestrzeni i współpracy w Poznaniu czy Berlinie tylko właśnie we Wrocławiu. Dobrze więc wiedzieć co województwa te planują.

Oparliśmy się również na dokumencie „Polska 2025” z czerwca 2000 roku autorstwa rządowego centrum studiów strategicznych, który jako jedyny ma naprawdę cechy długofalowej strategii rozwoju kraju, na wspomnianej wcześniej „Narodowej strategii rozwoju regionalnego do 2006 roku” oraz „Narodowej strategii wzrostu zatrudnienia i rozwoju zasobów ludzkich do 2006 roku”, opracowanej w Ministerstwie Pracy. Oczywiście wykorzystaliśmy także strategie poszczególnych gmin wchodzących w skład aglomeracji wrocławskiej.

W oparciu o te dokumenty wypracowaliśmy misję aglomeracji. Jest nią **pełnienie roli ponadregionalnego, wiodącego w południowo-zachodniej części kraju, ośrodka rozwoju gospodarczego, społecznego i naukowego.** Wyzaczyliśmy dwa obszary istotne w rozwoju regionalnym – społeczny i gospodarczy. Do rozwoju gospodarczego dodajemy przymiotnik naukowy, co wynika z faktu, że o obecnym rozwoju gospodarczym decydują dziedziny nauko-

chłonne, a nie zasobochłonne. Chcemy, aby dominowały przyszłościowe dziedziny gospodarcze, a nie tradycyjne często stagnacyjne.

W oparciu o misję opracowaliśmy wizję. O ile misja jest wyznacznikiem pewnych rozważań, to wizja już jest naszą propozycją: **Aglomeracja wrocławska zintegrowana, nowoczesna jednostka urbanizacyjna o charakterze metropolitalnym.**

W oparciu o tak postawioną wizję, wyznaczyliśmy **cel generalny: osiągnięcie godziwych warunków życia społeczności aglomeracji poprzez integrację jej przestrzeni w jeden organizm społeczno-gospodarczy.** Przy tak postawionym celu stanęliśmy przed pierwszą barierą – aglomeracja nie jest jednostką administracyjną. Jest to faktycznie twór w przestrzeni. Stanęliśmy więc przed pytaniem czy iść tradycyjnym tropem, czy szukać nowych ścieżek dojścia do tak postawionego celu. I doszliśmy do wniosku, że aglomeracja nie ma tworzyć nowej rzeczywistości tylko ma się odnosić do tego, co istnieje. *A w jaki sposób ma być realizowany ten cel?* Poprzez wzmacnianie korzyści aglomeracyjnych. Co prawda nie zapisaliśmy tego w sposób bezpośredni, ale poprzez cele pośrednie, które są tam wyznaczone i stanowią element wzmacniania korzyści aglomeracyjnych. Innymi słowy, efektem strategii dla aglomeracji ma być punktowe oddziaływanie na elementy przestrzeni, które stanowią bariery w jej integracji. Pierwszą zasadniczą barierą jest fakt, że aglomerację tworzy zespół autonomicznych jednostek administracyjnych. Pokonywanie jej już się rozpoczęło, bo jest zgoda na współpracę i ograniczenie pewnej swobody działania po to, żeby w przyszłości mieć szersze możliwości kształtowania otoczenia.

Integralną częścią budowy aglomeracji musi być planowanie przestrzenne, a do rozwiązania każdego problemu, występującego w aglomeracji, trzeba będzie powoływać grupy problemowe o charakterze nieformalnym. Wchodziłoby do nich jedynie bezpośrednio zainteresowani rozwiązaniem konkretnego problemu. Powstałe grupy musiałyby cały czas koordynować swoją działalność z Komitetem Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej. Proponujemy także powołanie w każdej jednostce samorządu terytorialnego centrum przetwarzania informacji, ponieważ jedną z głównych obecnie barier rozwoju jest ich brak. Powinien być wyznaczony człowiek

(zespół ludzi), który by zbierał informacje, oraz zespół ludzi, którzy dokonywaliby ich syntezy i dostarczali wszystkim bieżących informacji na temat kształtowania się procesów społecznych i demograficznych w aglomeracji.

Krzysztof SZOLEK³ – wyznaczyliśmy w trzech dziedzinach szczegółowe cele, które nazwaliśmy głównymi dziedzinami integracyjnymi. Są to: **przeźródlenie, gospodarka i społeczeństwo.** Staraliśmy się je wyselekcjonować według zasad przyjętych w różnych strategiach, przede wszystkim w „Narodowej strategii rozwoju regionalnego” oraz wynikających z doświadczeń dużych aglomeracji, które odniosły sukces w rozwoju regionalnym. Do takich należy aglomeracja Barcelony, Walencji, a z dalszych przykładów aglomeracja Kurytydy w Brazylii. Ta ostatnia może nam służyć jako dobry obiekt do porównań. Kurytyda na początku lat siedemdziesiątych liczyła około 700 tysięcy mieszkańców (obecnie 2 mln) i rozwiązała kilka problemów, które również uznaliśmy za bariery rozwoju. Były to kwestie komunikacji, ładu przestrzennego, środowiska naturalnego i infrastruktury technicznej.

Wskazaliśmy **źródła finansowania realizacji strategii**, a wśród nich świadomie wyróżniliśmy instytucje i jednostki, które z pozoru nie są związane z rozwojem regionalnym, np. fundusz gospodarki zasobem geodezyjnym i kartograficznym, ale mają środki, które moglibyśmy pozyskać, pod jednym wszakże warunkiem, że przedstawiciele aglomeracji będą mówić jednym głosem, utworzą pewien lobbing nacisku na te instytucje.

Ostatnia sprawa to **karty działań strategicznych.** Byłyby one podzielone na poszczególne pola integracyjne ze sprecyzowanymi celami, określonym horyzontem czasowym i konkretnymi efektami. Mogłyby to być również miejsce na wpisane konkretnych inwestycji infrastrukturalnych, wyartykułowanie uczestniczących podmiotów oraz źródeł finansowania. Świadomie nie ma tu nakładów, jakie trzeba przeznaczyć na inwestycje, gdyż wymaga to bar-

³ Autor dokumentu bazowego „Strategii rozwoju aglomeracji wrocławskiej”, pracownik naukowy Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu

dzo dokładnych szacunków, musi także istnieć pewien konsensus co do celów i efektów.

Tomasz OSSOWICZ⁴ stwierdził, że w przypadku strategii rozwoju aglomeracji wrocławskiej mamy do czynienia ze strategią wspólnoty, tzn. że wszyscy biorący udział w jej konstruowaniu mają wspólne interesy i chodzi głównie o to, jak je wspólnie realizować. Nie ma konieczności umieszczania zadań związanych wyłącznie z jedną gminą, ważne jest to, co dzięki aglomerowaniu można uzyskać. Wiąże się to z celem strategii, którym jest wykorzystanie efektu skali, którym jest m.in. tworzenie dużego rynku zbytu, co warto w tekście finalnym jasno określić. Integracja powoduje, że przedsiębiorcy inwestujący w ramach całej aglomeracji mają ponad milion mieszkańców – potencjalnych klientów. Innym efektem jest łatwiejsze pozyskiwanie środków pomocowych, jeszcze innym wzmacnianie swojej pozycji w stosunkach partnerskich z otoczeniem.

W opracowaniu „Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego aglomeracji wrocławskiej (wersja bazowa)” tabela „Pola i cele strategii aglomeracji wrocławskiej” zawiera długoterminowe cele (15. lub 20-letnie) sformułowane w sposób ogólny, a powinno się do niej również wpisać cele bardziej skonkretyzowane, krótkoterminowe, których realizacja obejmowałaby okres 4. – 5. lat. W efekcie tego w „Kartach działań strategicznych” obok pola „efekty” powinno się pojawić dodatkowe pole, nazwane np. krótkoterminowym. W związku z tym strategia powinna być dwuwarstwowa, tzn. warstwa ogólna i na jej tle bardziej szczegółowa. W „Strategii bardziej szczegółowej” za kluczową sprawę w gospodarce uważa się specjalizację. Uczestniczący w konstruowaniu strategii rozwoju aglomeracji powinni zaproponować obszary aktywizacji w określonej dziedzinie, które chcą mieć na swoim terenie. Może się wtedy okazać, że w wielu punktach gminy są komplementarne i wystarczy tylko wzajemne wsparcie, natomiast na innych polach może wystąpić jakaś konkurencja. Wrocław jest zainteresowany wysoką technologią, inne gminy mogłyby więc specjalizować się w lowtech. Kolejnym przykładem może być koncepcja usytuowania na terenie

⁴ Dyrektor Biura Rozwoju Wrocławia

gminy Wrocław wielkiego zakładu produkcyjnego zajmującego powierzchnię od 20 do 30 ha. Problemem jest odpowiednia lokalizacja pod tak dużą inwestycję. Może się okazać, że potrzebny teren znalazłby się w obszarze aglomeracji. To są tylko przykłady, ale jeśli wszyscy przedstawią swoje pomysły, to może się z nich ułożyć schemat myślenia na poziomie strategicznym. Efektem tego będzie **wspólna promocja gospodarcza**. Powinno to być wpisane do opracowywanej strategii. Kolejnym ważnym tematem jest **infrastruktura techniczna**. Należy rozważyć, w jakich obszarach bardziej sensowne jest rozwiązywanie np. problemów kanalizacji tylko w granicach własnej gminy, a w jakich poza nimi. O tym decydowałaby analiza ekonomiczna. W prezentowanej strategii nie został odpowiednio zaznaczony problem **rekreacji**. Być może jest on ukryty np. w zagadnieniach gospodarczych, ale ich ranga powoduje, że powinny tworzyć oddzielne pole. Gmina Wrocław jest zainteresowana zamieszkiwaniem jej mieszkańców w najbliższym otoczeniu miasta.

Ireneusz SŁOMA⁵ – w nawiązaniu do problemów związanych z rekreacją, które poruszył dyrektor Ossowicz, wskazał stronę 46. dokumentu, na której w części „gospodarka” jednym z celów jest „wykreowanie zaplecza turystycznego i rekreacyjnego na obszarach aglomeracji”, co stanowi punkt wyjścia do dalszych działań w tym zakresie. Na dwóch dołączonych mapkach, stanowiących załącznik do dokumentu, nie zaznaczono zbiornika w Mietkowie, który stanowi największy akwen wodny na Dolnym Śląsku. Rośnie funkcja rekreacyjna Ślęzy, Baryczy, okolic Trzebnicy i Obornik, natomiast Mietków się nie pojawia. Nad tą kwestią należałoby się zastanowić.

Jako kolejny zabrał głos **Jerzy FITEK**⁶, który odniósł się nie tyle do treści dokumentu, ile do zagrożeń, jakie mogą pojawić się w trakcie jego realizacji. Dawno już zapadł konsensus, że słuszne jest i na wskroś właściwe podejmowanie wspólnych działań w jak najszerszym zakresie na terenie aglomeracji wrocławskiej, co po-

⁵ Wicestarosta powiatu wrocławskiego

⁶ Wójt Świętej Katarzyny

wiąże wielkie miasto z leżącymi wokół niego gminami i powiatami, natomiast opracowanie samego dokumentu oczywiście nie rozwiązuje sprawy. Potrzebne są dalsze bieżące działania, należy więc powołać zespół ludzi (komitet?) z odpowiednimi kompetencjami, którzy na poziomie rad gmin zostaliby upoważnieni do prowadzenia wszelkich spraw związanych z realizacją wyznaczonych przez strategię celów strategicznych w określonym horyzoncie czasowym. Potrzebne jest wypracowanie zasad współpracy prowadzących do równomiernego rozwoju całej aglomeracji. Wyższa technologia planowana jest we Wrocławiu, niższa gdzieś dalej, a praktycznie zostanie to wyznaczone przez zainteresowania samych potencjalnych inwestorów. Margines swobody, bez względu na zapisy, powinien w tym zakresie koniecznie obowiązywać. Rozwiązanie problemów komunikacyjnych powinno być pierwszym zadaniem, przed którym stanie aglomeracja. Konieczne jest przygotowanie harmonogramu prac nad obwodnicą zachodnią Wrocławia, wyjazdów z miasta, połączeń między gminami itd.

Zbigniew BEREZOWSKI⁷ zwrócił uwagę na określenie „strategia zrównoważonego rozwoju”, w którym mocno akcentowane jest słowo „zrównoważony”. Akcent powinien być przesunięty na priorytety wynikające ze znanych powszechnie zagrożeń. Wszyscy są zgodni co do tego, że bardzo konkretnym zagrożeniem rozwoju jest brak odpowiednich powiązań komunikacyjnych, zarówno jeśli chodzi o sieć drogową, jak i informatyczną, które warunkują rozwój aglomeracji. Dlatego w strategii te dwa elementy powinny być bardzo precyzyjnie wyartykułowane. Pozytywne jest natomiast zaakcentowanie w dokumencie potrzeby specjalizacji, szczególnie w odniesieniu do rozwoju stref pozawrocławskich. Wyznaczenie rodzaju specjalizacji z jednoczesnym utworzeniem infrastruktury komunikacyjnej dałoby możliwość lepszego wykorzystania wspólnego rynku, uporządkowania wzajemnej współpracy i zmniejszenia konkurencji między gminami.

⁷ Burmistrz Środy Śląskiej

Antoni KOPEĆ⁸ wyraził swoje zadowolenie z uwzględnienia jego sugestii, zgłoszonej na jednym z poprzednich spotkań, o usunięciu z dokumentu sformułowania o przeciwdziałaniu migracji najzamożniejszych obywateli miasta poza jego rogatki. Mając na uwadze rolę Wrocławia jako ośrodka rozwoju gospodarczego, społecznego i naukowego, proponuje zmianę zapisu o „wyprowadzeniu funkcji budownictwa indywidualnego z centrum aglomeracji wrocławskiej” na dalej idący: „wyprowadzenie funkcji budownictwa mieszkaniowego z centrum aglomeracji”. Zapis ten nie odnosi się do ścisłego centrum Wrocławia, które powinno być zarezerwowane na siedziby banków, firm, hoteli itp.

Grzegorz ROMAN⁹ pogratulował autorom strategii dokumentu, który go bardzo satysfakcjonuje, aczkolwiek martwi się o jego zapis bazowy. Ta troska wynika z jego dotychczasowych przykrych doświadczeń przy tworzeniu strategii województwa – dokument bazowy był pięć razy lepszy od tego, co z niego zostało w dokumencie końcowym. Praktycznie pozbawiono go wszystkiego co było drażliwe, ciekawe, inspirujące. Dlatego ostrzega przed nadmierną ingerencją w tekst, który w tej chwili jest bardzo ciekawy. Jego zdaniem nie można np. z góry określać kierunku, w jakim mają rozwijać się poszczególne gminy. Można co najwyżej mówić o pewnych narzędziach do sterowania rozwojem, ale i tu należy zachować ostrożność. Jest oczywiste, że w gospodarce rynkowej ludzie inwestują tam, gdzie widzą swój interes i zmuszanie ich, aby robili to w innym miejscu nie ma sensu. Natomiast element konkurencji między gminami w ramach aglomeracji jest konieczny i korzystny, bo to stymuluje rozwój, a zarządzający gminą bardziej wtedy walczą o swoje. Przestrzega przed dewastacją krajobrazu spowodowaną dziesiątkami hektarów domków w zabudowie jednorodzinnej. Za 20 lat, kiedy one powstaną, będzie się można przekonać naocznie, że jest to równie koszmarnie jak aktualne blokowiska. Do dokumentu strategii można by było dołączyć niewielki dokument operacyjny, w którym byłyby wytypowane niekwestionowane

⁸ Burmistrz Kątów Wrocławskich

⁹ Członek Zarządu Województwa Dolnośląskiego

przedsięwzięcia inwestycyjne, pod którymi wszyscy by się podpisali. Znalazłaby się w nim między innymi budowa obwodnicy autostradowej, drogi powiatowej, rozbudowa bądź budowa nowego lotniska, budowa nowego gmachu filharmonii itp. Powinien to być załącznik do strategii, który uniemożliwiłby łączenie działań operacyjnych ze strategicznymi. Wśród celów zamieszczonych w tabelach na końcu dokumentu brakuje kultury. Jeżeli Wrocław chce być metropolią, to musi postawić na naukę i kulturę, dlatego ten wątek jest tak ważny i powinien być dostatecznie wyeksponowany. W tekście dokumentu powinny być wskazane źródła finansowania, ze szczególnym uwzględnieniem środków własnych, ponieważ środków pomocowych z zewnątrz nie ma i w najbliższym czasie nie będzie, a jeżeli będą to w wysokości nie większej niż 5% możliwości inwestycyjnych gmin. Nie są to więc pieniądze, które wpłyną na rozwój aglomeracji. Poza Wrocławiem większość gmin może dostać największe pieniądze z instytucji dolnośląskich typu Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska itd. Wszystkie SAPARD-y i inne fundusze pomocowe do 2006 roku praktycznie nie mają dla aglomeracji żadnego znaczenia. Dlatego należy zdecydowanie wskazać rozwój oparty na własnych środkach finansowych. Strategia powinna odnosić się do wcześniej opracowanych dokumentów bardzo ważnych dla rozwoju aglomeracji. Do nich należy m.in. „Program Odra 2006”, który powinien stać się elementem strategii w dziedzinie ochrony przeciwpowodziowej. Reasumując, trzeba zaznaczyć, że strategia rozwoju aglomeracji wrocławskiej odegra znaczącą rolę w obronie i wzmocnieniu pozycji Wrocławia na Dolnym Śląsku. Wiadomo, że Wrocław nie jest postrzegany przychylnie przez nowe, dołączone województwa. Dokument może więc stać się argumentem, który pozwoli skutecznie bronić wspólnych interesów we wszelkiego rodzaju układach lobbystycznych.

Jacek Bogusław WŁOSEK¹⁰ – bardzo dobrze zapisane są w dokumencie kwestie związane ze społecznością lokalną, jak: wykorzystanie zasobów występujących na obszarze aglomeracji, wykreowanie nowej jakości polityki społecznej pod kątem zmian de-

¹⁰ Starosta powiatu wołowskiego

mograficznych i rosnącej liczby osób starszych. Jest to bardzo esencjonalny zapis, który jednak nienajlepiej przekłada się na kartę działań. Jeżeli w efektach jest zapisane tylko wykreowanie świadomości obywatelskiej mieszkańca aglomeracji i promocja aglomeracji przez mieszkańców, to nie jest cel polityki społecznej

Zbigniew BEREZOWSKI – *ad vocem* – chodzi o nieporozumienie, jakie powstało wokół wcześniejszej wypowiedzi. Przez zapisanie specjalizacji rozumie się promocję pojawiających się inicjatyw i koncepcji związanych z określonym terenem, który po jakimś czasie wiązany jest z daną działalnością, bo podmioty gospodarcze raczej szukają podobnego towarzystwa niż odwrotnie. Węzeł Biełański jest tego najlepszym przykładem – koncentrując ofertę handlową ściągają uwagę nie tylko kupujących, ale też następnych inwestorów. Tak będzie i z innymi branżami. Jest oczywiste, że w zapisach strategii nie można narzucać regionowi specjalizacji i w ten sposób ograniczać mu swobodę konkurencji. Trzeba wspierać procesy rynkowe, które są charakterystyczne dla poszczególnych regionów.

Stanisław KORENIK – chciałbym podziękować za istotne i bardzo ciekawe uwagi. Przyznaję, że w dokumencie są fragmenty niedopracowane, jak np. polityka społeczna. Zgadza się też z opiniami dotyczącymi specjalizacji, że trzeba wspierać procesy rynkowe, a nie je zastępować. Uwagi zostaną wprowadzone i włączone do dokumentu końcowego.

**Protokół VII. posiedzenia
Komitetu Planu Strategicznego
Aglomeracji Wrocławskiej
z dnia 11 lipca 2001 r.
w sprawie przyjęcia dokumentu
*Strategia integracji gospodarczo-przestrzennej
aglomeracji wrocławskiej***

W spotkaniu, które odbyło się w Klubie Radnego we wrocławskich Sukiennicach, wzięli udział:

- starostowie powiatów: oleśnickiego, oławskiego, średzkiego, trzebnickiego, wołowskiego i wrocławskiego,
- burmistrzowie, wójtowie i inni reprezentanci następujących urzędów miejskich i gminnych: Brzegu Dolnego, Czernicy, Długołęki, Jelcza – Laskowic, Jordanowa Śląskiego, Kątów Wrocławskich, Kobierzyc, Kostomłotów, Malczyc, Mietkowa, Miękinia, Obornik Śląskich, Oleśnicy, Oławy, Sobótka, Środy Śląskiej, Trzebnicy, Wiszni Małej, Wołowa, Żórawiny,
- wiceprezydenci Wrocławia: Andrzej Jaroch i Andrzej Łoś,
- przedstawiciele Zespołu ds. Strategii Aglomeracji,
- przedstawiciele Biura Rozwoju Wrocławia.

Po prezentacji przez autorów – dra hab. Stanisława Korenika i dra Krzysztofa Szołka – najważniejszych treści i ustaleń dokumentu, jak również w wyniku przeprowadzonej nad nim dyskusji Komitet Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej podjął następujące decyzje:

1. Postanowił przyjąć jednogłośnie (po deklaracji autorów o uwzględnieniu jeszcze kilku niewielkich formalnych poprawek) dokument końcowy pod nazwą *Strategia integracji gospodarczo-przestrzennej aglomeracji wrocławskiej*, będący efektem wspólnych wysiłków dla dobra mieszkańców aglomeracji. Jednocześnie uczestnicy spotkania zobowiązali się skierować dokument do zatwierdzenia zarządom poszczególnych gmin i powiatów.

2. Zobowiązał się, że niniejszy dokument zostanie przez zarządy zarekomendowany do przyjęcia na sesjach wrześniowych radom jednostek samorządowych, wchodzących w skład aglomeracji jako obowiązujący i rozpoczynający etap prac nad wdrożeniem strategii rozwoju aglomeracji wrocławskiej.

3. Zaaprobował zobowiązanie Biura Rozwoju Wrocławia do przygotowania projektów uchwał dla rad powiatów i gmin.

4. Uznał, że autorzy strategii i przedstawiciele Biura Rozwoju Wrocławia powinni brać udział w posiedzeniach zarządów oraz sesjach rad poszczególnych gmin i powiatów, których przedmiotem będzie zatwierdzanie dokumentu, jeśli takie będzie życzenie sygnatariuszy.

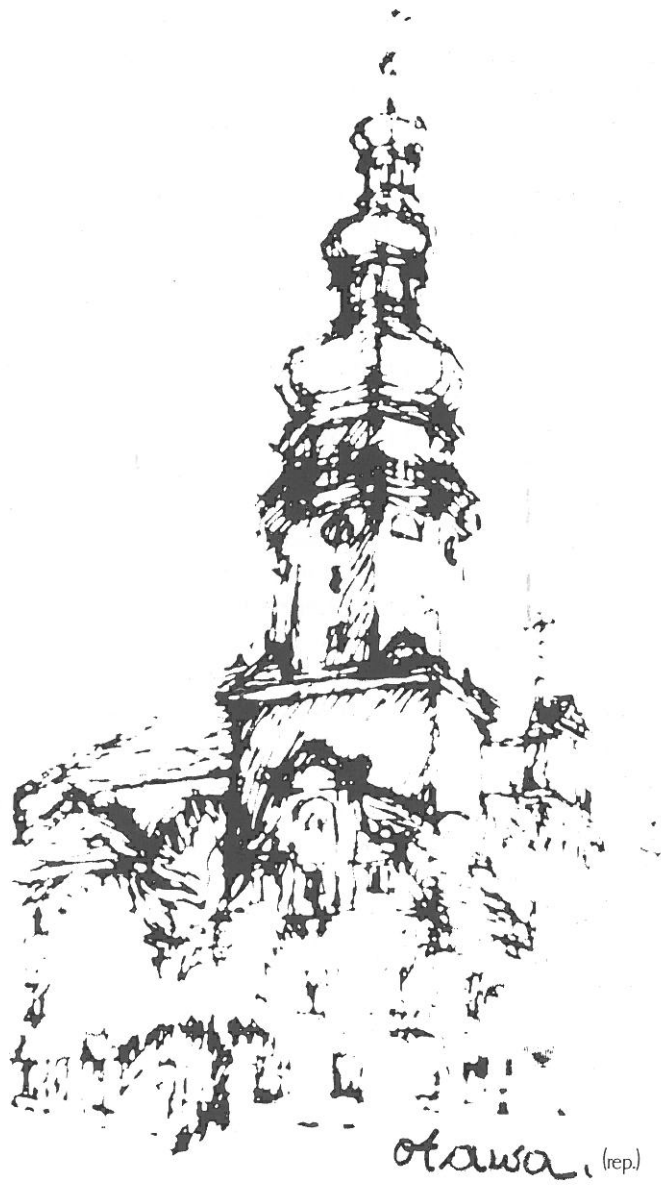
5. Ustalił, iż po przyjęciu dokumentu przez wszystkie jednostki gminne i powiatowe rozpocznie się etap prac nad wdrażaniem strategii. W tym celu należy powołać grupy robocze, które będą tworzyć upoważnione przez zarządy osoby, zwane **koordynatorami**. Grupy te będą realizować szczegółowe cele operacyjne, wynikające z zapisów dokumentu *Strategia integracji gospodarczo-przestrzennej aglomeracji wrocławskiej*, w pierwszej kolejności te, które wiążą się z przygotowaniem projektów pretendujących do współfinansowania przez Unię Europejską, oraz wypracują sposób prac nad tymi projektami.

6. Zdecydował, że ciałem politycznym, nadzorującym działalność koordynatorów pozostaje Komitet Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej w dotychczasowym składzie. Spotkania będą się odbywały raz na kwartał, chyba że zaistnieje sytuacja wymagająca zwołania Komitetu w trybie pilnym.

7. Postanowił, że na poziomie operacyjnym działania wdrożeniowe koordynować będzie Biuro Rozwoju Wrocławia Urzędu Miejskiego Wrocławia.

Prowadzący obrady
Andrzej ŁOŚ
Wiceprezydent Wrocławia

Wrocław, 16 lipca 2001 r.



Wrocław 2001

**STRATEGIA INTEGRACJI
GOSPODARCZO-PRZESTRZENNEJ
AGLOMERACJI WROCŁAWSKIEJ**

Autorzy

Prof. dr hab. Ryszard Broszkiewicz

Dr hab. Stanisław Korenik

Dr Krzysztof Szółek

Recenzent naukowy

Prof. dr hab. Bolesław Winiarski

Autorzy dziękują Wszystkim, którzy zaangażowali się w pracę nad tym dokumentem oraz Tym, bez przychylności których nigdy on by nie powstał.

Wstęp

We współczesnym świecie można zaobserwować postępujący proces intensyfikacji szeroko rozumianych przemian cywilizacyjnych. Podstawowym elementem składowych tego procesu są zmiany społeczno-gospodarcze. Ich efektem jest nie tylko brak ciągłości wzrostu poziomu życia poszczególnych społeczeństw, ale także element trudności w racjonalnym określeniu przyszłości. W obliczu tych zjawisk podejmowane są próby związane z ich ograniczeniem lub eliminacją. Do podstawowych rozwiązań stosowanych w tym zakresie należą długofalowe zwarte opisy, składające się z zamierzeń i działań opartych na wyznaczonych celach zasadniczych, zwane strategiami. Strategie jako narzędzia kształtowania sytuacji społeczno-gospodarczej stosowane są w różnych państwach nie tylko w odniesieniu do jednostek gospodarczych, ale także administracyjnych jednostek przestrzennych. W realiach polskich z trzech rodzajów jednostek samorządu terytorialnego dwie – gmina i województwo – odpowiedzialne są za kształtowanie rozwoju społeczno-gospodarczego, a województwa zobligowane są na drodze prawnej do sporządzania opracowań w formie strategii. Należy zaznaczyć, że rozwiązania w tym zakresie podlegają nadal precyzowaniu i uzupełnianiu.

Nowym zjawiskiem, które ma także na celu poprawę zarówno bieżących, jak i przyszłych warunków bytowych społeczności lokalnych i regionalnych, jest łączenie się samodzielnych jednostek terytorialnych w funkcjonalne korporacje przestrzenne o charakterze dobrowolnym. Do takich związków należy zaliczyć także aglomerację wrocławską, dla której opracowanie przedkładanej strategii stanowi swoiste wyjście naprzeciw wyzwaniom przyszłości i próbę racjonalnego kształtowania zjawisk mających w niej wystąpić.

Obszar aglomeracji wrocławskiej umownie składa się z **sześciu powiatów ziemskich** oraz **miasta Wrocławia** jako **powiatu grodzkiego**. Na wyznaczenie tych jednostek administracyjnych jako części aglomeracji złożyło się szereg czynników. Jednym z najważniejszych był akces gmin wchodzących w skład tych jednostek oraz

władz powiatowych do podjęcia prac nad budową strategii dla aglomeracji. Należy jednak pamiętać, że to wyznaczenie wykracza poza granice przyjmowane w literaturze dla aglomeracji miejskich o układzie monocentrycznym, a w zasadzie odpowiada wrocławskiemu układowi metropolitalnemu, jednak z powodu interesu poszczególnych jednostek oraz realizowanych zadań przyjęto tę nazwę.

I. Przesłanki i podstawy opracowania strategii

Strategia integracji gospodarczo-przestrzennej aglomeracji wrocławskiej została wypracowana wspólnym wysiłkiem lokalnych środowisk samorządowych¹. Działania zmierzające w tym kierunku zostały poprzedzone trudnym procesem konsolidacji podmiotów uczestniczących w kreowaniu aglomeracji wrocławskiej jako bytu faktycznego i autonomicznego, chociaż nieformalnego pod względem prawn-administracyjnym. Wymagało to od wszystkich zainteresowanych przełamania licznych barier, partykularyzmów i wzajemnych uprzedzeń. W procesie budowania strategii władze samorządowe spełniały ważną funkcję inicjującą, doradczą i koordynacyjną. Poczucie odpowiedzialności za przyszły stan społeczno-gospodarczy i poziom rozwoju wrocławskiego subregionu oraz świadomość obecnych i przyszłych oczekiwań społecznych sprawiły, że wypracowano wspólną płaszczyznę porozumienia władz lokalnych i regionalnych. Dano w ten sposób impuls do podjęcia prac związanych ze sporządzeniem strategii uwzględniającej opinie autorytetów, oczekiwania licznych, zaangażowanych w ten proces środo-

¹ Podstawą rozpoczęcia prac była debata poświęcona tej problematyce, w której wzięli udział starostowie, burmistrzowie i wójtowie zainteresowanych gmin i powiatów. Następnie 4 października 1999 r. w Oleśnicy powołano **Komitet Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej**, w skład którego weszli wójtowie, burmistrzowie, starostowie zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego oraz przedstawiciele władz miasta Wrocławia. Na spotkaniu powołano także **Zespół ds. Strategii Rozwoju Aglomeracji**, w ramach którego powołano zespół konsultantów jako przedstawicieli poszczególnych jednostek. Obsługę tych instytucji zapewniło **Biuro Rozwoju Wrocławia**, które także koordynowało przebieg prac nad opracowaniem strategii.

wisk oraz opartej na pozytywnych przykładach skutecznych rozwiązań stosowanych w tej dziedzinie w Polsce i na świecie.

Innym powodem rozpoczęcia prac nad budową dokumentu są postanowienia poczynione w opracowaniach dotyczących rozwoju Wrocławia² i Dolnego Śląska³, w których pozostawiono jako sprawę otwartą integrację gospodarczej przestrzeni wrocławskiego regionu metropolitalnego. Dlatego zarówno strategia rozwoju Wrocławia, jak i analogiczne opracowania sporządzone przez gminy i powiaty otaczające Wrocław, wymagały uzupełnienia bazy danych potrzebnej do współpracy infrastrukturalnej organów samorządowych jednostek terytorialnych, działających na obszarze poddanych analizie. Celem podjętych działań było zapewnienie warunków harmonijnego rozwoju obszaru metropolitalnego, a postawione problemy były wyraźnie sprecyzowanymi sugestiami władz zainteresowanych jednostek samorządów terytorialnych. W tym kontekście opracowanie niniejsze służy określeniu założeń i kierunków integrowania jednostek terytorialnych, wchodzących w skład wrocławskiego regionu metropolitalnego jako określonego (konkretnego) kompleksu gospodarczo-przestrzennego, mającego także zapewnić dyfuzję czynników rozwoju na obszar Dolnego Śląska.

W pracy studialnej wykorzystano liczne opracowania i dokumenty, które posłużyły jako postawa do budowy założeń i wyznaczenia zakresu prac. Do najważniejszych należy zaliczyć:

1. *Polska 2025. Długookresowa strategia trwałego i zrównoważonego rozwoju*, Rada Ministrów, Warszawa 2000.
2. Pięć sektorowych strategii o średniookresowym horyzoncie czasowym obejmującym lata 2000 – 2006, tj.: *Narodowa strategia rozwoju regionalnego*, *Narodowa strategia zatrudnienia i zasobów ludzkich*, *Narodowa strategia rolnictwa i rozwoju terenów wiejskich*, *Narodowa strategia ochrony środowiska*

² Uchwała Rady Miejskiej Wrocławia nr LII/765/98 z 4 czerwca 1998 r. zatwierdzająca dokument *Strategia – Wrocław 2000 Plus*.

³ Uchwała Sejmiku Dolnego Śląska nr XXVIII/511/2000 z 15 grudnia 2000 r. o przyjęciu dokumentu *Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego*.

przyrodniczego oraz *Narodowa strategia transportowa*, Warszawa 2000; równocześnie należy zaznaczyć, że wszystkie z powołanych tu współzależnych strategii stanowią podstawę przygotowania przez Ministerstwo Gospodarki Narodowego Planu Rozwoju zawierającego średniookresową strategię rozwoju społeczno-ekonomicznego kraju, która będzie uwzględniała przekroje regionalne w układzie wojewódzkim.

3. *Strategia rozwoju Wrocławia Wrocław 2000 plus*, Wrocław 1998.
4. *Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego*, Wrocław 2000.
5. *Kontrakt wojewódzki dla województwa dolnośląskiego*, Warszawa 2001.
6. *Zintegrowany program wojewódzki dla województwa dolnośląskiego na lata 2001 – 2003*, Wrocław 2000.
7. *Strategie rozwoju województw: opolskiego, wielkopolskiego i lubuskiego*.
8. *Strategie dotyczące poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego, wchodzących w skład aglomeracji*.
9. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław* oraz innych jednostek wchodzących w skład aglomeracji.
10. *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego* (koncepcja), Zarząd Województwa Dolnośląskiego, Wrocław, grudzień 2000.
11. *Program dla Odry – 2006*.

W pracach wykorzystano także różnego rodzaju wyniki analiz i ekspertyz sporządzonych wyłącznie na rzecz tej strategii. Do najważniejszych należy zaliczyć: Raporty z badań nt. „Warunki życia w aglomeracji wrocławskiej” oraz „Perspektywy rozwojowe w opiniach mieszkańców powiatu oławskiego” wykonane przez firmę „Monitor. Badania i Analizy Społeczne”⁴. Innym istotnym opracowa-

⁴ Pełny tekst raportów zamieszczony jest w z. 4 (35) „Wrocław 2000 Plus. Studia nad strategią miasta”, Wrocław 2000.

waniem jest „Diagnoza sytuacji społeczno–ekonomicznej dla obszaru aglomeracji Wrocławskiej”⁵, która jest szerzej omówiona w kolejnych częściach strategii.

Wszystkie materiały i opracowania stanowiły podstawę wyznaczenia strategii, rozumianej jako proces oparty na szeregu przemysleń, których rolą jest precyzyjne wyartykułowanie dla aglomeracji najważniejszych obszarów rozwojowych. Fundamentalne znaczenie dla tej analizy mają odpowiedzi na trzy pytania, które można sformułować następująco:

— *W jakiej fazie rozwoju znajduje się obszar aglomeracji?*

Na to pytanie odpowiedzi udziela między innymi diagnoza sytuacji społeczno–gospodarczej aglomeracji wrocławskiej.

— *Jaki jest pożądaný stan zjawisk społeczno–gospodarczych w długim okresie przy danym horyzoncie czasowym?*

Na tak postawione pytanie odpowiada wizja rozwoju. Dysponowanie wizją, która została opracowana w oparciu o zaakceptowaną misję aglomeracji, pozwala na dokonanie oceny cech aglomeracji w kontekście możliwości osiągnięcia stanu pożądanego.

— *W jaki sposób osiągnąć wyznaczony stan?*

Odpowiedź na to pytanie jest najważniejsza i najbardziej rozbudowana, gdyż wymaga wykreowania zbioru uporządkowanych celów, najważniejszych zadań realizacyjnych, a także identyfikacji środków osiągnięcia tych celów.

Przyjęta strategia będzie podstawą **wypracowania** zespołu zintegrowanych **programów operacyjnych** opisujących praktyczne działania, które będą realizowane przez właściwe instytucje i organizacje (będą to przede wszystkim jednostki wchodzące w skład poszczególnych samorządów terytorialnych). Programy te określą zadania, wskażą odpowiedzialne za ich wykonanie podmioty oraz zasugerują sposoby ich osiągnięcia i źródła finansowania, a także będą zawierać sugestie co do terminów realizacji poszczególnych celów.

⁵ Diagnoza ta została opublikowana w z. 2 (38) *Wrocław 2000 Plus. Studia nad strategią miasta*, Wrocław 2001.



Rys 1. Jednostki samorządu terytorialnego, których obszar uwzględniono w strategii.

W opracowaniu niniejszym wytyczono przede wszystkim pożądaný i społecznie oczekiwane kierunki rozwoju obszaru aglomeracji w nadchodzących dziesięcioleciach. Należy jednak mieć świadomość, że wpływ tego opracowania na przebieg procesów społeczno–gospodarczych może być tylko pośredni. Dlatego też nie zostały, poza nielicznymi wyjątkami, wskazane konkretne i szczegółowe rozwiązania praktyczne. **Rolą strategii jest bowiem wyznaczenie ogólnych ram społecznie oczekiwanych i akceptowanych celów i kierunków rozwoju aglomeracji.** Jest to niezmiernie ważna kwestia, gdyż do kluczowych uwarunkowań należy fakt, że aglomeracja jest przecież zbiorem **jednostek samorządu terytorialnego** – gmin i powiatów. Posiadają one, zgodne z odpowiednimi

aktami prawnymi, zadania obligatoryjne zarówno o charakterze społecznym, ekonomicznym, jak i administracyjnym. Na etapie wdrażania strategii nie można naruszać tych kompetencji ani wyłączać samodzielnych jednostek w ich realizacji. Dlatego przyjętym założeniem prac jest doprowadzenie do integracji samodzielnych jednostek, pozwalającej na realizację zadań na rzecz społeczności lokalnych w sposób możliwie najbardziej pełny. Ponadto dokument nie ma waloru aktu prawnego czy zobowiązania publiczno-prawnego. Niemniej, w przypadku kontynuacji tak pomyślnie zapoczątkowanej współpracy przedstawiciele samorządu terytorialnego, idee i cele w niej zaprezentowane będą mogły stać się rzeczywistością.

W praktyce kształtowania celów strategii dążono do wzmocnienia pozycji jednostek samorządu przez przyjęcie rozwiązań systemowych, dotyczących funkcjonowania aglomeracji, które będą sankcjonować pełną podmiotowość (równorzędność) wszystkich takich jednostek. Za podstawowe cele tego dokumentu uznaje się wskazanie szeregu rozwiązań z zakresu kształtowania procesów rozwojowych umożliwiających wybór najbardziej prawdopodobnego i optymalnego scenariusza dotyczącego przebiegu przyszłych zjawisk społeczno-gospodarczych na obszarze całej aglomeracji. Wybór ten ma stanowić określony konsensus będący warunkiem koniecznym, ale nie wystarczającym do osiągnięcia projektowanych celów. Ponadto zwrócona została uwaga na niebezpieczeństwo porażki tkwiącej w sytuacji podjęcia określonych sekwencji działań i inicjacji procesów, których efektem mogłaby być **dezintegracja przestrzeni aglomeracji**. Zagrożenie to może wywodzić się z wielu źródeł, z których do najważniejszych z nich zaliczamy:

- **brak ostatecznie zdefiniowanych priorytetów strukturalnych aglomeracji** – dotyczy to w szczególności braku przewagi strategicznej aglomeracji w stosunku do innych jednostek przestrzennych tego typu; brak przewagi należy rozumieć jako nieprecyzyjne określenie pozytywnych cech, które w sposób bezsporny i jednoznaczny można by utożsamiać z tym obszarem jako jego atuty i element przewagi konkurencyjnej wobec otoczenia,
- **dezintegracyjne zachowania istotnych organów decyzyjnych** (samorządowych, rządowych i społecznych) stanowiących otoczenie podmiotowe aglomeracji; działania

tego typu można także identyfikować jako nieprzyjazne; należy uwzględnić okoliczność, że poszczególne podmioty mogą postrzegać proces formowania się aglomeracji jako zagrożenie swojej pozycji i stąd mogą podejmować próby bezpośredniego lub pośredniego powstrzymywania tego procesu, czy też mogą nie uwzględniać go w swoich decyzjach,

- **postępującą centralizację finansów publicznych oraz brak trwałych i pewnych rozstrzygnięć prawnych tej kwestii**, co wyraża się m.in. niewspółmiernym wzrostem zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego w stosunku do osiąganych dochodów własnych, powodującym uzależnienie społeczności lokalnych od budżetu państwa (funduszy centralnych) i decyzji instytucji rządowych,
- **znaczne upolitycznienie samorządów lokalnych** doprowadzające do zahamowania procesu upodmiotowienia społeczności lokalnych i do utraty zainteresowania problematyką lokalną, co nie wpłynie stymulująco na rozwój aglomeracji,
- **niewystarczająco aktywne propagowanie aglomeracji** i jej znaczenia w gospodarce kraju przez władze i jej społeczność.

W praktyce można identyfikować jeszcze więcej potencjalnie negatywnych zjawisk wpływających destrukcyjnie na rozwój i integrację elementów przestrzeni społeczno-gospodarczej aglomeracji. Zdaniem autorów, powołane tu stanowią jednak najważniejsze z szeregu niekorzystnych uwarunkowań. Jednocześnie większość z nich jest modyfikowalna i zależy od postawy oraz determinacji władz samorządowych. Jednak bagatelizowanie tych czynników, czy też zaniechanie przeciwstawienia się im w sposób aktywny, może w konsekwencji spowodować marginalizację aglomeracji.

W tym kontekście należy również podkreślić, że niedowład decyzyjny może spowodować niepowodzenie. Dlatego na wstępie należy wypracować **sposób podejmowania decyzji w aglomeracji**: stworzyć odrębną jednostkę (np. w oparciu o wspomniany już Komitet Planu Strategicznego) i rozstrzygnąć sposób podejmowania

decyzji (np. większością kwalifikowaną). Jest to niewątpliwie kwestia trudna, jednak jej pozytywne rozstrzygnięcie stanowi podstawę sukcesu. W następnej kolejności należy wyznaczyć instytucję obsługująco–koordynującą i to zarówno proces podejmowania decyzji, jak i procesy realizacyjne. Bez takiego organu podejmowane decyzje będą miały charakter deklaratywno–postulatywny.

Przyjęcie nowego paradygmatu współpracy podmiotów zaangażowanych w dalszą budowę aglomeracji jako bardziej sformalizowanej struktury przestrzennej daje szansę przewyższenia większości z zaprezentowanych trudności. To może być również sygnałem poprawiającym wizerunek aglomeracji w jej otoczeniu; sygnałem, który sprawi, że zarówno idea jej tworzenia, przyjęte cele oraz poszczególne zadania operacyjne, sprzyjające realizacji tych celów, będą akceptowane przez pozostałych mieszkańców Dolnego Śląska. W warunkach pozytywnego postrzegania aglomeracji jako ośrodka koncentrującego potencjał regionu, a jednocześnie bazy dynamizującej jego rozwój należy się spodziewać pogłębiania pozytywnych procesów integracyjnych wewnątrz aglomeracji. Oczekuje się również, że dla wyznaczania lokalnych wizji i strategii rozwoju na pozostałych obszarach regionu fundamentalne znaczenie będzie miało uwzględnianie aglomeracji jako swoistego katalizatora rozwoju, czyli czynnika sprzyjającego sukcesom, a nie ograniczającego szansę rozwojową.

W wyznaczeniu celów strategii przyjęto horyzont czasowy 25 lat, co w odniesieniu do struktury przestrzennej – jaką tworzy aglomeracja oraz obszary bezpośrednio z nią graniczące – wydaje się słuszne, gdyż dopiero w takim ujęciu czasowym można mówić o kompleksowej realizacji przyjętych zamierzeń. Wynika to między innymi z okoliczności, że działania związane z integracją przestrzeni aglomeracji i budowy zwartego systemu funkcjonalnego nie mogą hamować bieżących procesów społeczno–gospodarczych o charakterze rozwojowym. Zbyt intensywne i jednostronne dynamizowanie przemian, mimo słuszności obranych kierunków, może doprowadzić do naruszenia obecnych zasobów w stopniu uniemożliwiający rozwój harmonijny i wielopłaszczyznowy, na rzecz rozwoju spolaryzowanego, ucieleśniającego model oparty na zasadach

fordyzmu⁶. Przyjęcie długiego horyzontu czasowego gwarantować ma więc stabilność i bezkonfliktowość procesów integracyjnych na tym obszarze.

II. Diagnoza i jej ustalenia

1.1 Konstrukcja diagnozy

Dokument pod nazwą „Diagnoza społeczno–ekonomiczna aglomeracji wrocławskiej”, który powstał w 2000 roku, ma charakter bazowy (inwentarzowy). Stanowi on w istocie wyraz praktycznego rozpoznania zachodzących na obszarze aglomeracji procesów, które określają wstępne warunki, niejako podłoże wyznaczające podstawy konstruowania, a w dalszej kolejności również wdrażania niniejszej strategii.

Określenie „*charakter bazowy*” (dla potrzeb tego dokumentu) oznacza jednocześnie, że cechuje go otwartość, że musi on być na bieżąco modyfikowany i uaktualniany wraz ze zmianami o charakterze społeczno–ekonomicznym, a zachodzącymi na analizowanym obszarze. Wiąże się z tym konieczność stałego monitoringu w zakresie dziedzin będących przedmiotem przeprowadzanej w nim analizy. Inną cechą tego dokumentu jest swoiste „przeładowanie” materiałem empirycznym i informacyjnym, który z założenia miał stanowić odzwierciedlenie aktualnego obrazu sytuacji społeczno–ekonomicznej na analizowanym obszarze w ściśle określonym czasie. Powiązany z tym jest fakt dominacji materiałów o dynamicznym charakterze (zjawiska rozpatrywane w czasie), co w praktyce nadaje mu charakter nie tylko analizy, ale i symulacji gospodarczej. Studiując poszczególne rozdziały dokumentu można zarazem odczuwać niedosyt pewnych informacji. Wynika to z dwóch przyczyn – pierwsza ma związek z zamierzonymi działaniami autora polegającymi na chęci nadania dokumentowi formy podkreślającej dominację i wyostrenie określonych, najistotniejszych procesów.

⁶ Pojęcie fordyzmu w odniesieniu do przestrzeni związane jest z podejmowaniem takiego zbioru działań, których efektem końcowym jest jej unifikacja.

Druga – niezależna od autora – wynika z braku danych faktograficznych. Braki te nie oznaczają rezygnacji z analizowania obszarów, które nie zostały poddane analizie. Wręcz przeciwnie, opracowany dokument bazowy będzie uzupełniany o dane, co jest związane z kolejną cechą dokumentu, tj. jego dynamicznym charakterem.

Dokument składa się z sześciu części, w tym wstępu i uwag końcowych. Dominującą częścią jest rozdział trzeci prezentujący potencjał endogeniczny aglomeracji, czyli omawiający bardzo szczegółowo wybrane jej dziedziny społeczno-ekonomiczne. We wstępie zaprezentowano ujęcia teoretyczne oraz uzasadnienie prac związanych z budową strategii.

Pierwszy rozdział w sposób ogólny przedstawia Dolny Śląsk jako region ekonomiczny oraz administracyjny. Jest to element o tyle istotny, że jest to nowa jednostka przestrzenna, która ma w dużej mierze poprzez upodmiotowienie mieszkańców decydować sama o kierunkach rozwoju. Należy równocześnie pamiętać, że stolicą oraz głównym ośrodkiem gospodarczym jest Wrocław, który w latach 1970 – 80 XX wieku w sposób sztuczny był pozbawiany tej funkcji. Charakterystyka regionu dolnośląskiego dokonywana jest na tle całej gospodarki oraz innych regionów kraju.

Drugi rozdział dotyczy znaczenia aglomeracji w regionie, a zawiera, oprócz prezentacji jej położenia, także określenie potencjału gospodarczego i społecznego, jakim ona dysponuje na tle regionu. W tej części dokonana została również próba uzasadnienia delimitacji aglomeracji jako jednostki przestrzennej o charakterze subiektywnym oraz sprecyzowania podstawowych pojęć, jak: aglomeracja, peryferie itp.

Kolejna część pracy, najbardziej obszerna, stanowi rdzeń opracowania. Omówiono tam kolejne elementy społeczno-ekonomiczne obszaru aglomeracji. Prezentacja ta ma charakter statyczny – jest opisem pewnych zjawisk w danym momencie, a także dynamiczny – jest zdefiniowaniem i analizą procesów zachodzących na obszarze aglomeracji w wybranych latach. Między innymi omówiono zagadnienia dotyczące takich zjawisk i zasobów, jak: ludność (w ujęciu zarówno demograficznym, jak i zasobów czynnika ekonomicznego), potencjał gospodarczy, gospodarka komunalna,

finanse gmin oraz miasta jako podstawowy element tworzący aglomerację.

Czwarta część tego dokumentu ma charakter syntetyczny i dotyczy czynników zewnętrznych, mających bezpośredni wpływ na sytuację społeczno-ekonomiczną aglomeracji.

Opracowanie zakończono ustaleniami ostatecznymi, dotyczącymi wstępnej oceny sytuacji aglomeracji oraz analizy wybranych elementów jej struktury społeczno-ekonomicznej w ujęciu dwuwymiarowym, co stanowiąc pewne uproszczenie pozwala wskazać na konkretne ustalenia dotyczące dalszych prac.

Dokument zawiera 28 wykresów, schematów i mapek oraz 44 zestawienia tabelaryczne. W pracach nad nim wykorzystano materiały faktograficzne pochodzące z poszczególnych jednostek wchodzących w skład aglomeracji, materiały statystyczne oraz dorobek naukowy, zarówno krajowy jak i zagraniczny.

1.2. Wnioski z diagnozy

Do podstawowych obserwacji i ustaleń płynących z diagnozy należy zaliczyć fakt, że na obszarze poddanym analizie w latach 90-tych XX wieku miały miejsce liczne procesy o charakterze ekonomicznym i społecznym, których wynikiem było ukształtowanie się obiektywnej jednostki przestrzennej, umownie nazwanej aglomeracją. Proces ten trwa cały czas, jest więc dynamiczny i ciągły, a w podstawowej swojej istocie polega na pojawieniu się równoległych relacji o charakterze społeczno-ekonomicznym między centrum a otoczeniem, co można określić mianem tworzenia się **korporacji przestrzennej**. Wynikiem tych zjawisk jest zmniejszenie, a w niektórych dziedzinach wręcz zanik relacji hierarchicznych, wyrażających się wzajemną rywalizacją. W wyniku tego procesu centrum, jakim jest miasto Wrocław, zaczęło charakteryzować się dominacją funkcji usługowych oraz w znacznej mierze także edukacyjnych, administracyjnych i kulturowych, przy jednoczesnym znacznym wzroście aktywności gospodarczej. Bezpośrednie otoczenie (jednostki sąsiednie – całe gminy lub przynajmniej ich części) zaczęły przejmować funkcję produkcyjną ze wzmacnianiem funkcji usługowej (one także odnotowały wzrost aktywności gospodar-

czej). Pozostałe obszary aglomeracji dotychczas nie wykształciły swoich funkcji w jej ramach, co w konsekwencji powoduje spadek albo stagnację procesów gospodarczych. Równocześnie obserwuje się odpływ ludności z centrum i wzrost populacji w innych częściach aglomeracji, co wynika m.in. z nowych trendów osiedleńczych. Zjawiskiem demograficznym niekorzystnym jest starzenie się społeczności lokalnej. Niekorzystne procesy to także wzrost bezrobocia i znaczne dysproporcje przestrzenne tego procesu, wzmożone lokowanie kapitału zagranicznego, a co za tym idzie również inwestycji w centrum, nierówne tempo rozwoju poszczególnych obszarów aglomeracji.

Do innych ogólnych zjawisk należy zaliczyć dalszą znaczną dominację ośrodka centralnego (po Łodzi drugi obszar o tak silnym centrum na dziewięć istniejących w kraju). Rozwój aglomeracji następuje promieniście wzdłuż centrum i innych ośrodków miejskich z dominacją szlaków komunikacyjnych, linearnie wzdłuż rzeki Odry – *wszystkie te zjawiska pozostają jednak w ścisłej zależności od centrum*. Równocześnie należy podkreślić, że rzeka Odra stanowi jak dotychczas barierę przestrzenną w rozwoju obszaru. Nie powinno się tego jednak przeceniać, gdyż jej znaczenie negatywne dla tego obszaru powinno w przyszłości maleć na rzecz wykształcenia nowej funkcji Odry jako osi rozwoju. Oczekiwać należy, że zmiana ta będzie wypadkową przyjęcia i realizacji nowego paradygmatu rozwoju w ramach niniejszej strategii.

Do podstawowych, szczegółowych ustaleń diagnozy można zaliczyć następujące:

1. Na obszarze aglomeracji wrocławskiej w latach 90-tych obserwowano intensywne procesy społeczno-gospodarcze, które w istotny sposób zmieniły jego strukturę gospodarczą w przekroju przestrzennym.
2. Wspomniane powyżej procesy przekształceń były zróżnicowane przestrzennie, koncentrowały się w praktyce w centrum i na obszarach bezpośrednio je otaczających.
3. W wyniku omawianych procesów powstała jednostka przestrzenna: aglomeracja, której centrum, jak i bezpośrednio

przylegające do niej tereny, mają określoną specjalizację, natomiast obszary odległe, nie podlegające w takiej skali procesom przekształceń, jeszcze nie mają do końca ukształtowanego profilu społeczno-gospodarczego.

4. Na obszarze aglomeracji obserwuje się także zjawiska dotyczące jej mieszkańców, związane są one zarówno ze zjawiskami demograficznymi o charakterze ogólnokrajowym, jak i procesami występującymi na obszarach dużych miast; w ramach tych procesów należy wspomnieć o zmniejszaniu się liczby mieszkańców Wrocławia oraz nieznacznym wzroście liczby mieszkańców na obszarach gmin sąsiednich, w efekcie wzrost ogólnej liczby mieszkańców całej aglomeracji podlega stagnacji, a równocześnie (na co zwrócono już uwagę) cała populacja aglomeracji starzeje się.
5. Niepokojącym zjawiskiem jest znaczny wzrost bezrobocia oraz jego wysoki poziom w stosunku do średniej krajowej, niepokojąca jest także struktura bezrobocia, zarówno pod względem wiekowym – dominują ludzie młodzi, jak i wykształcenia – dominują bezrobotni z najniższym wykształceniem oraz stażu pozostawania bezrobotnym – przeważają osoby, które pozostają bez pracy ponad rok.
6. Układ komunikacyjny na obszarze aglomeracji jest niewydolny co powoduje, że jej poszczególne obszary są wyizolowane; do podstawowych mankamentów można zaliczyć praktyczny paraliż komunikacyjny w centrum, w którym dodatkowo skoncentrowana jest zdecydowana większość przepraw mostowych (na obszarze 2 km istnieje sześć przepraw mostowych z ośmiu istniejących w obrębie aglomeracji), brak obwodnic, brak sprawnej komunikacji zbiorowej, znaczna i postępująca dewastacja techniczna dróg, wydłużanie się godzin szczytów (zarówno porannego, jak i popołudniowego), wzrosty przeciętnej liczby kilometrów przejazdów.
7. Znaczną dywersyfikację wykazują dochody poszczególnych gmin zarówno w przekroju dochodów na głowę mieszkańca, jak i udziału dochodów własnych w dochodach ogółem – z ustaleń wynika, że w optymalnej sytuacji są Wrocław i gmi-

na Kobierzyce. Warunkiem skutecznej poprawy tej sytuacji jest przede wszystkim współdziałanie organów samorządów w obszarze aglomeracji.

8. Układ połączeń komunikacyjnych, zarówno drogowych, kolejowych, żeglugowych czy lotniczych obszaru aglomeracji stanowi barierę, gdyż powoduje względne odizolowanie w stosunku do reszty kraju; jedynym sprawnie realizowanym projektem jest budowa autostrady A4 łącząca z jednej strony z konurbacją górnośląską, a z drugiej – z metropolią berlińską.
9. Do niewątpliwych atutów wynikających z położenia należy zaliczyć inne istotne cechy położenia aglomeracji, są to:
 - położenie w niedużej odległości od licznych przejść granicznych z Unią Europejską i Czechami; w najbliższym sąsiedztwie znajduje się aż 30 przejść granicznych, tj. ok. 25% wszystkich istniejących w Polsce (świadczy to o dużej otwartości regionu),
 - usytuowanie na skrzyżowaniu ważnych szlaków komunikacyjnych (na obszarze aglomeracji lub w jej pobliżu krzyżują się drogi o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, w tym także paneuropejskim),
 - położenie w strefie krzyżujących się pasm aktywności gospodarczej o najwyższym znaczeniu dla rozwoju i integracji europejskiej,
 - brak w najbliższym otoczeniu silnego konkurenta (duże ośrodki miejskie znajdują się zbyt daleko, aby ograniczać zasięg wpływu aglomeracji),
 - posiadanie dogodnego, choć w pełni niewykorzystanego szlaku wodnego.
10. Odnosząc aglomerację wrocławską do innego tego typu jednostek przestrzennych należy stwierdzić, że np. udział w tworzeniu PKB dla całej gospodarki narodowej w wybranych latach (1995 – 1998) był w zasadzie stały, bez wyraźnej tendencji wzrostowej. Natomiast szczególnie dynamiczny wzrost tego udziału występował na obszarze aglomeracji warszawskiej

(wskazuje to niewątpliwie na tendencje centralistyczne, występujące jeszcze w procesach gospodarczych w Polsce). Nieznaczne zmniejszenie się udziału aglomeracji wrocławskiej w tworzeniu krajowego PKB jest wprawdzie niepokojącym zjawiskiem, ale jednocześnie oznacza, że obszar ten nie oddał swojej pozycji na rzecz rosnącego udziału aglomeracji warszawskiej i poznańskiej. Z analizy dotyczącej PKB w ujęciu *per capita* (na głowę mieszkańca) w analizowanym przedziale czasowym wyraźnie widać, że tempo przyrostu PKB na głowę mieszkańca w aglomeracji wrocławskiej było niższe niż w innych analizowanych obszarach, mniejszy był również ten przyrost w porównaniu do średniej dla całej gospodarki.

III. Uwarunkowania rozwoju aglomeracji

Duże zespoły urbanistyczne, do których należy niewątpliwie zaliczyć aglomerację wrocławską, podlegają na określonym etapie rozwoju specyficznym dla nich prawidłowościom i uwarunkowaniom. Oddziaływania te (ich charakter, natężenie, kierunki) zależne są również od aktualnej sytuacji międzynarodowej w zakresie gospodarki, polityki, czy zjawisk społecznych. Wynika to z silnych powiązań zjawisk i tendencji globalnych ze zjawiskami, tendencjami i trendami regionalnymi oraz lokalnymi. W wyniku procesów zachodzących we współczesnej gospodarce (szczególnie przez ich okresową intensyfikację) obserwuje się, jako istotne determinanty planowania strategicznego, następujące zjawiska w układach regionalnych:

1. **Przestrzeń staje się coraz bardziej otwarta.** Oznacza to, że elementy niektórych zasobów będą szczególnie uwrażliwione na działanie czynników zewnętrznych, zlokalizowanych w obszarach sąsiednich. Wrażliwość ta dotyczy naturalnego zjawiska wzrastającej konkurencji, czyli tzw. wymywania zasobów (odpływu w inne miejsce). Przy tym należy pamiętać, że konkurencyjność (jak to obecnie podkreśla się w literaturze przedmiotu) **nie może być tylko rywalizacją, ale wiąże się także z kooperacją.** Wobec tego można sformułować tezę, że bez współpracy wszystkich podmiotów funkcjonujących w aglo-

meracji trudno będzie oczekiwać wyraźnych i zadawalających efektów. Równocześnie konkurencyjność regionów, bez względu na to, jak się ją definiuje zawsze ma co najmniej jeden cel, a mianowicie zatrzymanie zasobów (w tym kapitałowych i ludzkich) na danym terenie – w tym przypadku, na obszarze aglomeracji. Powinno to doprowadzić do zahamowania (lub przynajmniej ograniczenia) darmowego „eksportu” wysokiej jakości zasobów pracy, kapitałów inwestycyjnych i pozostałych szczególnie wartościowych elementów zasobów do innych regionów. Tak sprecyzowany cel jest zgodny z poglądem większości specjalistów, że rozwój regionów w warunkach polskich będzie realizowany przede wszystkim w oparciu o czynniki endogeniczne – zarówno miękkie, czyli jakościowe, jak i twarde, mające charakter ilościowy.

2. W lokalizacji procesów globalnych jest charakterystyczne, że kształtują się one w stosunkowo niewielkiej liczbie dość silnie domkniętych układów lokalnych. Oznacza to, że w niedalekiej przyszłości należy oczekiwać polaryzacji zjawisk rozwojowych w przestrzeni. Wynikiem tego procesu będzie podział przestrzeni na dwie zasadnicze grupy. Do pierwszej zaliczać się będą regiony silnie rozwinięte, które w wyniku utrzymywania swojej przewagi, m.in. poprzez kreowanie nowoczesnych i innowacyjnych rozwiązań gospodarczych, staną się jeszcze silniejsze. Do drugiej należeć będą regiony słabe, w których dominują zjawiska stagnacji i zacofania; tak wykształcone układy przestrzenne są mało podatne na zmiany struktury, charakteryzują się także ograniczoną zmiennością w czasie. W praktyce oznacza to, że bez świadomych i zdecydowanych działań układ taki nie zostanie odwrócony. Zjawisko to określono mianem „sterytorializowania procesów rozwoju”. Nowoczesnym czynnikiem decydującym o poziomie rozwoju są szeroko rozumiane (czyli nie tylko w ujęciu technologicznym) innowacje oraz ich absorpcja i dyfuzja. Należy przy tym mocno podkreślić fakt, że region innowacyjny charakteryzuje się zdolnością nie tylko do wytwarzania, absorpcji, ale i dalszego przetwarzania innowacji pod kątem własnych potrzeb rozwo-

- jowych oraz potrzeb lokalnego rynku (jako interesujące mogą być ustalenia, według których na Dolnym Śląsku tylko obszar aglomeracji wrocławskiej został uznany jako regionalne centrum innowacyjne – RCI). Należy jednocześnie pamiętać, że zmiany spetryfikowanych struktur terytorialnych zachodzą powoli (około 10. – 15. lat). To z kolei wiąże się z tym, że przedsięwzięcia dzisiaj zainicjowane przyniosą ostateczny efekt po około 20. latach. Kumulacja zjawisk rozwojowych ma bowiem ograniczony zasięg przestrzenny, dotyczy obszarów zaliczanych do tzw. systemów innowacyjnych i wzajemnie powiązanych, co jednak nie oznacza automatycznego wyrównywania poziomu rozwoju między tego rodzaju obszarami. W tym kontekście warto wspomnieć, że według autorów opracowania pt. „Założenia koncentracji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju. POLSKA 2000 Plus” będzie następował proces pogłębiania się dystansu rozwojowego między Warszawą a innymi obszarami metropolitalnymi w kraju.
3. Polityka ekonomiczna w przekroju regionalnym w Polsce będzie w ciągu najbliższych lat bazować na środkach z budżetów jednostek samorządu terytorialnego oraz na środkach pochodzących z budżetu państwa uzupełnionych funduszami zewnętrznymi (przede wszystkim Unii Europejskiej). Dlatego w pracach związanych z rozwojem przestrzennym należy uwzględnić założenia dokumentu Unii Europejskiej „AGENDA 2000”, który określa sposoby wykorzystania środków unijnych do rozwoju regionów krajów członkowskich i kandydujących w latach 2000 – 2006. Drugim dokumentem, który należałoby także brać pod uwagę jest Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego. Ważnym zjawiskiem aktualnie występującym w przestrzeni Unii Europejskiej jest redystrybucja środków z obszarów wyżej rozwiniętych do niżej rozwiniętych. Jednak proces ten nie ma automatycznego charakteru i „odbiorcy” środków muszą być przygotowani na ich przyjęcie (absorpcję) poprzez nie tylko zabieganie o nie (co jest ważne), ale też umiejętne wykonanie procedur i promowanie spodziewanych efektów jako korzyści dla całej społeczności Unii. Ostatnie

doświadczenia i praktyki wskazują, że tylko społeczności lokalne odpowiednio zorganizowane i zdeterminowane koniecznością realizacji swoich celów mogą osiągnąć największe wsparcie finansowe. Ostatecznie można stwierdzić, że o przyszłym sukcesie decydują w pierwszej kolejności działania własne, a następnie, w wyniku pozytywnej oceny ich intensyfikacji i racjonalizacji można liczyć na zasilanie środkami zewnętrznymi.

4. Podstawowym czynnikiem rozwoju przestrzeni społeczno-ekonomicznej jest duże miasto charakteryzujące się zróżnicowaną strukturą gospodarczą. W związku z tym musi ono m.in. posiadać cechy ośrodka naukowego z odpowiednim zapleczem intelektualnym. Jednak ten potencjał rozwojowy nie będzie mógł być w pełni wykorzystany, jeżeli miasto nie będzie otoczone terenami względnie dobrze rozwiniętymi. Tylko te ośrodki miejskie staną się przodujące, które mają nie tylko sprawnie funkcjonujący ośrodek centralny, lecz także będzie on wspomagany przez otoczenie tworzące zintegrowaną z tym centrum przestrzeń o charakterze gospodarczym, zwaną powszechnie „aglomeracją”. Przestrzeń otaczająca miasto (rdzeń aglomeracji) musi być przygotowana na przyjęcie tych elementów struktury społeczno-gospodarczej, które tworzą potencjał aglomeracji. W innym przypadku potencjał ten może osiągnąć stan „masy krytycznej” stając się barierą rozwojową dla danej jednostki przestrzennej, a w konsekwencji może doprowadzić do zaniku jej pro wzrostowych funkcji. „Masa krytyczna” w określonych warunkach może objąć wszystkie dziedziny życia społeczno-gospodarczego lub koncentrować się w jednym konkretnym elemencie gospodarki miasta czy regionu. Należy także uświadomić sobie, że także procesy „wchłanianie” z otoczenia będą miały zarówno charakter pozytywny, jak i negatywny. Działania wyprzedzające, określone w strategii, podejmowane przez poszczególne podmioty terytorialne uczestniczące w jej realizacji, powinny polegać zatem na wzmocnieniu zjawisk pożądaných i ograniczeniu zjawisk niekorzystnych, ale nigdy nie powinny przybierać formy prób

oddzielenia się od aglomeracji – neutralizowania jej wpływu, gdyż jest to skazane na niepowodzenie.

5. Powodzenie działań rozwojowych w obrębie dużych ośrodków miejskich opiera się na dwóch podstawowych filarach: korzyściach zewnętrznych aglomeracji i korzyściach urbanizacyjnych. Korzyści zewnętrzne mogą się pojawić ze względu na samą skalę oddziaływania ośrodka metropolitalnego i są związane z jego rozmiarami. Korzyści urbanizacyjne pojawiają się i intensyfikują wówczas, gdy aglomeracja posiada sprawną sieć infrastrukturalną (w zakresie wodociągów, kanalizacji, energetyki, telekomunikacji, a w Polsce także gazownictwa), wydolny system komunikacyjny (zarówno w zakresie komunikacji zbiorowej jak i indywidualnej), oraz wysoki poziom bezpieczeństwa publicznego.

Wymienione procesy, prawidłowości oraz ustalenia wynikające z diagnozy aglomeracji muszą być brane pod uwagę przy wyznaczaniu celów strategii oraz doborze metod i środków ich realizacji, gdyż będą one w sposób istotny kształtowały rozwój układów lokalnych w najbliższych latach.

Oprócz powyższych spostrzeżeń w wyznaczaniu kierunków rozwojowych aglomeracji, należy uwzględnić wyzwania społeczne wynikające zarówno z przekształceń w gospodarce, jak i zmian cywilizacyjnych występujących w skali globalnej. Do najważniejszych występujących obecnie na obszarze aglomeracji należy zaliczyć z jednej strony:

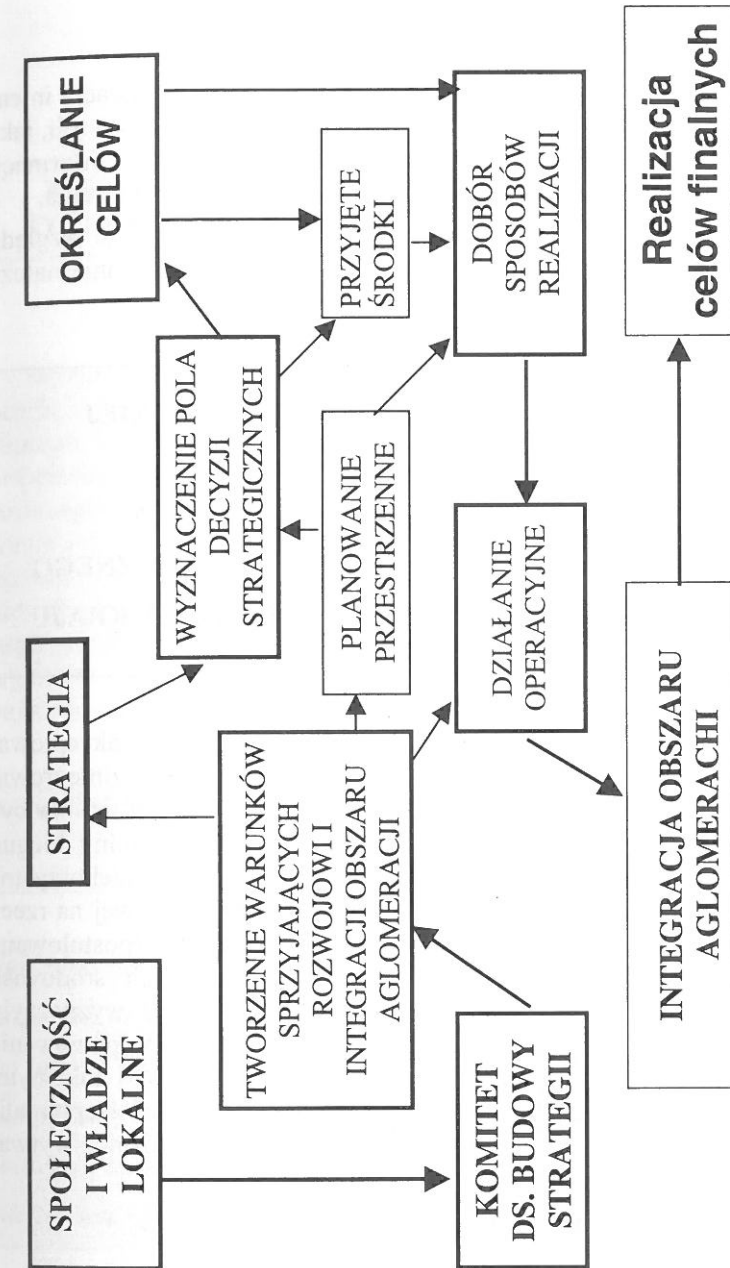
- starzenie się społeczeństwa,
- degradację środowiska naturalnego,
- narastanie patologii społecznych.

Ponadto należy uwzględnić silną presję społeczną na podniesienie jakości życia.

Sprostanie tym wyzwaniom będzie wymagało podjęcia trudnych decyzji politycznych zmierzających do rozładowania zarysowujących się na tych płaszczyznach konfliktów celów. Jednak wyzwania te muszą być tak wkomponowane w poszczególne cele

strategii, aby w konsekwencji przy ich realizacji problemy były rozwiązywane kompleksowo. Takie założenie powoduje, że przyjęte cele muszą mieć formę zintegrowanego zespołu, ale też każdy z elementów tego zbioru powinien cechować się wielowątkowością. Wyznaczone cele opierają się na sformułowanej misji i wizji aglomeracji, czyli w istocie są odpowiedzią na pytanie o pożądany stan tego obszaru w dziesięcio- czy nawet dwudziestopięcioletnim horyzoncie czasowym.

W tym miejscu należy podkreślić, że strategia jest istotnym instrumentem kształtowania kierunków rozwoju aglomeracji, ale musi być uzupełniana i wzmacniana także zbiorem innych poczynań władz i środowisk lokalnych. Podstawowym elementem wspomagającym strategię jest zespół działań związanych z koordynacją planowania przestrzennego. Ważne wydają się także bieżące (operacyjne) działania władz lokalnych, które powinny być nakierowane na rozwiązywanie pojawiających się w praktyce dnia codziennego problemów utrudniających funkcjonowanie aglomeracji jako wspólnego systemu społeczno-gospodarczego. Relacje między tymi poczynaniami i strategią oraz ich miejsce w systemie działań związanych z budową aglomeracji przedstawia poniższy schemat.



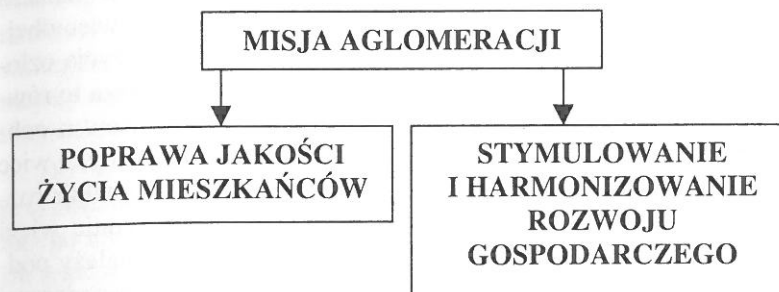
IV. Misja i wizja aglomeracji wrocławskiej

Określenie misji aglomeracji jest syntetyczną deklaracją intencji władz samorządowych (decydentów) w odniesieniu do roli, jaką ma pełnić aglomeracja. Jednocześnie jest to zestaw informacji skierowanych zarówno do jej mieszkańców, jak i do otoczenia.

Zarówno w obliczu oczekiwań społecznych, jak i ze względu na sprecyzowane w diagnozie obiektywne uwarunkowania należy stwierdzić, że:

**MISJĄ AGLOMERACJI WROCŁAWSKIEJ
JEST PEŁNIENIE ROLI
PONADREGIONALNEGO BIEGUNA
ROZWOJU GOSPODARCZEGO I SPOŁECZNEGO
W POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ CZĘŚCI KRAJU**

Tak sformułowana misja aglomeracji powinna być akceptowana przez wszystkie środowiska współtworzące ją jako zintegrowaną jednostkę przestrzenną. W związku z tym podmiot ten ma być na tyle silny i dynamiczny, aby mógł stanowić stabilny biegun wzrostu gospodarczego oraz skutecznie mógł osłabiać niekorzystne zjawiska występujące w warunkach gospodarki rynkowej na rzecz poprawy jakości życia mieszkańców. Oczekiwania te (postulowane przy wielu okazjach przez przedstawicieli różnych środowisk związanych z obszarem aglomeracji wrocławskiej) wyznaczyły również określone podejście osób zaangażowanych w planowanie społeczno-gospodarcze na szczeblu subregionalnym i lokalnym. Należy też zaznaczyć, że oprócz tworzenia możliwości optymalizacji rozwoju wewnątrz aglomeracji jej misją jest również wytwarzanie impulsów rozwojowych dla otoczenia.



Wizja aglomeracji wrocławskiej, będąca wyrazem ogólnych oczekiwań i możliwych dokonań w okresie realizowania celów strategii, jest wynikiową **misji aglomeracji**. Stanowi ona projekcję pożądanego stanu, do którego należy dążyć w procesie wszechstronnego i konsekwentnego kreowania przyszłości. Na sformułowanie jej miały wpływ nie tylko oczekiwania społeczne, wyniki przedstawionej diagnozy strategicznej w zakresie artykułowanych potrzeb czy wreszcie dążenia przedstawicieli samorządu terytorialnego, ale także ogólna wiedza na temat procesów rozwojowych regionów. Wizja sprowadza się w przekonaniu autorów do następującego określenia:

**AGLOMERACJA WROCŁAWSKA – ZRÓWNOWAŻONY
ROZWÓJ POPRZEZ INTEGRACJĘ**

Tak sprecyzowana wizja stanowić ma podstawę budowy aglomeracji jako ośrodka harmonijnego rozwoju gospodarczego i rosnącej jakości życia mieszkańców, przyjaznego inicjowaniu i rozwijaniu przedsiębiorczości, dynamicznego ośrodka naukowego, kulturalnego i turystycznego o zasięgu ponadregionalnym, znaczącego miejsca współpracy międzynarodowej i międzyregionalnej.

Zaakceptowanie i przyjęcie do realizacji takiej wizji oznacza jednocześnie zorientowanie na rozwój kompleksowy, a więc obejmujący nie tylko gospodarkę, ale wszystkie dziedziny życia człowieka, w tym także rozwój kulturowy i duchowy. Oznacza to równocześnie rozwój zrównoważony w rozumieniu przepisów o ochronie i kształtowaniu środowiska, rozwój zharmonizowany, a więc o podobnej dynamice w poszczególnych dziedzinach, a także rozwój funkcjonalno-przestrzenny zapewniający odpowiednie więzi w układzie całego obszaru aglomeracji. Równocześnie należy podkreślić, że w poszczególnych przekrojach struktury gospodarczej taki proces jest możliwy tylko przy dużej jej dywersyfikacji. W konsekwencji oznacza to, że aglomeracja powinna być obszarem, na którym każda działalność gospodarcza o charakterze rozwojowym (bez uwzględniania jej skali czy przedmiotu) znajdzie dla siebie korzystne warunki, miejsce i odpowiedni klimat.

V. Cele i priorytety strategii

Podstawową przesłanką, warunkującą konieczność wspierania przez społeczność lokalną procesu tworzenia i rozwoju aglomeracji wrocławskiej jest teza, że w obliczu zjawisk globalizacji procesów gospodarczych oraz przemian cywilizacyjno-kulturowych, zmierzających do wykształcenia społeczeństw informatycznych, **tylko silne jednostki przestrzenno-gospodarcze są w stanie sprostać europejskiej i światowej konkurencji**. Dodatkowym uwarunkowaniem jest ciągła niepewność co do przebiegu cyklu koniunkturalnego, szczególnie w tzw. „gospodarkach wschodzących” oraz nieślabnące zjawisko luki dochodowej (zarówno w ujęciu globalnym, jak i krajowym). Podstawowym i generalnym zadaniem realizacyjnym strategii powinno być dążenie do zapewnienia ciągłości procesów rozwoju aglomeracji w przyszłości. Należy przy tym podkreślić, że „*rozwój ciągły to rozwój podtrzymywany*”. Tak wyznaczone zadanie powinno być realizowane w ramach celu nadrzędnego, którego istota wynikająca z misji i wizji aglomeracji sprowadza się do integrowania struktur wewnętrznych aglomeracji w celu **stworzenia zwartej przestrzeni**, powiązanej szeregiem relacji ekonomicznych, społecznych i funkcjonalnych. Proces ten powinien

przebiegać w taki sposób, aby każdy z zasadniczych elementów struktury aglomeracji wpływał pozytywnie na realizację celów szczegółowych strategii oraz w sposób możliwie jak najskuteczniejszy ograniczyć lub rozładować występujące obiektywnie konflikty celów.

Do priorytetów wykonawczych należy zaliczyć dążenie do przypisania każdej jednostce administracyjno-przestrzennej określonego zbioru funkcji przy wdrażaniu strategii. Jednakże w procesie realizacji strategii nie można ograniczać samodzielności którejkolwiek z jednostek ani obarczać tylko jednego podmiotu (tj. jednostki samorządu terytorialnego dowolnego szczebla) odpowiedzialnością za realizację danego elementu strategii. Podstawę sukcesu realizacyjnego ma stanowić (zapoczątkowana już) **współpraca na zasadach partnerstwa wszystkich jednostek samorządu terytorialnego tworzących aglomerację**. To jednocześnie oznacza, że wszystkie podmioty uczestniczące w projektowaniu strategii poniosą solidarną odpowiedzialność w obliczu niepowodzeń czy koniecznych dodatkowych kosztów realizacji przyjętych celów, ale także korzystają proporcjonalnie z osiągniętych sukcesów. Rozwiązanie to wymaga odpowiedniego zorganizowania podmiotów biorących udział w pracach związanych z przyjęciem i wdrażaniem strategii. Efektem tej współpracy ma być zbudowanie wspólnej płaszczyzny **wspomagania instytucjonalnego**, które może przybrać dowolną formę organizacyjną (np. stowarzyszenia). Jeżeli taki stan zostanie osiągnięty, należy oczekiwać, że sukces stanie się naturalną wypadkową procesów zachodzących na terytorium aglomeracji. Przyjęcie takich rozwiązań stanowi warunek konieczny, a zarazem podstawę do osiągnięcia pożądanego poziomu rozwoju.

W obliczu powyższych ustaleń cel nadrzędny strategii formułujemy następująco:

OSIĄGNIĘCIE WYSOKIEJ JAKOŚCI ŻYCIA SPOŁECZNOŚCI
AGLOMERACJI POPRZEZ INTEGRACJĘ JEJ PRZESTRZENI
W JEDEN ORGANIZM SPOŁECZNO-GOSPODARCZY

Procesy integracyjne mają w warunkach aglomeracji wrocławskiej dotyczyć kilku podstawowych, wstępnie wyselekcjonowanych pól integracji, stanowiących zarazem przedmiot oddziaływania władz samorządowych. Przyjąć należy, że strategia aglomeracji nie może operować zbyt rozbudowanym i jednocześnie precyzyjnie domkniętym zbiorem celów. Zakłada się, że wybór pól integracji i przypisanych im celów musi ograniczyć się do niezbędnego minimum dającego jednak szansę realizacji wizji kompleksowości, zrównoważenia oraz harmonizacji rozwoju. W praktyce mają one przynieść efekt wzmocnienia procesów rozwojowych, a nie zastępowania ich np. poprzez oddziaływanie poszczególnych jednostek publiczno-prawnych.

Jakkolwiek trudno jest hierarchizować cele prowadzenia określonej polityki gospodarczej (pod kątem istotności określonych potrzeb społecznych czy gospodarczych), to jednak w przypadku strategii aglomeracji wrocławskiej wydaje się słuszne i konieczne takie uszeregowania przeprowadzić, przynajmniej w przypadku jednego z obszarów zainteresowań. W przekonaniu autorów (popartym zarówno opiniami społeczeństwa, jak i licznymi egzemplifikacjami nowoczesnych rozwiązań w zakresie układów urbanistycznych) za **najważniejsze zadanie rozwojowe aglomeracji wrocławskiej należy uznać przebudowę szeroko pojętego systemu komunikacyjnego w ramach wspólnej polityki przestrzennej i komunikacyjnej**. Można nawet sformułować tezę, że bez kompleksowych rozwiązań, odpowiadających na wyzwania tej problematyki, nie będzie perspektywy skutecznego i aktywnego dynamizowania procesów rozwoju obszaru aglomeracji. Bariery komunikacyjne stanowiły i nadal stanowią jeden z najważniejszych czynników ograniczających aktywność dużych kompleksów urbanistycznych, a ich znoszenie jest w świadomości społecznej jednym z najważniejszych przejawów działań prospołecznych.

Obok ładu przestrzennego i komunikacji, do pozostałych sfer koniecznych oddziaływań objętych strategią aglomeracji należy zaliczyć **ochronę i kształtowanie środowiska, infrastrukturę techniczną i telekomunikacyjną, społeczność lokalną oraz strukturę gospodarki aglomeracji, a także sektor małych i średnich prze-**

siębiorstw. W tym przypadku nie dokonuje się jednak ich wartościowania pod kątem istotności. Wszystkie te obszary, składające się z pól cząstkowych, wyznaczają jednocześnie cele niższego rzędu. Pola i cele strategiczne przedstawiono w tabeli 1.

W tym miejscu godzi się po raz kolejny jednoznacznie podkreślić, że wyróżnione pola – przestrzeń, gospodarka i społeczeństwo – tworzą jeden system, który w sposób kompleksowy określa strukturę aglomeracji i determinuje kierunki jej rozwoju. Dlatego chcąc w sposób skuteczny kształtować przyszłe zjawiska społeczno-gospodarcze, należy z jednej strony doprowadzić do pełnej integracji tych dziedzin, z drugiej zaś oddziaływać w sposób kompleksowy. Również z tej przyczyny, pomimo przypisania w poniższej tabeli określonych celów szczegółowych i ramowych zadań danemu polu integracyjnemu, należy uzmysławiać sobie, że konsekwencje ich realizacji znajdują swoje odzwierciedlenie na pozostałych płaszczyznach.

Tabela 1. Pola i cele strategii aglomeracji wrocławskiej.

CEL NADRZĘDNY:		
Osiągnięcie wysokiej jakości życia społeczności aglomeracji poprzez integrację jej przestrzeni w jeden organizm społeczno-gospodarczy		
GŁÓWNE DZIEDZINY INTEGRACYJNE		
1. Przestrzeń	2. Gospodarka	3. Społeczeństwo
WYSELEKCJONOWANE POLA INTEGRACYJNE		
1.1. KOMUNIKACJA	2.1. STRUKTURA GOSPODAR- KI	3.1. SPOŁECZNOŚĆ LOKALNA
1.2. ŁĄD PRZESTRZENNY	2.2. SEKTOR MŚP	3.2. BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNE
1.3. ŚRODOWISKO		3.3. MIESZKALNICTWO
1.4. INFRASTRUKTURA TE- CHNICZNA		

CELE SZCZEGÓŁOWE		
1.1. KOMUNIKACJA	2.1. STRUKTURA GOSPODARKI	3.1. SPOŁECZNOŚĆ LOKALNA
— Zapewnienie spójnego z re- gionem, pozostałą częścią kraju i krajami Unii Euro- pejskiej systemu komunika- cyjnego regionu. — Uzyskanie efektywniejszego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska systemu dróg publicznych zgodnie z wy- mogami Unii Europejskiej. — Zastąpienie w szerokim za- kresie samochodowej komu- nikacji indywidualnej komu- nikacją zbiorową w ścisłym centrum aglomeracji. — Racjonalizacja przewozów to- warowych na obszarze aglo- meracji.	— Stworzenie nowoczesnej, wielofunkcyjnej i zdywersy- fikowanej rodzajowo struk- tury gospodarczej aglomera- cji. — Wykreowanie aglomeracji jako wiodącego ośrodka wdrażania postępu technicz- nego, technologicznego i or- ganizacyjnego.	— Podniesienie jakości życia w obszarze aglomeracji. — Wykreowanie świadomości obywatelskiej w mieszkań- cach aglomeracji. — Wykreowanie atrakcyjnego wizerunku aglomeracji w Polsce, Europie i na świecie.

<p>1.2. ŁAD PRZESTRZENNY</p> <ul style="list-style-type: none"> — Racjonalizacja i zharmonizowanie zagospodarowania przestrzennego w ramach przyjętych osi funkcjonalnych oparte na porozumieniach co do kierunków zagospodarowania poszczególnych części aglomeracji. 	<p>2.2. SEKTOR MŚP</p> <ul style="list-style-type: none"> — Stworzenie nowoczesnej i wielofunkcyjnej oraz zdysyfkowanej podmiotowo struktury gospodarczej aglomeracji. — Zmniejszenie bezrobocia na terenie aglomeracji. 	<p>3.2. BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNE</p> <ul style="list-style-type: none"> — Osiągnięcie wysokiego poziomu i poczucia bezpieczeństwa publicznego na terenie aglomeracji. — Spadek przestępczości na terenie aglomeracji. — Wzrost zaufania społecznego do instytucji publicznych.
<p>1.3. ŚRODOWISKO</p> <ul style="list-style-type: none"> — Racjonalizacja gospodarki odpadami komunalnymi i przemysłowymi. — Racjonalizacja gospodarki wodno-ściekowej zgodnie ze standardami Unii Europejskiej. — Utrzymanie, ochrona i integracja kompleksów przyrodniczych. 		<p>3.3. MIESZKALNICTWO</p> <ul style="list-style-type: none"> — Poszerzenie oferty mieszkaniowej dla mieszkańców aglomeracji o różnym statusie. — Zwiększenie konkurencyjności aglomeracji jako miejsca zamieszkiwania..

<p>1.4. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ograniczenie technicznych barier rozwojowych na całym terenie aglomeracji. — Umożliwienie powszechnego dostępu do sieci internetowej mieszkańcom aglomeracji. 		
--	--	--

W oparciu o tak postawione cele można dokonywać pewnych projekcji pożądanych stanów rzeczywistości w przyszłości, także w kontekście integracji aglomeracji. Na przykład w zakresie efektów bezpośrednich realizacji celów pierwszego i (jak już zostało to podkreślone) najważniejszego z pól, a mianowicie komunikacji, może wejść m.in. stworzenie wspólnego systemu komunikacji zbiorowej dla całej aglomeracji, opartego na jednolitym systemie taryfowym (a co za tym idzie również biletowym) dla różnych środków transportu, nie wyłączając pasażerskich przewozów kolejowych. Równolegle następować powinno zastępowanie w jak najszerszym stopniu samochodowej komunikacji indywidualnej komunikacją zbiorową w centrum aglomeracji. Ponadto w wyniku utworzenia systemu koordynującego w zakresie logistyki komunikacyjnej, polityki inwestycyjnej czy poprzez wywieranie dzięki takim strukturom nacisków na odpowiednie władze centralne w ramach lobbingu na rzecz budowy obwodnicy powiatowej i przepraw mostowych, możliwe stanie się uzyskanie efektywniejszego, bezpieczniejszego i bardziej przyjaznego dla środowiska systemu dróg publicznych. Zapewni to również spójność systemu komunikacyjnego z regionem, pozostałą częścią kraju i Europy. Działania na tej płaszczyźnie wymuszą niejako integrację polityk przestrzennych poszczególnych podmiotów zaangażowanych w realizację tej strategii. To z kolei wzmocni kreowane przez nie osie i węzły rozwoju, ujawniając – jak się przewiduje – także nisze, które pobudzą nowe pasma i sfery aktywności, przedsiębiorczości i innowacji w miejscach, których wybór dokonany zostanie w oparciu o mechanizmy rynkowe przez najbardziej mobilne w tym zakresie małe i średnie przedsiębiorstwa. Tu należy również oczekiwać pozytywnych przemian na rynku pracy, jednak sukces całego organizmu metropolitalnego wymagać będzie dalszego wspierania procesów rynkowych przez władze lokalne i regionalne.

Wyżej przedstawiona projekcja nie jest wyczerpująca, dotyczy raczej przykładowych korelacji, a zarazem jest z oczywistych względów do pewnego stopnia postulatyczna. Przyszłość jest bowiem najczęściej postrzegana jako nieokreślona („pewne jest to, że przyszłość jest niepewna”). Można jednak oczekiwać, że przyszy-

łość stanie się mniej indeterministyczna, ponieważ podejmowane przez zaangażowane podmioty działania dotyczyć będą najważniejszych wątków ją kreujących. Zalicza się do nich przede wszystkim *konceptje* (w tym fakty medialne, do jakich na pewno zalicza się upowszechnienie i obecność idei aglomeracji w świadomości społecznej), *zasoby* (potencjał ludzki, przyrodniczy, gospodarczy i infrastrukturalny) oraz *wartości* (m.in. patriotyzm lokalny i zaufanie społeczne). Działania na tych płaszczyznach oraz uświadomienie ich znaczenia i wzajemnych powiązań może być swoistym katalizatorem wzmacniającym pozytywne procesy urealnijające integrację obszaru metropolitalnego.

Bardziej szczegółowy opis podejmowanych działań i spodziewanych efektów realizacji celów cząstkowych na poszczególnych polach integracyjnych zaprezentowany został na kartach działań strategicznych i w pozostałych załącznikach stanowiących realizacyjne uzupełnienie merytorycznej treści strategii.

VI. Organizacja prac nad wdrażaniem strategii

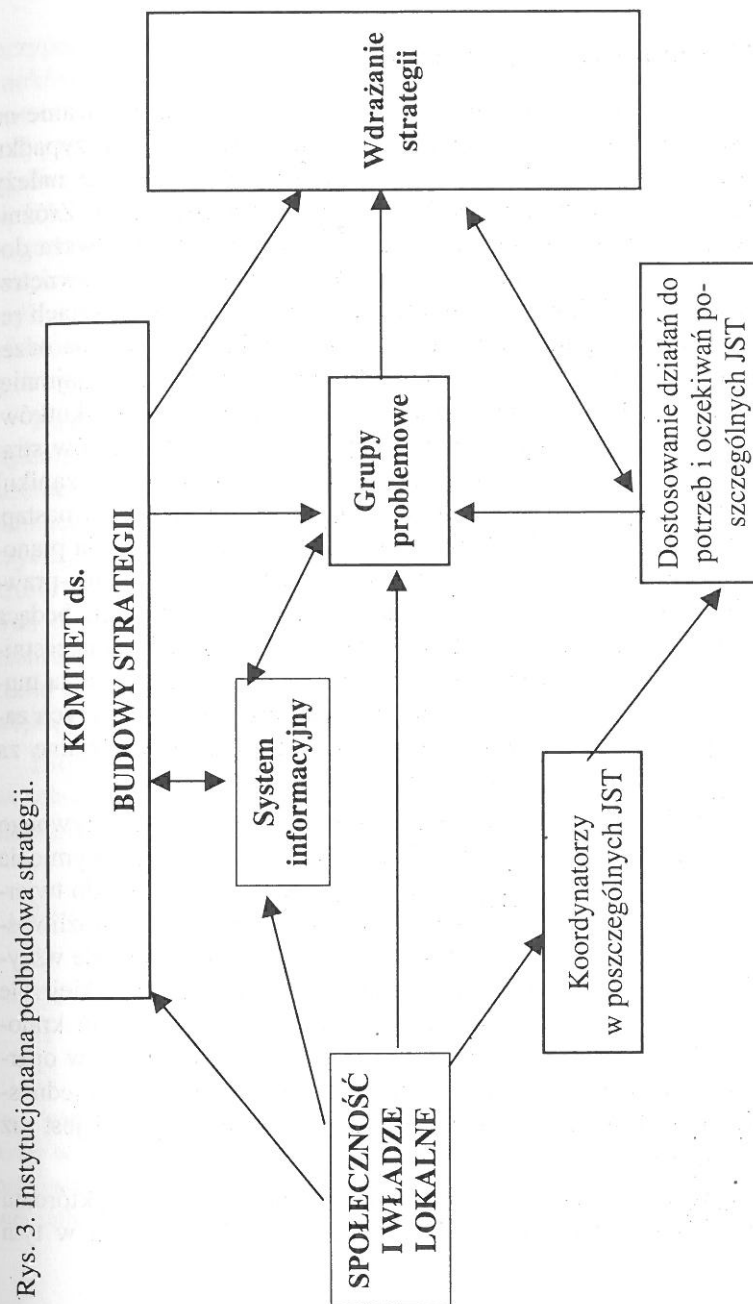
W przypadku przyjęcia do realizacji strategii, opracowane będą szczegółowe harmonogramy realizacji celów i środków oraz terminy rozpoczęcia i zakończenia realizacji celów. Będą w nich uwzględniane nie tylko wartości środków finansowych umożliwiających realizację celów strategii, lecz także efekty rzeczowe i społeczne adekwatne do przyjętej klasyfikacji rodzajowej celów. Dla sprawniej realizacji harmonogramu prac zostanie utworzony system bieżącej kontroli oraz okresowego monitoringu w celu korekty powstałych odchyłeń między celami strategii a rzeczywistym przebiegiem ich realizacji. W związku z tym przewiduje się ustanowienie podmiotów sprawujących funkcję koordynującą i precyzyjne określenie zasad ich działania. Wdrażanie strategii będzie więc procesem warunkującym przygotowanie mechanizmów i przedsięwzięć finansowo–organizacyjnych, związanych z rozliczeniem finalnym każdego celu, na który poniesiono określone nakłady i uzyskano efekty rzeczowo–eksploatacyjne lub zmiany jakościowe.

Odpowiedzialność za prawidłowe wdrożenie strategii spoczywać będzie na samorządach terytorialnych, przy ścisłej współpracy

z podmiotami funkcjonującymi poza tą sferą. W związku z tym zaprojektowany będzie także układ podmiotów odpowiedzialnych nie tylko za realizację poszczególnych celów, lecz także za harmonijny ich przebieg. Wypracowane postanowienia muszą mieć charakter konsensusu, dlatego w trakcie realizacji wyznaczonych celów każda jednostka samorządu terytorialnego uczestnicząca w procesie integracji aglomeracji będzie na bieżąco informowana o aktualnym stadium wykonania przyjętych założeń oraz kształtowania się zjawisk na obszarze aglomeracji. Będzie też w stanie formułować na tej podstawie własne poglądy oraz oddziaływać na ten proces.

Aby taki stan był możliwy, podjęte działania muszą już w początkowej fazie polegać na koordynacji funkcjonowania poszczególnych jednostek. Podstawą sprawnego działania jest odpowiednia organizacja przebiegu informacji w postaci **zinstytucjonalizowanego systemu informacyjnego**. W tym celu powinien być wyznaczony ośrodek centralny, który będzie gromadził i przekazywał informacje, poddając je przy tym koniecznej obróbce, czyli porządkowaniu i nadawaniu im charakteru syntetycznego. Pozwoli to także na ograniczenie szumu i natłoku informacyjnego. Budowa tego systemu w praktyce powinna uwzględniać wyznaczenie w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego osób odpowiedzialnych za terminowe (wynikające z przyjętych harmonogramów) przesyłanie i odbieranie informacji dotyczących aglomeracji.

W dalszej kolejności należy dążyć do powołania międzysamorządowego związku o charakterze korporacji przestrzennej. W ramach takiej instytucji mógłby działać organ, który wypracowywałby wspólne porozumienia w sprawie konkretnych problemów związanych z realizacją strategii. Każdy z członków tego ciała powinien być odpowiedzialny za realizację poszczególnych zadań w macierzystej jednostce. W tych jednostkach powinien on pełnić funkcję koordynatora. Realizacja poszczególnych celów cząstkowych powinna się odbywać poprzez powołanie **grup zadaniowych** (w miarę możliwości formalnych) dla rozwiązywania poszczególnych problemów.



VII. Finansowanie strategii

W ramach formułowania strategii niezbędne jest wskazanie na sposób rozwiązania problematyki jej finansowania. W przypadku strategii aglomeracji wrocławskiej, za kluczowy priorytet należy uznać **konieczność dywersyfikacji źródeł finansowania**. Zróżnicowanie to powinno uwzględniać dwie płaszczyzny. Pierwsza dotyczy proporcji pomiędzy zasilaniem wewnętrznym a zewnętrznym, druga zaś doboru podmiotów partycypujących w kosztach realizacji poszczególnych zadań ze środków własnych. Można oczekiwać, że doprowadzi to do równoczesnego wywołania co najmniej dwóch pożądaných, związanych z tymi płaszczyznami, skutków. Pierwszy można nazwać stabilizacją procesu realizacji celów strategii, gdyż nawet w przypadku zmniejszenia (lub wręcz zaniku) strumienia finansowego z jednego ze źródeł finansowania nastąpi uzupełnienie ze źródła alternatywnego. Drugi to stabilizacja planowania budżetowego poszczególnych jednostek publiczno-prawnych, zaangażowanych w procesy integracji aglomeracji, będąca jednocześnie do pewnego stopnia gwarancją ciągłości ich uczestnictwa w tych działaniach. Takie sprecyzowanie źródeł zasilania musi dotyczyć zarówno całego zbioru celów, jak i poszczególnych zadań operacyjnych oraz wskazywać podmioty odpowiedzialne za osiągnięcie określonych efektów.

Wśród zasad sporządzania kompleksowego i indykatywnego programu finansowania strategii na pierwszym miejscu wymienia się zasadę subsydiarności, której istotę można sprowadzić do twierdzenia, że bez zaangażowania środków własnych nie ma możliwości skorzystania ze środków pomocowych. Dotyczy to przede wszystkim wsparcia z funduszy i programów Unii Europejskiej, ale także w coraz szerszym zakresie analogicznych rozwiązań krajowych. Zatem każdy z celów musi być realizowany zawsze w oparciu lub przynajmniej z uwzględnieniem środków własnych jednostek samorządowych. Ustalenie opisanych wyżej proporcji jest już sprawą wtórną.

Kolejną zasadą i zarazem dodatkowym wyzwaniem, któremu należy tu sprostać jest zasada partnerstwa, która oznacza w tym

przypadku konieczność wypracowania ogólnie akceptowanych warunków i mechanizmów w zakresie obciążania poszczególnych jednostek wydatkami wdrożeniowymi i realizacyjnymi. Ustalenia te mają wynikać przede wszystkim ze wspólnie przyjętego, w ramach ogólnego konsensusu, kryterium (lub kryteriów) partycypacji w kosztach. Należy przy tym mieć świadomość faktu, że przyjęcie jednego kryterium ma co prawda zaletę w postaci przejrzystości systemu finansowania strategii, ale nie uwzględnia okoliczności, że korzyści z realizacji danego celu, mierzone stosunkiem nakładów do efektów, będą zróżnicowane dla poszczególnych podmiotów, co może wywoływać ich niezadowolenie.

Następny wymóg planowania finansowego nazywany jest zasadą koncentracji i dotyczy wyboru priorytetów w zakresie celów, instrumentów i działań wspierających. Ma to istotne znaczenie w warunkach niepewności co do dalszego przebiegu zjawisk gospodarczych, w tym także finansowych. Precyzyjne ustalenia w tym zakresie gwarantują, że nawet przy niekorzystnej sekwencji oddziaływań czynników zewnętrznych, przynajmniej cele kluczowe mają szansę realizacji. W tym kontekście istotne jest też określenie horyzontu czasowego, w którym zamierzamy osiągnąć cele, co pociąga wielopłaszczyznowe programowanie finansowe.

Biorąc pod uwagę wszystkie ustalenia, można dla aglomeracji wrocławskiej wymienić następujące grupy źródeł finansowania strategii:

- 1) budżety jednostek samorządu terytorialnego,
- 2) budżet państwa,
- 3) środki pomocowe agencji,
- 4) środki funduszy celowych krajowych,
- 5) środki pomocowe zagraniczne,
- 6) środki prywatne.

Źródła tu wymienione zaprezentowano w sposób bardziej szczegółowy w poniższej tabeli. Warto przy tym podkreślić, że oprócz zaproponowanych tu instrumentów i instytucji finansowych można, a nawet należałoby poszukiwać innych już w trakcie realizacji strategii.

Tabela 2. Podstawowe źródła finansowania celów strategii.

Lp.	Źródła finansowania	Instytucje i instrumenty finansowania
1.	Budżety jednostek samorządu terytorialnego	Środki z dotacji celowych wspomaganie środkami stanowiącymi dochody własne gmin
2.	Budżet państwa	Środki poszczególnych ministerstw grupowane sektorowo przeznaczane na wydatki majątkowe
3.	Środki pomocowe agencji	Środki Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa, Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa, Agencji Techniki i Technologii, Agencji Prywatyzacji
4.	Środki funduszy celowych krajowych	Środki Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, Narodowego i Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Funduszu Ochrony Gruntów Rolnych, Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym (w gestii Głównego Geodety Kraju i wojewodów)
5.	Środki pomocowe zagraniczne	Środki z programów ISPA, SAPARD, PHARE
6.	Środki prywatne	Np. pożyczka publiczna w formie obligacji samorządowych i inwestycje prywatne w zakresie dóbr społecznych

Rozpatrując kwestie finansowania strategii w perspektywie długookresowej należy oczekiwać, że w warunkach pełnego i czynnego zaangażowania podmiotów tworzących aglomerację w procesy integracyjne, popartego odpowiednim zasilaniem ze środków własnych, nastąpi z biegiem czasu zmiana w proporcjach współfinan-

sowania. Należy się spodziewać, że taka determinacja jednostek samorządowych będzie postrzegana bardzo pozytywnie w szeroko pojętym otoczeniu aglomeracji, np. przez władze centralne, przez różne instytucje pomocowe, a także przez przedsiębiorców szukających miejsc do zainwestowania kapitału. Można więc liczyć na to, że nastąpi znaczne zwiększenie rozmiarów finansowania strategii ze źródeł zewnętrznych. Powinno towarzyszyć tym procesom zjawisko swoistego efektu mnożnikowego, związanego z rozwojem i wzrostem gospodarczym na obszarze aglomeracji.

Zakończenie

Zaprezentowana strategia stanowi rozwiązanie prekursorskie, gdyż dotyczy wypracowania wspólnych kierunków rozwoju dla autonomicznych jednostek publiczno–prawnych. Podjęcie działań w tym zakresie jest o tyle istotne, że nie zostało ono narzucone decyzją instytucji nadrzędnych ani też nie wynika z przymusu ustawowego, jest natomiast ucieleśnieniem tego, co powszechnie nazywane jest inicjatywą oddolną, przejawem aktywności społeczności lokalnych i ich przedstawicieli.

Podstawą wszelkich działań i możliwych rozwiązań są zjawiska ekonomiczne, które w sposób bezpośredni lub pośredni warunkują sytuację mieszkańców aglomeracji. Zaprezentowana strategia jest elementem, który ma spinać całą aglomerację w jeden system społeczno–ekonomiczny. Po raz kolejny należy jednak podkreślić, że **strategia ma koordynować procesy społeczno–gospodarcze, a nie je kreować**. Zatem znaczenie tego dokumentu nie może być przecenione. Chodzi o to, że nie można podejmować prób zastąpienia rynku i zjawisk na nim zachodzących subiektywnymi decyzjami, ale należy dążyć do wzmocnienia pożądaných procesów rynkowych oraz niwelować wpływ niekorzystnych. W przypadku podjęcia próby bezpośredniego regulowania procesów rynkowych, zjawiska pożądane będą występować tylko do czasu trwania odpowiednich działań, natomiast po ich zakończeniu ulegną one znacznemu osłabieniu lub całkowicie zanikną. Natomiast w sytuacji, gdy zachodzące procesy będą efektem autonomicznych decyzji pod-

Tabela 2. Podstawowe źródła finansowania celów strategii.

Lp.	Źródła finansowania	Instytucje i instrumenty finansowania
1.	Budżety jednostek samorządu terytorialnego	Środki z dotacji celowych wspomagane środkami stanowiącymi dochody własne gmin
2.	Budżet państwa	Środki poszczególnych ministerstw grupowane sektorowo przeznaczane na wydatki majątkowe
3.	Środki pomocowe agencji	Środki Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa, Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa, Agencji Techniki i Technologii, Agencji Prywatyzacji
4.	Środki funduszy celowych krajowych	Środki Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, Narodowego i Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Funduszu Ochrony Gruntów Rolnych, Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym (w gestii Głównego Geodety Kraju i wojewodów)
5.	Środki pomocowe zagraniczne	Środki z programów ISPA, SAPARD, PHARE
6.	Środki prywatne	Np. pożyczka publiczna w formie obligacji samorządowych i inwestycje prywatne w zakresie dóbr społecznych

Rozpatrując kwestie finansowania strategii w perspektywie długookresowej należy oczekiwać, że w warunkach pełnego i czynnego zaangażowania podmiotów tworzących aglomerację w procesy integracyjne, popartego odpowiednim zasilaniem ze środków własnych, nastąpi z biegiem czasu zmiana w proporcjach współfinan-

sowania. Należy się spodziewać, że taka determinacja jednostek samorządowych będzie postrzegana bardzo pozytywnie w szeroko pojętym otoczeniu aglomeracji, np. przez władze centralne, przez różne instytucje pomocowe, a także przez przedsiębiorców szukających miejsc do zainwestowania kapitału. Można więc liczyć na to, że nastąpi znaczne zwiększenie rozmiarów finansowania strategii ze źródeł zewnętrznych. Powinno towarzyszyć tym procesom zjawisko swoistego efektu mnożnikowego, związanego z rozwojem i wzrostem gospodarczym na obszarze aglomeracji.

Zakończenie

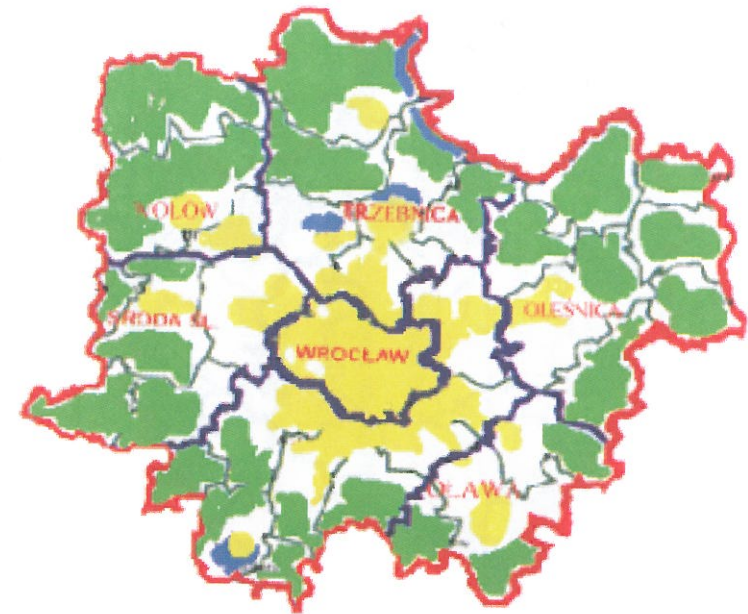
Zaprezentowana strategia stanowi rozwiązanie prekursorskie, gdyż dotyczy wypracowania wspólnych kierunków rozwoju dla autonomicznych jednostek publiczno-prawnych. Podjęcie działań w tym zakresie jest o tyle istotne, że nie zostało ono narzucone decyzją instytucji nadrzędnych ani też nie wynika z przymusu ustawowego, jest natomiast ucieleśnieniem tego, co powszechnie nazywane jest inicjatywą oddolną, przejawem aktywności społeczności lokalnych i ich przedstawicieli.

Podstawą wszelkich działań i możliwych rozwiązań są zjawiska ekonomiczne, które w sposób bezpośredni lub pośredni warunkują sytuację mieszkańców aglomeracji. Zaprezentowana strategia jest elementem, który ma spinać całą aglomerację w jeden system społeczno-ekonomiczny. Po raz kolejny należy jednak podkreślić, że **strategia ma koordynować procesy społeczno-gospodarcze, a nie je kreować**. Zatem znaczenie tego dokumentu nie może być przecenione. Chodzi o to, że nie można podejmować prób zastąpienia rynku i zjawisk na nim zachodzących subiektywnymi decyzjami, ale należy dążyć do wzmocnienia pożądaných procesów rynkowych oraz niwelować wpływ niekorzystnych. W przypadku podjęcia próby bezpośredniego regulowania procesów rynkowych, zjawiska pożądane będą występować tylko do czasu trwania odpowiednich działań, natomiast po ich zakończeniu ulegną one znacznemu osłabieniu lub całkowicie znikną. Natomiast w sytuacji, gdy zachodzące procesy będą efektem autonomicznych decyzji pod-

miotów rynkowych spowoduje to ukształtowanie się struktury społeczno-gospodarczej charakteryzującej się dużą odpornością na czasowe wstrząsy i zjawiska przejściowej dekonunktury.

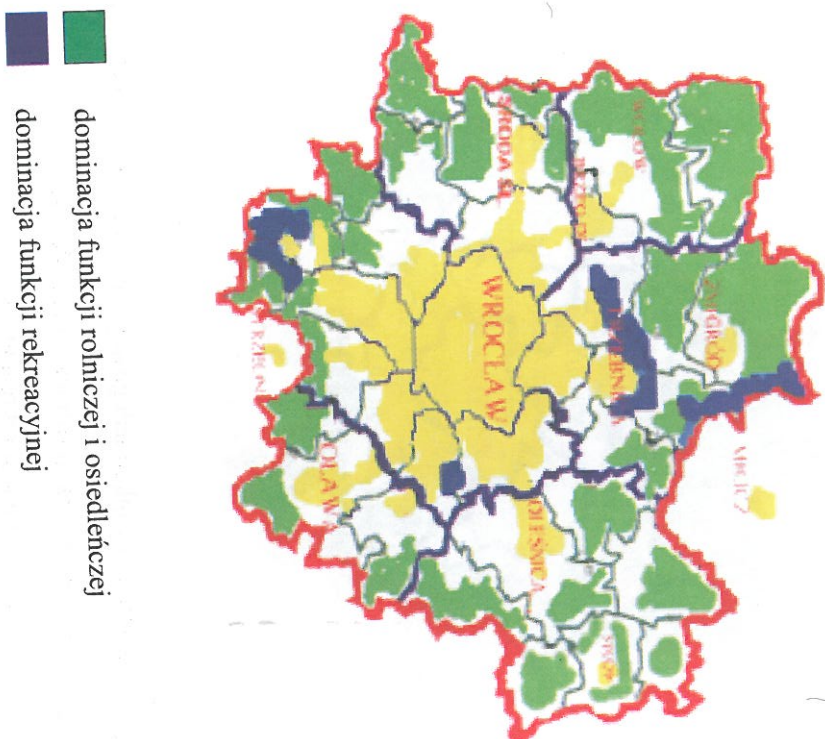
Przyjęcie strategii do realizacji będzie przyczynkiem do dalszych prac prowadzonych już wewnątrz jednostek samorządowych, utożsamiających się z aglomeracją. Wyniki powyższych ustaleń będą bowiem warunkować kształt lokalnych planów i programów rozwoju, zdeterminują również strukturę przyszłych budżetów tych podmiotów. Zjawiskiem korzystnym i dającym nadzieję na zakończenie sukcesem podjętej inicjatywy jest fakt, że jednostki te przeszły na wyższy poziom „świadomości zbiorowej”, tzn. uzmysłowiły sobie, że dzięki zgodzie na rezygnację z części własnej samodzielności w chwili obecnej, uzyskają w przyszłości znacznie szerszy zakres swobód oraz – co wydaje się jeszcze ważniejsze – większe możliwości kształtowania lokalnej rzeczywistości społeczno-gospodarczej.

Efektem końcowym wdrożenia i realizacji strategii aglomeracji wrocławskiej będzie zmiana jej struktury przestrzennej w aspekcie funkcjonalnym, którą w sposób modelowy przedstawiają dwa kolejne rysunki. Obrazują one stan wyjściowy i stan docelowy.



- dominacja funkcji usługowej, handlowej i przemysłowej
- dominacja funkcji rolniczej i osiedleńczej
- dominacja funkcji rekreacyjnej

Rys. 4. Podstawowe funkcje obszarów tworzących region metropolitalny w roku 2001.



Rys. 5. Podstawowe funkcje obszarów tworzących region metropolitalny w roku 2026.

Załącznik 1. KARTY DZIAŁAŃ STRATEGICZNYCH

Dziedzina	1. PRZESTRZEŃ
Pole integracyjne	KOMUNIKACJA
Cele	<ul style="list-style-type: none"> — zapewnienie spójnego z regionem, pozostałą częścią kraju i krajami Unii Europejskiej systemu komunikacyjnego regionu, — uzyskanie efektywniejszego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska systemu dróg publicznych zgodnie z wymogami Unii Europejskiej, — zastąpienie w szerokim zakresie samochodowej komunikacji indywidualnej komunikacją zbiorową w ścisłym centrum aglomeracji, — racjonalizacja przewozów towarowych na obszarze aglomeracji.
Horyzont czasowy	2001 – 2016
Efekty	<ul style="list-style-type: none"> — przebudowa układu komunikacyjnego, w tym budowa systemu obwodnic i połączeń promienistych na obszarze aglomeracji, — skoordynowanie polityki inwestycyjnej, w tym działania w ramach lobbingu na rzecz budowy systemu obwodnic, nowych przepraw mostowych, zjazdów autostradowych, — stworzenie wspólnego, zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej dla całej aglomeracji, w tym jej reorganizacja i unowocześnienie, — rozbudowa tras rowerowych.

Podmioty uczestniczące	<ul style="list-style-type: none"> — samorządy gmin, powiatów i województwa, — oddział Południowo-Zachodni Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych, — zarząd Dróg Wojewódzkich.
Źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> — budżety jednostek samorządu terytorialnego, — budżet państwa, — środki funduszy celowych krajowych, — środki pomocowe zagraniczne, — środki prywatne.
Dziedzina	1. PRZESTRZEŃ
Pole integracyjne	1.2. ŁAD PRZESTRZENNY
Cele	<ul style="list-style-type: none"> — racjonalizacja i zharmonizowanie zagospodarowania przestrzennego w ramach przyjętych osi funkcjonalnych, oparte na porozumieniach co do kierunków zagospodarowania poszczególnych części aglomeracji.
Horyzont czasowy	2001 – 2011
Efekty	<ul style="list-style-type: none"> — zintegrowany, spójny i równomierny rozwój przestrzeni aglomeracji, — wzmocnienie dominujących funkcji przestrzennych zaakceptowanych

	<ul style="list-style-type: none"> przez poszczególne jednostki terytorialne, — harmonijne zagospodarowanie przestrzeni stref stykowych pomiędzy gminami, — poprawa atrakcyjności przestrzeni aglomeracji jako miejsca prowadzenia działalności gospodarczej i osiedlania się.
Podmioty uczestniczące	— Samorządy gmin, powiatów i województwa
Źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> — Budżety jednostek samorządu terytorialnego — Środki Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym
Dziedzina	1. PRZESTRZEŃ
Pole integracyjne	1.3. ŚRODOWISKO
Cele	<ul style="list-style-type: none"> — racjonalizacja gospodarki odpadami komunalnymi i przemysłowymi, — racjonalizacja gospodarki wodno-ściekowej zgodnie ze standardami Unii Europejskiej, — utrzymanie, ochrona i integracja kompleksów przyrodniczych.
Horyzont czasowy	2001 – 2026
Efekty	— wprowadzenie wspólnego systemu zagospodarowania odpadów w tym ich segregacja oraz budowa nowoczesnego ośrodka przerobu i utylizacji

	<p>odpadów pod kątem potrzeb rozwojowych aglomeracji,</p> <ul style="list-style-type: none"> — objęcie siecią wodno-kanalizacyjną całego obszaru aglomeracji, — osiągnięcie spójności układu przestrzennego o dominującej funkcji przyrodniczej, — rozwój systemu obszarów chronionych.
Podmioty uczestniczące	<ul style="list-style-type: none"> — samorzady gmin, powiatów i województwa, — inwestorzy prywatni i przedsiębiorstwa użyteczności publicznej, — fundusze Ochrony i Kształtowania Środowiska: narodowy, wojewódzki, powiatowe i gminne, — Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych we Wrocławiu.
Źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> — budżety jednostek samorządu terytorialnego, — budżet państwa, — środki funduszy celowych krajowych, — środki pomocowe zagraniczne, — środki prywatne.

Dziedzina	1. PRZESTRZEŃ
Pole integracyjne	1.4. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA
Cele	<ul style="list-style-type: none"> — ograniczenie technicznych barier rozwojowych na całym terenie aglomeracji, — umożliwienie powszechnego dostępu do sieci internetowej mieszkańcom aglomeracji.
Horyzont czasowy	2001 – 2016
Efekty	<ul style="list-style-type: none"> — rozbudowa i unowocześnianie sieci energetycznej, ciepłowniczej i gazowniczej, — rozbudowa i sukcesywne unowocześnianie systemu telekomunikacyjnego na terenie aglomeracji pod kątem wyzwań i potrzeb społeczeństwa informatycznego.
Podmioty uczestniczące	<ul style="list-style-type: none"> — samorzady gmin, powiatów i województwa, — operatorzy telekomunikacyjni, — przedsiębiorstwa energetyczne, ciepłownicze i gazownicze, — inwestorzy prywatni.

Źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> — środki przedsiębiorstw. — środki prywatne. — środki funduszy celowych krajowych. — środki pomocowe zagraniczne
Dziedzina	2. GOSPODARKA
Pole integracyjne	2.1. STRUKTURA GOSPODARKI
Cele	<ul style="list-style-type: none"> — stworzenie nowoczesnej, wielofunkcyjnej i zdywersyfikowanej rodzajowo struktury gospodarczej aglomeracji, — wykreowanie aglomeracji jako wiodącego ośrodka wdrażania postępu technicznego, technologicznego i organizacyjnego.
Horyzont czasowy	2001 – 2026
Efekty	<ul style="list-style-type: none"> — wzmacnianie specjalizacji poszczególnych części aglomeracji w wybranych dziedzinach przy zachowaniu swobody wyboru kierunku rozwoju gospodarczego, — wykreowanie zintegrowanego zaplecza turystycznego i rekreacyjnego na obszarze aglomeracji, — zlokalizowanie działalności o charakterze innowacyjnym i wdrażającym najnowsze osiągnięcia nauki i techniki,

	<ul style="list-style-type: none"> — budowa ponadregionalnego centrum finansowo-bankowego centralnej części aglomeracji, — ograniczenie odpływu kapitału z obszaru aglomeracji.
Podmioty uczestniczące	<ul style="list-style-type: none"> — samorządy gmin, powiatów i województwa, — przedstawiciele uczelni wyższych i jednostek naukowo badawczych, — przedsiębiorcy.
Źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> — budżety jednostek samorządu terytorialnego, — budżet państwa, — środki funduszy celowych krajowych, — środki pomocowe zagraniczne.
Dziedzina	2. GOSPODARKA
Pole integracyjne	2.2. SEKTOR MŚP
Cele	<ul style="list-style-type: none"> — stworzenie nowoczesnej, wielofunkcyjnej i zdywersyfikowanej podmiotowo struktury gospodarczej aglomeracji. — zmniejszenie bezrobocia na terenie aglomeracji.

Horyzont czasowy	2001 – 2026
Efekty	<ul style="list-style-type: none"> — rozbudowa sektora MŚP jako stabilizatora procesów rynkowych, — stworzenie systemu wspierania MŚP na obszarach o niskim poziomie usług i dużej stopie bezrobocia, — skoordynowanie działań na rzecz MŚP na terenie całej aglomeracji, — zwiększenie konkurencyjności MŚP z uwzględnieniem standardów Unii Europejskiej.
Podmioty uczestniczące	<ul style="list-style-type: none"> — samorządy gmin, powiatów i województwa, — wojewoda, — przedsiębiorcy i ich organizacje.
Źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> — budżety jednostek samorządu terytorialnego, — budżet państwa, — środki funduszy celowych krajowych, — środki pomocowe zagraniczne, — środki prywatne.

Dziedzina	3. SPOŁECZEŃSTWO
Pole integracyjne	3.1. SPOŁECZNOŚĆ LOKALNA
Cele	<ul style="list-style-type: none"> — podniesienie jakości życia w obszarze aglomeracji, — wykreowanie świadomości obywatelskiej w mieszkańcach aglomeracji, — wykreowanie atrakcyjnego wizerunku aglomeracji w Polsce, Europie i na świecie.
Horyzont czasowy	2001– 2026
Efekty	<ul style="list-style-type: none"> — wykorzystanie wszystkich zasobów występujących na obszarze aglomeracji do jak najbardziej efektywnego zaspokojenia potrzeb mieszkańców, — wykreowanie nowej jakości polityki społecznej pod kątem zmian demograficznych i rosnącej liczby osób starszych, — stworzenie wizerunku aglomeracji jako wspólnego dobra jej mieszkańców, — promocja aglomeracji przez jej mieszkańców na zewnątrz.
Podmioty uczestniczące	<ul style="list-style-type: none"> — samorządy gmin, powiatów i województwa, — organizacje pozarządowe, — przedstawiciele świata kultury.

Źródła finansowania	— budżety jednostek samorządu terytorialnego, — środki prywatne.
Dziedzina	3. SPOŁECZEŃSTWO
Pole integracyjne	3.2. BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNE
Cel	— osiągnięcie wysokiego poziomu i poczucia bezpieczeństwa publicznego na terenie aglomeracji, — spadek przestępczości na terenie aglomeracji, — wzrost zaufania społecznego do instytucji publicznych.
Horyzont czasowy	2001 – 2026
Efekty	— integracja systemów ratownictwa na terenie aglomeracji, — rozbudowa zintegrowanego systemu ochrony przeciwpowodziowej zgodnie z założeniami programów krajowych i wojewódzkich, — stworzenie środowiska zapobiegającego patologizacji życia społecznego, — usprawnienie funkcjonowania gminnych i powiatowych placówek publicznych, — zwiększenie sprawności przepływu informacji pomiędzy instytucjami publicznymi a społecznością lokalną.

Podmioty uczestniczące	— samorządy gmin i powiatów, — instytucje i służby bezpieczeństwa przeciwpowodziowego i ratownictwa, — policja.
Źródła finansowania	— budżety jednostek samorządu terytorialnego, — budżet państwa, — środki prywatne.
Dziedzina	3. SPOŁECZEŃSTWO
Pole integracyjne	3.3. MIESZKALNICTWO
Cel	— poszerzenie oferty mieszkaniowej dla mieszkańców aglomeracji o różnym statusie, — zwiększenie konkurencyjności aglomeracji jako miejsca zamieszkiwania.
Horyzont czasowy	2001 – 2026
Efekty	— zapewnienie zróżnicowanej oferty podaży terenów mieszkaniowych o atrakcyjnej lokalizacji, — wyprowadzenie funkcji budownictwa indywidualnego ze ścisłego centrum aglomeracji,

	<ul style="list-style-type: none"> — podwyższenie standardu zagospodarowania terenów mieszkaniowych w tym polepszenie wyposażenia w infrastrukturę techniczną, — ograniczenie kolizyjności stref mieszkaniowych i aktywności gospodarczej.
Podmioty uczestniczące	<ul style="list-style-type: none"> — samorządy gmin i powiatów, — przedsiębiorstwa budowlane, — sektor bankowy.
Źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> — budżety jednostek samorządu terytorialnego, — środki pomocowe agencji, — środki funduszy celowych krajowych, — środki prywatne i kredyty bankowe.

Załącznik 2 – Wybrane projekty przedsięwzięć operacyjnych

Aglomeracja jako określony element przestrzeni podlega także oddziaływaniu zewnętrznych centrów decyzyjnych. W ramach większych układów takich jak region czy kraj, obszar aglomeracji własny jest w określone przedsięwzięcia gospodarczo-społeczne. Podstawowym zadaniem strategii jest identyfikacja tych przedsięwzięć jako elementu oddziaływującego na rozwój całego obszaru metropolitalnego. Zestawienie i opisanie tego rodzaju działań pozwoli nie tylko na uwzględnienie ich w planach poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego, ale także wzmocni oddziaływanie na rzecz ich realizacji. Odpowiednia promocja tych projektów przy wspomaganii własnymi środkami finansowymi i zasobami kadrowymi pomoże rozwiązać także problemy dotyczące wyłączenie społeczności aglomeracji.

Poniższa specyfikacja dotyczy określonych projektów oraz ogólnych warunków kompetencyjno-finansowych, które zostały uwzględnione w innych programach, jednak przestrzennie znajdują się na obszarze aglomeracji. Są to przede wszystkim zadania inwestycyjne związane z aglomeracją, a zatwierdzone do realizacji w kontrakcie wojewódzkim dla województwa dolnośląskiego oraz potencjalne środki na pozostałe zadania. Istotną kwestią jest fakt, że w większości mają one zewnętrzne źródło finansowania.

Zobowiązania finansowe stron w podziale na działania (zadania) wynikające z Zintegrowanego Programu Wojewódzkiego – wybrane elementy.

Wyszczególnienie		PUBLICZNE							Sektor prywatny (w tys. zł)
		Udział Wspólnoty Europejskiej (w tys. EURO)	Udział publicznych środków krajowych (w tys. zł)						
			Razem	Budżet państwa	Budżet województwa	Budżet powiatu	Budżet gminy	Inne, w tym fundusze celowe	
1.	Rozwój gospodarczy – A	4 446	25 556	14 542	0	0	1 200	9 814	8 657
1.1.	Rozwój sektora małej i średniej przedsiębiorczości	4 446	23 556	13 542	0	0	1 200	8 814	8 657
	W tym:								
1.1.1.	Dolnośląski Fundusz Inwestycyjny – Regionalny Fundusz Poręczeń Kredytowych – I etap		4 700	1 500			1 200	2 000	
1.1.2.	Dolnośląski Inkubator Naukowo Technologiczny		2 000	2 000					7 990
1.1.3.	Kompletacja Produktów Rolno-Spożywczych Dolnośląskiego Centrum Hurtu Rolno-Spożywczego		621	621					667
1.1.4.	Pozostałe zadania		3 778	1 889				1 889	

1.1.5.	Pozostałe zadania z zakresu rozwoju sektora małej i średniej przedsiębiorczości współfinansowane ze środków programu Phare ESC	4 446	8 892	5 928				2 964	
1.2.	Rozwój turystyki		2 000	1 000	0	0	0	1 000	0
1.2.1.	Pozostałe zadania		2 000	1 000				1 000	
2.	Infrastruktura techniczna	4 300	58 101	23 054	2 200	0	22 703	10 144	660
2.1.	Rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu wojewódzkim	4 300	52 083	19 236	2 200	0	20 903	9 744	0
	W tym:								
2.1.1.	Obwodnica Śródmiejska Wrocławia odcinek od ul. Orzechowej do ul. Spiskiej,		13 500	2 597			10 903		
2.1.4.	Budowa skrzyżowania nowo-projektowanej drogi wojewódzkiej Bielany – Łany – Długotęka z drogą wojewódzką 395 i wiaduktu drogowego nad linią PKP		3 100	1 550	1 550				
2.1.5.	Pozostałe zadania		6 056	3 028				3 028	

2.1.6.	Pozostałe zadania z zakresu infrastruktury transportowej współfinansowane ze środków programu Phare ESC	4 300	5 733	4 900				833	
2.2.	<u>Rozwój infrastruktury technicznej o charakterze użyteczności publicznej</u>		6 018	3 818	0	0	1 800	400	660
2.2.2.	Budowa wodociągu grupowego Bychowo-Strupina		4 544	2 744			1 800		
2.2.3.	Pozostałe zadania		800	400				400	
3.	Środowisko-C	4 300	77 910	36 509	0	0	11 370	30 031	0
3.1.	<u>Ochrona i poprawa stanu środowiska</u>	4 300	77 910	36 509	0	0	11 370	30 031	0
	W tym:								
3.1.2.	Sieć kanalizacyjna z przyłączeniami w gminie Oława		6 140	1 568			3 632	940	
3.1.4.	Budowa Wrocławskiej oczyszczalni ścieków wraz z kanalicją		16 069	6 826			3 743	5 500	
3.1.5.	Pozostałe zadania		27 692	13 846				13 846	

3.1.6.	Pozostałe zadania z zakresu infrastruktury ochrony środowiska współfinansowane ze środków programu Phare ESC	4 300	5 733	4 900				833	
4.	Rozwój obszarów wiejskich – D	0	3 103	1 092	0	0	0	2 011	148
4.1.	<u>Modernizacja rolnictwa</u>		3 103	1 092	0	0	0	2 011	148
	W tym:								
4.1.2.	Pozostałe zadania		946	473				473	
5.	Infrastruktura społeczna – E	3 354	169 137	123 368	9 172	3 252	0	33 345	0
5.1.	<u>Poprawa jakości kształcenia i jego dostosowanie do potrzeb regionalnego rynku pracy</u>		29 413	12 559	0	2 900	0	13 954	0
	W tym:								
5.1.2.	Pozostałe zadania		21 428	10 714				10 714	
5.2.	<u>Stwarzanie warunków sprzyjających wzrostowi zatrudnienia</u>	3 354	8 708	5 472	0	352	0	2 884	0
	W tym:								
5.2.2.	Pozostałe zadania	0	1 296	648				648	

5.2.3.	Pozostałe zadania z zakresu stwarzania warunków sprzyjających wzrostowi zatrudnienia współfinansowane ze środków programu Phare ESC	3 354	6 708	4 472				2 236	
5.3.	Przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom społecznym		400	200				200	0
5.4.	Restrukturyzacja ochrony zdrowia		130 616	105 137	9 172	0	0	16 307	0
	W tym:								
5.4.1.	Adaptacja z rozbudową Dolnośląskiego Centrum Onkologii we Wrocławiu		21 400	16 000				5 400*	
5.4.2.	Budowa specjalnego ośrodka dla dzieci i młodzieży niewidomych i słabowidzących we Wrocławiu		14 402	5 230	9 172				
5.4.5.	Pozostałe zadania		21 814	10 907				10 907	
6.	Kultura - F	0	55 442	51 525	2 000	10	10	1 897	70
6.1.	Dbałość o dziedzictwo kulturowe Dolnego Śląska		1 479	693	0	0	0	786	0
	W tym:								
6.1.1.	Pozostałe zadania		548	274				274	

6.2.	Poprawa stanu infrastruktury technicznej służącej kulturze		53 963	50 832	2 000	10	10	1 111	70
	W tym:								
6.2.3.	Modernizacja obiektu Opery Dolnośląskiej		32 406	32 406					
6.2.4.	Budowa zaplecza technicznego Opery Dolnośląskiej we Wrocławiu.		10 000	10 000					
6.2.5.	Pozostałe zadania		1 901	950				951	
	RAZEM	16 400	389 249	250 090	13 372	3 262	35 283	87 242	9 535

Źródło: Kontrakt wojewódzki dla województwa dolnośląskiego. Załącznik 4: Plan finansowy kontraktu (z wyłączeniem środków pozostających w dyspozycji ministrów właściwych).

* Wydatki budżetu państwa, które w 2000r. nie wygasają z upływem roku budżetowego

Uwaga: W podsumowaniu kolumny „Inne, w tym fundusze celowe” ujęta jest kwota 18 926 tys. zł na finansowanie zadań wymienionych w kontrakcie oraz kwota 68.316 tys. zł przewidywana na finansowanie zadań, których wybór nastąpi po podpisaniu kontraktu. W art.12 kontraktu „Przewidywana wielkość kwot udostępnionych na realizację kontraktu przez inne podmioty, z zastrzeżeniem art. 16 ust. 1” przedstawiono kwotę będącą sumą środków na finansowanie zadań wymienionych w kontrakcie z kolumny „Inne, w tym fundusze celowe” – 18.926 tys. zł oraz „Sektor prywatny” – 9.535 tys. zł.

Załącznik 3 - Komunikacja

Tak jak to już zostało podkreślone w wcześniejszych fragmentach strategii, komunikacja stanowi podstawowy element, bez którego kompleksowa integracja wrocławskiego regionu metropolitalnego jest niemożliwa. Rozważając znaczenie tej problematyki należy poddać analizie nie tylko zagadnienia układu dróg, linii kolejowych czy szlaków wodnych, ale także rozwiązania dotyczące połączeń komunikacji lotniczej, organizacji i koordynacji ruchu, jak i kwestie bieżących napraw, prac modernizacyjnych i rozbudowy poszczególnych elementów szeroko ujęciu należy więc używać określenia **system komunikacyjny**, rozumiany jako zwarta i współzależna struktura. Podejście to jest zgodne z obecnymi trendami w polityce transportowej, kreowanej na szczęblu ministerialnym, której wyrazem jest m.in. dokument „Założenia polityki transportowej państwa na lata 2000 – 2015”. Liczne ustalenia i priorytety wyartykułowane w nim mają odniesienia do strategii integracji aglomeracji wrocławskiej.

Za główne przesłanki kształtowania i realizacji polityki transportowej uznano m.in. fakt, że system transportu służy przemieszczaniu towarów i ludzi w zgodzie z zasadami polityki zrównoważonego rozwoju kraju, a równowaga ta dotyczy czynników: gospodarczych, społecznych, przestrzennych, ekologicznych i funkcjonalnych z dostosowaniem ich do międzynarodowych wymagań. W związku z tym transport nie może być czynnikiem hamowania rozwoju gospodarczego, ale równocześnie nie powinien powodować wzrostu zagrożeń bezpieczeństwa ludzi oraz naruszania równowagi środowiska. Jako element gospodarki narodowej – transport powinien rozwijać się w oparciu o zdrowe zasady ekonomiczne i przy rynkowo zorientowanej polityce rządu i samorządów. Oznacza to, że muszą być zintensyfikowane działania dostosowawcze przedsiębiorstw oraz wzmocniona administracja, która w ograniczonym stopniu reguluje rynek, głównie dla realizacji zasady uczciwej konkurencji oraz internalizacji zewnętrznych kosztów zewnętrznych transportu.

Założenia polityki państwa dotyczą przedziału czasowego od 2000 do 2015 roku podzielonego na trzy okresy związane z procesem wstępowania Polski do Unii Europejskiej. Pierwszy jest okresem dostosowawczym przed wstąpieniem (lata 2000 – 2002), polegający na dostosowaniu prawa, wzmocnieniu instytucjonalnym oraz rozpoczęciu przedsięwzięć modernizacyjnych w infrastrukturze i usamodzielnianiu firm. Drugi to okres transformacji bezpośrednio po wstąpieniu (lata 2003 – 2006), obejmujący wdrażanie unijnych zasad oraz rozwinięcie wypracowanych przedsięwzięć dostosowawczych. Trzeci zaś to okres rozwoju w ramach procesów scalenia systemu komunikacyjnego z Unią Europejską (lata 2007 – 2015 i dalej), w którym na większą skalę prowadzone mają być przedsięwzięcia rozwojowe.

Przeprowadzając diagnozę stanu istniejącego zwrócono uwagę, że tendencje lat 90-ych to przede wszystkim dynamiczny przyrost liczby samochodów osobowych (o ok. 70%), przejście zdecydowanej większości przewozów towarów przez transport samochodowy (obecnie wskaźnik ten wynosi 79% masy towarowej), wyraźny spadek pasażerskich przewozów kolejowych (o ok. 49%), w tym zwłaszcza lokalnych i regionalnych, średnio dwukrotny wzrost natężenia ruchu na drogach krajowych, wzrost wypadkowości na drogach publicznych. Zachowania transportowe mieszkańców uległy ważnej zmianie – po początkowym spadku ruchliwości (recesja w gospodarce, bezrobocie) nastąpiło ożywienie i wzrost ruchliwości, zróżnicowany w różnych częściach kraju. Jednocześnie nastąpiły zmiany w strukturze wydatków publicznych w tej dziedzinie: udział wydatków budżetu państwa na sektor transportu spadł z 5,02% w 1990 roku do 1,93% w 1999 roku (dane te nie odzwierciedlają jednak procesów prywatyzacji i decentralizacji zarządzania), przy czym wydatki inwestycyjne spadły odpowiednio z 1,86% do 0,54%. Można więc jednoznacznie stwierdzić, że zaangażowanie budżetu w programy rozwojowe transportu maleje.

Powyższe ustalenia pozwoliły wyciągnąć następujące wnioski dla sformułowania polityki transportowej:

- formuła przekształceń ewolucyjnych kolei wyczerpała się – konieczne jest przejście do budowy nowego modelu kolej-

nictwa, opartego z jednej strony na rynkowej grze o klienta przy wsparciu państwa w rozwój infrastruktury i realizacji funkcji regulacyjnych, a z drugiej – budowanego w oparciu o lokalne systemy kolejowe, finansowane w dużej mierze przez samorządy,

- rozpoczęty program budowy autostrad napotkał na istotne przeszkody koncepcyjne (przyjęty model nie przyniósł spodziewanych efektów z powodu zbyt optymistycznych prognoz ruchu i z braku oferty kapitału prywatnego); z tych powodów niezbędna jest korekta formuły realizacji programu z dążeniem do pozyskania kapitału prywatnego w modelu partnerstwa publiczno–prywatnego z zaangażowaniem środków publicznych oraz zweryfikowaniem zakresu programu (w tym – odłożeniem w czasie realizacji odcinków nierentownych i w to miejsce rozważenie modernizacji dróg istniejących),
- dla osiągnięcia równowagi między transportem drogowym a koleją niezbędna jest poprawa efektywności kolei oraz szersze wsparcie przewozów kombinowanych, co wymaga znacznych nakładów finansowych,
- rozwój śródlądowego transportu wodnego koncentrować się będzie na modernizacji istniejących urządzeń oraz realizacji nowych przedsięwzięć w ramach programów gospodarki wodnej, związanych z ochroną przeciwpowodziową; niezbędne inwestycje dla podniesienia kategorii dróg wodnych są zbyt kosztowne, a konkurencja z transportem lądowym (głównie kolejowym, posiadającym rezerwy przepustowości) byłaby szkodliwa dla obu gałęzi.

Na bazie tych przesłanek sformułowano cele i warunki realizacji krajowej polityki transportowej, zarówno długo– jak i średniookresowe, które ze względu na swój poziom istotności wywierają wpływ również na system komunikacyjny wrocławskiego obszaru metropolitalnego.

Celem generalnym polityki transportowej państwa według „Założeń polityki transportowej państwa na lata 2000 – 2015” jest

osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego pod względem technicznym, przestrzennym, gospodarczym, społecznym i środowiskowym, w warunkach rozwijającej się gospodarki rynkowej, z uwzględnieniem konkurencji międzynarodowej. Warunki realizacji tak zarysowanego celu wynikają według ministerstwa m.in. z możliwości stabilnych finansów publicznych, opartych na proroczym scenariuszu wzrostu PKB (tu należy jednak zachować daleko idącą ostrożność i co najwyżej umiarkowany optymizm), z zainicjowania partnerstwa publiczno–prywatnego w realizację przedsięwzięć inwestycyjnych (i eksploatacyjnych) dla poszerzenia dostępu do kapitału i rynkowych metod zarządzania, z poszerzenia roli samorządów, szczególnie w skali lokalnej i regionalnej, z pomocy zagranicznej, szczególnie związanej z przystąpieniem do UE i późniejszym członkostwem (fundusze strukturalne i spójności).

W dokumencie opisano cele i zadania realizowane na kilku płaszczyznach. Z punktu widzenia podmiotów zaangażowanych w budowę i rozwój aglomeracji wrocławskiej, najistotniejsze wydają się zapisy dotyczące bezpośrednio **systemów transportowych miast i obszarów metropolitalnych**. Według przedstawionych w tej materii założeń, stworzone zostaną podstawy systemowego zarządzania, opartego na koncentracji środków i potencjału wokół porozumień samorządowych w celu realizacji spójnej polityki transportowej w skali lokalnej i regionalnej. *Wsparcie ze strony państwa będzie uzależnione od przyjęcia na szczeblu lokalnym i regionalnym założeń zrównoważonej polityki transportowej, opartej na silnych podstawach finansowych i organizacyjnych*. Wsparcie to polegałoby na dofinansowaniu części inwestycyjnej przedsięwzięć modernizacyjnych według z góry określonych kryteriów. W strategii średniookresowej na lata 2000 – 2006 po raz kolejny podkreślono, że rozwiązanie problemów transportu w miastach i obszarach metropolitalnych jest poważnym wyzwaniem dla zdecentralizowanego państwa i znaczącej roli w nim samorządu. Przyjmując wiodącą rolę samorządów w zarządzaniu transportem w obszarach zurbanizowanych, wsparcie państwa polegać ma w tym okresie na dofinansowaniu najważniejszych przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu transportu zbiorowego (szczególnie systemów szynowych ag-

lomeracji), udzielaniu gwarancji kredytowych na przedsięwzięcia usprawniające systemy, a także rozpowszechnianiu doświadczeń w dziedzinie transportu w miastach, w tym z wykorzystaniem transportu alternatywnego (ruch pieszy i rowerowy). Ponadto w ujęciu długookresowym zakłada się, że w sektorze infrastruktury kolejowej jej zarządca musi wygenerować środki na odtworzenie posiadanego majątku i inwestycje w sieci o niższych kategoriach, podczas gdy **samorządy przy udziale państwa wspierałyby inwestycje na liniach lokalnych, w tym aglomeracyjnych**¹. W sektorze infrastruktury lotniczej zakłada się *pośrednio marginalizację wrocławskiego portu lotniczego*, na rzecz lotnisk Warszawy, Gdańska i Krakowa. Założenia pomocy państwa wobec systemów regionalnych powinny opierać się głównie na współpracy z samorządami zainteresowanych resortów (transportu, przestrzennego planowania krajowego, rozwoju regionalnego, mieszkalnictwa i rozwoju miast, ochrony środowiska, finansów). Systemy finansowania rozwoju regionalnego mają być oparte na środkach własnych samorządu, wspieranych środkami unijnymi oraz ze strony administracji rządowej w ramach przedsięwzięć wspólnych. W zakresie ponadlokalnego transportu zbiorowego (komunikacji publicznej) zadania organizatora i koordynatora przejmować mają samorządy powiatów i województw, określając zakres usług publicznych, taryfy, pomoc dla przewoźników oraz pełniąc nadzór nad realizacją usługi publicznej. Perspektywy rozwoju transportu wodnego śródlądowego są ściśle uzależniane od popytu i możliwości przejęcia ładunków w znaczącym rozmiarze.

Zasadnicze cele i instrumenty w poszczególnych etapach realizacji przyjętych założeń przedstawiono w poniższej tabeli.

¹ Jest to kluczowy wyznacznik stanowiący uwarunkowanie polityki transportowej przede wszystkim na szczeblu województwa samorządowego, bardzo istotny dla promocji idei integracji wrocławskiego obszaru metropolitalnego. Założenie to urealnia nadzieję na możliwość wzmocnienia podjętych przez jednostki samorządowe działań poprzez ich wsparcie na szczeblu ministerialnym.

Tabela Z.3.1. Założenia polityki transportowej państwa

Cele	Instrumenty		
	Etap I 2002	2003 Etap II 2006	2007 Etap III 2015
A) Przygotowanie się do członkostwa	<ul style="list-style-type: none"> zmiany prawne, zmiany instytucjonalne w zakresie administracji, doskonalenie mechanizmów finansów publicznych, liberalizacja rynku usług transportowych (rozpoczęcie procesu), początek modernizacji infrastruktury (usuwanie „wąskich gardeł” na styku z Europą Zachodnią), 	<ul style="list-style-type: none"> liberalizacja rynku usług transportowych (kontynuacja procesu), kontynuacja modernizacji infrastruktury (usuwanie „wąskich gardeł” na styku z Europą Zachodnią) 	<ul style="list-style-type: none"> usunięcie „wąskich gardeł” na styku z Europą Zachodnią
B) Dostosowanie mechanizmów funkcjonowania sektora	<ul style="list-style-type: none"> zmiany instytucjonalne w zakresie działalności gospodarczej (rozpoczęcie), liberalizacja rynku usług transportowych (rozpoczęcie), 	<ul style="list-style-type: none"> zmiany instytucjonalne w zakresie działalności gospodarczej (kontynuacja), liberalizacja rynku usług transportowych (kontynuacja), 	<ul style="list-style-type: none"> kontynuacja procesów etapu II

<p>transportu do standardów i praktyki UE i możliwości korzystania z funduszy strukturalnych i spójności</p>	<ul style="list-style-type: none"> • rozwój metod planowania systemowego (rozpoczęcie), • poszerzanie partycypacji społecznej w procesach decyzyjnych (rozpoczęcie), • rozpoczęcie procesu podnoszenia standardów technicznych (nacisk na oś, prędkość na sieci kolejowej, nośność mostów). 	<ul style="list-style-type: none"> • rozwój metod planowania systemowego (kontynuacja), • poszerzanie partycypacji społecznej w procesach decyzyjnych (kontynuacja), • kontynuacja procesu podnoszenia standardów technicznych (nacisk na oś, prędkość na sieci kolejowej, nośność mostów oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego), • rozwój TEN dla osiągnięcia jakości usług jak w UE: integracja TEN na styku z nowymi członkami oraz krajami spoza UE. 	
--	--	--	--

<p>C) Osiągnięcie stanu równowagi</p>			<ul style="list-style-type: none"> • pełna integracja systemowa w ramach TEN – integracja rynku usług transportowych • zmniejszanie dystansu do czołowych krajów i regionów UE <p>Wstąpienie do UE 1 stycznia 2003 r.</p>
---------------------------------------	--	--	---

Źródło: Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, Warszawa 1999.

W oparciu m.in. o wytyczne zawarte w omówionym dokumencie sprecyzowane zostały najważniejsze założenia polityki transportowej na szczeblu wojewódzkim. Znalazło to odzwierciedlenie w dwóch kluczowych dokumentach, które przez swoją rangę również determinują działalność podmiotów tworzących aglomerację wrocławską. Chodzi tu o „Zintegrowany Program Wojewódzki dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2001 – 2003”¹ oraz o „Kontrakt wojewódzki dla województwa dolnośląskiego”².

W dokumentach tych przedstawiono uwarunkowania województwa w zakresie komunikacji, z których wiele pokrywa się z uwarunkowaniami identyfikowanymi na terenie wrocławskiego obszaru metropolitalnego, niektóre z nich ulegają wręcz wzmocnieniu. Przede wszystkim podobnie jak *sieć drogowa* województwa dolnośląskiego, tak i sieć aglomeracji należy do najgęstszych w kraju.

Do najważniejszych dróg przebiegających przez Dolny Śląsk i aglomerację należy zaliczyć:

- autostradę A–18 (d. A–12) / A–4 (E–36 / E–40): Berlin – Olszyna – Wrocław – Opole – Katowice – Kraków (funkcjonująca jako trasa o autostradowym przekroju z odcinkami o jednej jezdni), łączącą się w węźle Krzywa z drogą nr 4 do Zgorzelca przez Bolesławiec i dalej poprzez system autostrad niemieckich z Europą Zachodnią,
- drogę międzynarodową E–67 (nr 8) łączącą centralną Polskę (Warszawa – Łódź) przez Wrocław – Kłodzko przez przejście graniczne z Republiką Czeską w Kudowie Zdrój bądź od Kłodzka drogą nr 30 (d. 381) w Boboszowie,

¹ W sprawie określenia zasad, trybu i harmonogramu opracowania tego dokumentu Sejmik Województwa Dolnośląskiego z inicjatywy Zarządu Województwa 29 września 2000 r. podjął Uchwałę nr XXV/478/2000.

² Kontrakt został zawarty dnia 19 czerwca, 2001r. w Warszawie pomiędzy Radą Ministrów, reprezentowaną przez Jerzego Kropiwnickiego, Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa, i Samorządem Województwa Dolnośląskiego, reprezentowanym przez Jana Waszkiewicza, Marszałka Województwa Dolnośląskiego.

- drogę międzynarodową E261 (nr 5) łączącą północne obszary Polski przez Poznań, Leszno, Wrocław, Bolków do połączenia z drogą nr 3 i dalej jako droga nr 5 (d. 371), przez Kamienną Górę, do przejścia granicznego z Republiką Czeską w Lubawce.

Przyrost natężenia ruchu drogowego (według pomiarów GDDP) w okresach 5–letnich wynosi 40 – 50%. Obciążenie na wielu odcinkach dróg krajowych i niektórych wojewódzkich przekracza obecnie 10 000 poj./dobę. Wskaźnik motoryzacji liczony na 1000 mieszkańców jest najwyższy we Wrocławiu.

Do głównych problemów istniejącego systemu drogowego na obszarze województwa dolnośląskiego i aglomeracji należy zaliczyć:

- brak pełnej sieci autostrad i dróg ekspresowych pozwalających na szybkie przemieszczanie osób i towarów, przy zapewnieniu znacznego bezpieczeństwa i komfortu podróży, a także odpowiedniej nośności nawierzchni,
- dostępność zdecydowanej większości dróg, co powoduje kolizje pomiędzy poszczególnymi rodzajami ruchu, między ruchem tranzytowym a lokalnym, szybkim i wolnym z jednoczesną obsługą przyległych do drogi terenów,
- niskie parametry dróg na większości odcinków, które nie odpowiadają funkcji dróg i natężeniu oraz obciążeniu ruchem, dotyczy to zwłaszcza dróg wojewódzkich i dużej liczby dróg powiatowych, ale także niektórych odcinków dróg krajowych,
- przebieg tras drogowych (zwłaszcza drogi wojewódzkie i powiatowe) na znacznej długości przez tereny zabudowane, w tym także centra ośrodków miejskich,
- brak należytej izolacji dróg od terenów przyległych,
- niedostateczną nośność większości odcinków dróg (tworzące się koleiny), a także przepraw mostowych,

- stan techniczny mostów, który ulega systematycznemu pogarszaniu, wiele obiektów ma ograniczoną nośność nie odpowiadającą współczesnemu transportowi drogowemu,
- brak wystarczającej liczby przepraw mostowych przez Odrę,
- wzrost liczby wypadków spowodowanych złym stanem dróg i niedostosowaniem ich parametrów do natężenia ruchu i gabarytów pojazdów,
- pogłębiające się negatywne oddziaływanie dróg na środowisko.

Pod względem gęstości sieci linii kolejowych zarówno województwo dolnośląskie, jak i sama aglomeracja odznacza się wyraźnie ponadprzeciętną wartością niż średnio w kraju. Główne trasy kolejowe aglomeracji (magistralne i pierwszorzędne) są zelektryfikowane.

Do najważniejszych linii kolejowych należą linie magistralne:

- E30, AGTC, AGC; Zgorzelec – Węgliniec – Legnica – Wrocław – Opole,
- E59, AGTC; Poznań – Leszno – Wrocław,
- CE 59, Zielona Góra – Głogów – Ścinawa – Wrocław,
- C 59/2, AGTC; Wrocław – Kamieniec Żąbkowicki – Kłodzko – Międzylesie.

Głównym węzłem kolejowym województwa jest Wrocław, tu zbiega się 11 linii, w tym 4 magistralne i 10 czynnych linii do głównych ośrodków kraju i regionu. Ważną rolę odgrywa także stacja Oleśnica.

Do istotnych problemów sieci kolejowej na obszarze województwa należy zaliczyć:

- wieloletnie niedoinwestowanie samej sieci, zwłaszcza linii nie zaliczonych do znaczenia państwowego, a także obiektów i urządzeń stacyjnych,
- brak dogodnego połączenia z centrum kraju (Łodzią i Warszawą),

- niewykorzystanie kolejowego węzła wrocławskiego do obsługi ruchu miejskiego, brak północnej obwodnicy aglomeracji wrocławskiej,
- zniszczenia niektórych odcinków linii w trakcie powodzi w latach 1997 i 1998,
- brak taboru niekonwencjonalnego (np. autobusów szynowych) i precedensów obsługi przewozów innym taborem i przez innego przewoźnika niż PKP (przez spółki prywatne bądź samorządowe).

Komunikacja lotnicza dla całego Dolnego Śląska jest skoncentrowana we Wrocławiu. Głównym lotniskiem aglomeracji i województwa jest Port Lotniczy Wrocław S.A. na Strachowicach (lotnisko wojskowe, współużytkowane). Lotnisko obsługuje połączenia krajowe do Warszawy i 4 połączenia międzynarodowe (Frankfurt nad Menem, Kopenhaga, Monachium, Wiedeń).

Wielkość ruchu lotniczego w Porcie Lotniczym Wrocław S.A. w 1999 roku przedstawia się następująco:

- ruch pasażerski krajowy:
 - ◊ pasażerowie (przyloty i odloty) — 125 500;
- ruch pasażerski międzynarodowy:
 - ◊ pasażerowie (przyloty i odloty) — 65 960;
- przepustowość terminalu pasażerskiego — 500 000,
- pas./rok.ładunki (towar i poczta) — 630 ton.

Pozostałe lotniska aglomeracji (sanitarne, sportowo-usługowe, agrotechniczne i lądowiska) zlokalizowane są w Mirosławicach i Szewcach – Szymanowie.

Do istotnych problemów transportu lotniczego na obszarze aglomeracji należy zaliczyć:

- deprecjonowanie lotniska we Wrocławiu kosztem promocji portów w Warszawie, Gdańsku i Krakowie,
- zagrożenie konkurencyjne ze strony lotnisk w Dreźnie i Lipsku.

Odrzańska *droga wodna* połączona jest z zachodnim systemem dróg wodnych przez kanał Odra – Hawela, Odra – Szprewa i Łabę a ze wschodnim systemem dróg wodnych przez Wartę, Noteć, Kanał Bydgoski, Brdę i Wisłę. Na obszarze aglomeracji wyróżnić można odcinek Odry skanalizowanej Lipki – Brzeg Dolny. Na odcinku Odry przechodzącej przez aglomerację zlokalizowany jest port we Wrocławiu (Port Miejski i Port Popowice – Urządzenia). Wyposażenie portów wymaga pilnej przebudowy i modernizacji.

Powyższe ustalenia posłużyły do dokonania analizy SWOT, której wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela. Z.3.2. Komunikacja – najważniejsze elementy analizy SWOT dotyczące aglomeracji.

Strony silne	Strony słabe
<ul style="list-style-type: none"> • Relatywnie wysoka gęstość publicznej sieci drogowej • Rozbudowana sieć dróg o znaczeniu międzynarodowym (w tym autostrada A4 i A18) • Rozwinięta sieć powiązań drogowych Wrocławia i większych miast województwa • Stosunkowo znaczna liczba obiektów inżynierskich na sieci drogowej • Gęsta sieć stacji paliw w miastach i przy ważniejszych drogach • Obecność prywatnych przewoźników, uzupełniających ofertę PKS i PKP • Gęsta sieć linii kolejowych i stacji, linie magistralne i linie pierwszorzędne są zelektryfikowane • Większość miejscowości województwa posiada powiązania kolejowe z Wrocławiem bądź większymi ośrodkami województwa 	<ul style="list-style-type: none"> • Stosunkowo niski standard techniczny i funkcjonalny dróg • Prowadzenie ciężkiego ruchu tranzytowego nieprzystosowanymi do tego drogami publicznymi • Zróżnicowany standard istniejącej autostrady; niedobór infrastruktury towarzyszącej • Wysokie natężenie ruchu przekraczające na niektórych odcinkach możliwości przepustowe, zwłaszcza dróg miejskich • Brak obwodnic większości miast i miejscowości oraz brak izolacji od terenów przyległych • Słabo rozwinięta sieć parkingów i miejsc obsługi podróżnych oraz obiektów towarzyszących (motele, gastronomia, łącza telefoniczne) • Dekapitalizacja większości wiaduktów i mostów, • Nienormalatywne parametry dróg oraz niewystarczająca nośność niektórych obiektów inżynierskich

<ul style="list-style-type: none"> • Port Lotniczy Wrocław S.A. z regularnymi połączeniami lotniczymi krajowymi i międzynarodowymi • Możliwość rozwoju wodnej komunikacji pasażerskiej (głównie o funkcji turystycznej) 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak kilku istotnych przepraw mostowych na Odrze – utrudnienie komunikacji pomiędzy rozdzielonymi rzeką częściami województwa • Niedostosowanie sieci ulicznej do narastającego ruchu drogowego • Brak koordynacji pomiędzy PKS i PKP a przewoźnikami prywatnymi – uboga oferta dla pasażerów • Niewykorzystanie potencjału transportu kolejowego i wodnego • Brak stacji transportu kombinowanego, wykorzystujących transport drogowy, kolejowy, a także lotniczy i wodny • Brak bezpośredniego i dogodnego powiązania lotniska z centrum Wrocławia
---	---

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja, przebudowa i budowa sieci dróg publicznych • Dostosowanie parametrów technicznych dróg do potrzeb wzrastającego ruchu kołowego • Zabezpieczenie istniejącej sieci drogowej przed dekapitalizacją poprzez remonty, wzmacnianie nawierzchni, a w pewnych okresach – ograniczanie ruchu • Uzupełnienie sieci punktów zaplecza technicznego i obsługi podróżnych • Budowa nowych przepraw mostowych na Odrze • Dokończenie przebudowy i modernizacji istniejących odcinków autostrad A4 i A18 • Przebudowa (wzmocnienie) obiektów inżynierskich na głównych trasach drogowych • Budowa wiaduktów na głównych trasach drogowych nad czynnymi liniami kolejowymi • Budowa miejsc obsługi podróżnych towarzysząca przebudowie autostrady A4, A18 (d. A12) na istniejącej trasie oraz projektowanym odcinku 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak odpowiednich środków na budowę, przebudowę i modernizację sieci drogowej • Brak pełnej sieci autostrad i dróg ekspresowych • Konflikty interesów transport – ekologia • Brak decyzji i środków na budowę nowych przejść granicznych i profesjonalnych terminali odpraw celnych • Brak odpowiedniej sieci parkingów wraz z zapleczem • Brak obwodnic i przepustowych układów komunikacyjnych • Niedostrzeżenie przez decydentów znaczenia komunikacji w rozwoju gospodarczym regionu • Opóźnienia w realizacji inwestycji kolejowych • Postępująca dekapitalizacja sieci kolejowej oraz zawieszanie kolejnych lokalnych połączeń pasażerskich • Niewykorzystanie istniejącej sieci lotnisk

<ul style="list-style-type: none"> • Nienależyte podejście do kwestii modernizacji odrańskiego szlaku wodnego 	<p>Jędrzychowice – Krzyżowa</p> <ul style="list-style-type: none"> • Budowa dróg obwodowych w miastach • Segregacja ruchu miejskiego (lokalnego) i tranzytowego oraz oddzielenie ruchu kołowego i pieszego • Stworzenie zintegrowanych systemów transportowych, współdziałanie wszystkich rodzajów transportu zbiorowego • Zintegrowana sieć profesjonalnych centrów logistycznych i firm spedycyjnych • Dalsza modernizacja i elektryfikacja linii kolejowych • Zwiększenie liczby połączeń lotniczych Wrocławia o nowe z odległymi ośrodkami kraju oraz większymi miastami za granicą • Budowa połączenia lotniska na Strachowicach z centrum Wrocławia w oparciu o trakcję szynową i niekonwencjonalny tabor (np. Autobus szynowy) • Rozbudowa lub budowa nowego lotniczego terminalu międzynarodowego
--	---

Należy podkreślić, że oprócz zagadnień postulatywnych w kontrakcie wojewódzkim znalazły się zapisy dotyczące określonych inwestycji infrastrukturalnych na terenie aglomeracji. Priorytetowe przedsięwzięcia infrastrukturalne mają zasięg ponadregionalny. Przedsięwzięciem o pierwszorzędym znaczeniu jest zapewnienie nowoczesnego oraz szybkiego powiązania drogowego, kolejowego i lotniczego z centrum Polski z Wrocławiem. Fundamentalny dla Dolnego Śląska i aglomeracji jest pakiet przedsięwzięć infrastrukturalnych związanych z kompleksowym uregulowaniem stosunków wodnych w dorzeczu rzeki Odry. Odra musi stać się rzeką bezpieczną, czystą, atrakcyjną turystycznie i wydolną transportowo. *Program dla Odry 2006* jest dobrą platformą startu dla tych przedsięwzięć. Wynika to z faktu, że większość wspomnianych tu szlaków transportowych krzyżuje się we Wrocławiu. Z racji pełnienia przez to miasta roli kluczowego węzła komunikacyjnego (drogowego, kolejowego, lotniczego oraz rzeczno), koniecznym jest zapewnienie przejezdności i dostępności stolicy Dolnego Śląska poprzez budowę systemu obwodnic i tras wyprowadzających ruch z miasta oraz rozbudowa i modernizacja lotniska.

W kontrakcie został wyartykułowany również szczegółowy opis następującej inwestycji komunikacyjnej istotnych dla aglomeracji:

1. Obwodnica Śródmiejska Wrocławia, odcinek od ul. Orzechowej do ul. Spiskiej – inwestycja powyżej 10 mln zł:

a) cele:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu,
- zmniejszenie zanieczyszczeń w centrum miasta,
- poprawa obsługi komunikacyjnej okolicznych osiedli,
- zwiększenie przepustowości istniejącego układu drogowego,
- odciążenie centrum miasta od ruchu tranzytowego,
- polepszenie warunków ruchu tranzytowego z ograniczeniem jego uciążliwości.

b) opis zadania:

Budowa odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej Wrocławia stanowi kontynuację realizacji tej trasy, jest to budowa brakującego odcinka południowej części. Przewidziany do wykonania zakres robót obejmuje: budowę jezdnii północnej ul. Armii Krajowej o długości 650 m, przebudowę ul. Borowskiej na długości 350 m, budowę infrastruktury towarzyszącej (odwodnienia, oświetlenia), przebudowę uzbrojenia podziemnego, budowa i przebudowa sygnalizacji świetlnej, urządzenie terenów zielonych.

c) zakres geograficzny – lokalizacja: Wrocław,

d) spodziewane efekty realizacji.

Wskaźniki produktu	Wskaźniki rezultatu	Wskaźniki oddziaływania
1. Budowa 650 m nowej jezdni i przebudowa 350 m. 2. Przebudowa uzbrojenia podziemnego kolizyjnego oraz urządzenie terenów zielonych	1. Zwiększenie przepustowości istniejącego układu drogowego 2. Skrócenie czasu podróży pomiędzy osiedlami Wrocławia, szczególnie „Gaj” i „Borek”. 3. Poprawa parametrów drogi oraz poprawa infrastruktury towarzyszącej (np. oświetlenie).	1. Odciążenie centrum miasta od ruchu tranzytowego 2. Poprawa warunków ruchu tranzytowego z ograniczeniem jego uciążliwości. 3. Skrócenie czasu podróży komunikacją miejską w okolicy obwodnicy śródmiejskiej. 4. Liczba wypadków drogowych. 5. Liczba nowych podmiotów gospodarczych zlokalizowanych przy obwodnicy.

f) harmonogram realizacji

Nazwa zadania	Planowane rozpoczęcie realizacji (miesiąc, rok)	Planowane zakończenie realizacji (miesiąc, rok)	Planowane zakończenie całej inwestycji (jeśli dotyczy)
Obwodnica Śródmiejska Wrocławia odcinek od ul. Orzechowej do ul. Spiskiej.	Lipiec 2001 r.	Wrzesień 2002 r.	

g) **finansowy wkład w realizację działania** (wskaźnik wkładu) w mln zł wynosi 13,500, w tym:

publiczne środki krajowe: 2,597 z budżetu państwa, 10,903 z budżetu gminy.

h) **instytucja odpowiedzialna za wdrożenie zadania:**

Zarząd Dróg i Komunikacji we Wrocławiu,
ul. Długa 49, kod 53-633 Wrocław,
tel. (071) 355 90 76, fax: 355 08 66, 373 49 06.

i) **podmiot uprawniony:** Gmina Wrocław.

j) **warunki realizacji zadania:** realizacja działania będzie uzależniona od przekazania środków przez gminę Wrocław, terminowe przekazywanie środków z budżetu państwa oraz terminowe przygotowanie raportów z realizacji przez otrzymującego wsparcie z kontraktu.

k) **sumaryczny harmonogram przewidywanych płatności na zadanie: w harmonogramie przedstawiono tylko płatności z budżetu państwa na dotacje na inwestycje i zakupy inwestycyjne realizowane przez podmioty uprawnione na podstawie porozumień z organami administracji rządowej.**

Harmonogram płatności (w mln zł) w latach							
1/2001	2/2001	3/2001	4/2001	1/2002	2/2002	3/2002	4/2002
0	0	0	0,5	0,5	0,7	0,897	0

W kontrakcie ustalono ponadto, że Obwodnica Śródmiejska Wrocławia (odcinek od ulic Orzechowej do Spiskiej) wraz z projektowaną drogą wojewódzką relacji Bielany – Łany – Długołęka (realizacja I etapu) to zadania o wysokiej randze w modernizacji systemu obsługi komunikacyjnej Wrocławia i jego otoczenia.

Wskazana droga wojewódzka będzie dopełnieniem systemu głównych szlaków drogowych wrocławskiego węzła komunikacyjnego. Pierwszym przedsięwzięciem związanym z tą inwestycją, które już zostało objęte programem finansowania wynikającym

z umowy kontraktu, jest budowa skrzyżowania nowo projektowanej drogi wojewódzkiej Bielany – Łany – Długołęka z drogą wojewódzką 395 i wiaduktu drogowego nad linią PKP. Na ten cel mają zostać przekazane środki w wysokości 3 100 tys. zł, po 1 550 z budżetu państwa i budżetu województwa.

Należy podkreślić, że dotychczas realizowane rozwiązania w zakresie integracji systemu komunikacyjnego mają charakter fragmentaryczny, nie zawsze przystający do siebie. W praktyce istniejący układ powoduje wręcz dezintegrację i względne odizolowanie od siebie poszczególnych elementów składowych aglomeracji. Realizowane inwestycje zarówno centralne, jak i wojewódzkie ukierunkowane są na poprawę sytuacji, jednak w praktyce nie rozwiązują kompleksowo tego problemu. Dlatego ważne jest, by poszczególne jednostki samorządowe tworzące aglomerację wypracowały wspólne stanowisko w tym zakresie. Realizacja takich działań powinna obejmować rozwiązania wielopłaszczyznowe. Po pierwsze, należy tworzyć i umacniać lobbing na rzecz inwestycji centralnych i regionalnych w infrastrukturę komunikacyjną na obszarze aglomeracji. Następnie powinno się uzgodnić listę inwestycji, które musiałyby być realizowane – przynajmniej we wstępnej fazie – przy znacznym zaangażowaniu środków własnych, rozwiążą problemy lokalne. Kolejno, niezbędna jest budowa zintegrowanego systemu komunikacyjnego, w którym podstawowym (wiodącym) ogniwem ma być komunikacja zbiorowa zarówno drogowa, jak i kolejowa oraz ewentualnie także wodna (zgodnie z istniejącymi regulacjami prawnymi; zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty w zakresie lokalnego transportu pasażerskiego jest zadaniem własnym gminy). Jest to działanie długofalowe, ale jego realizacja pozwoli zintegrować aglomerację jako jednolity układ komunikacyjny. **Jednak zanim podjęte będą te prace, należy dokonać wyboru priorytetów realizacyjnych na podstawie zidentyfikowanych potrzeb i wyzwań, uwarunkowań istniejącego stanu oraz już realizowanych na obszarze aglomeracji przedsięwzięć.**

Poniżej przedstawiony został przykładowy zestaw możliwych działań w tym zakresie.

Tabela Z.3.3. Przekroje wybranych działań z zakresu komunikacji – wyznaczenie priorytetów.

Koordynacja działań na rzecz inwestycji komunikacyjnych zewnętrznych	Działania własne na rzecz połączeń lokalnych	Budowa zintegrowanego systemu połączeń komunikacyjnych
<p>1. Oddziaływanie na decyzje decydentów centralnych w celu podjęcia realizacji inwestycji dotyczących:</p> <ul style="list-style-type: none"> – łącznika autostradowego, – obwodnicy powiatowej, – budowy obwodnic w wybranych miastach np. Oleśnicy, Żmigrodu, Oławy. <p>2. Realizacją programu <i>Odra 2006</i>.</p> <p>3. Podnoszenie konieczności budowy nowych przepraw mostowych poza obrębem centrum.</p> <p>4. Oddziaływanie na decyzje centralne w zakresie lokaliza-</p>	<p>1. Podjęcie działań dotyczących lokalnych połączeń w zakresie przede wszystkim poprawy istniejących dróg oraz ich uzupełnienia - dotyczy to przede wszystkim dróg wchodzących na obszar centrum aglomeracji</p> <p>2. Ustalenie hierarchii ważności i poszczególnych działań inwestycyjnych.</p> <p>3. Dostosowanie do standardu naciskowego 115 kN/osi (zgodnie z wymogami Unii Europejskiej) wybranych szlaków komunikacyjnych.</p>	<p>1. Podjęcie działań w zakresie połączeń komunikacji zbiorowej najważniejszych jednostek urbanizacyjnych aglomeracji.</p> <p>2. Wprowadzenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – jednolitego zintegrowanego systemu komunikacyjnego (integracja ta dotyczy taryf i rozkładów jazdy, w następstwie której może obowiązywać np. wspólny dla wszystkich linii, środków przewozowych i przewoźników bilet; możliwe staje się stosowanie biletu okresowego, ważnego w obrębie całej sieci komunikacyjnej), – kształtowanie struktury sy-

<p>cji poszczególnych inwestycji komunikacyjnych na obszarze aglomeracji, np. przesunięcia przebiegu projektowanej autostrady A3 bliżej aglomeracji.</p> <p>5. Zwracanie uwagi na konieczność budowy połączenia drogowego i kolejowego z Warszawą.</p> <p>6. Popieranie idei modernizacji węzła kolejowego.</p>		<p>stemu komunikacyjnego w zakresie rodzaju wykorzystywanych środków przewozowych i podziału poszczególnych zadań przewozowych,</p> <ul style="list-style-type: none"> – koordynacja działań z zakresu bieżącego utrzymania dróg. <p>3. Wprowadzenie alternatywnych środków komunikacji zbiorowej, np. tramwaj szynowy, stacji rzeczne.</p> <p>4. Koordynacja działań dotyczących organizacji ruchu, m.in. eliminacja tranzytu z centrum, budowa parkingów i innych elementów infrastruktury przydrożnej.</p>
---	--	--

Wszystkie powyższe przykłady służą zasadniczemu celowi, jakim jest integracja przestrzeni aglomeracji. Należy równocześnie uświadczać sobie, że działania te będą musiały być realizowane nieprzerwanie, gdyż wraz z rozwojem środków komunikacji trzeba będzie dostosowywać do jej wymogów istniejący układ komunikacyjny.

Kolejnym istotnym zagadnieniem jest konieczność wypracowania przestrzennych rozwiązań w zakresie komunikacji. Działania te, ze względu na obszar aglomeracji, można podzielić na dwie grupy. Pierwsza grupa przedsięwzięć obejmuje ściśle centrum aglomeracji, czyli miasto Wrocław i ciągi komunikacyjne wychodzące z niego, druga – pozostałą część aglomeracji. Zestawienie przykładowych działań przedstawia poniższa tabela.

Tabela Z.3.4. Przestrzenne elementy aglomeracji w rozwiązywaniu zagadnień komunikacyjnych.

Centrum aglomeracji	Pozostałe obszary
<p>Podstawowym zadaniem działań powinno być udroźnienie centrum. W tym celu należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> ⊣ sfinalizować budowę obwodnicy śródmiejskiej, ⊣ wyprowadzić tranzyt, szczególnie w zakresie ruchu towarowego, ⊣ rozwinąć sieć parkingów zarówno w centrum, jak i na obrzeżach, ⊣ usprawnić komunikację miejską. 	<p>Tereny aglomeracji, które nie wchodzą w skład centrum, powinny zostać objęte takim typem działań z zakresu komunikacji, który efektem będzie lepszy i szybszy:</p> <ul style="list-style-type: none"> ⊣ dotarcie do centrum zarówno transportem indywidualnym, jak i zbiorowym, ⊣ możliwość bezkolizyjnego dojazdu do innych obszarów aglomeracji bez konieczności przejazdu przez centrum.

Zamieszczone poniżej schematy prezentują ideowe podejście do budowy obwodnic (Wrocławia, innych ośrodków miejskich oraz

Wielkiej Obwodnicy Aglomeracji) oraz niektórych dróg promieniowych, które powinny usprawnić ruch kołowy w granicach aglomeracji. Na pierwszym z nich prezentowany jest układ dróg w stanie obecnym, drugi przedstawia wybrane rozwiązania docelowe.






Działania w tych kierunkach są niezbędne i powinny być podejmowane niezależnie od tego, jak będą się kształtować warunki współpracy na płaszczyźnie rządowo-samorządowej. Stanowią one tzw. projekcję minimum, co oznacza, że bez ich urzeczywistnienia aglomeracja jako system przestrzenny utraci w najbliższym czasie zdolność do sprawnego komunikowania się zarówno z otoczeniem, jak i wewnątrz swej struktury. Prezentowane schematy wskazują także na proces etapowania prac dotyczących centrum aglomeracji. Budowa obwodnicy wschodniej stanowiłaby pierwszy z milowych kroków integracji komunikacyjnej na osiach wschód – południe i wschód – zachód.



Rys. 6. Układ komunikacyjny aglomeracji – stan na dzień 30 czerwca 2001 roku.



Legenda:

-  Obwodnica wschodnia (tzw. powiatowa)
-  Łącznik autostradowy
-  Wielka obwodnica aglomeracji
-  Obwodnice ośrodków miejskich
-  Drogi ekspresowe

Rys. 7. Układ komunikacyjny wykreowany na podstawie strategii aglomeracji – najważniejsze elementy.

Proponowane powyżej rozwiązania stanowią punkt wyjścia do dyskusji nad ich uszczegółowieniem w ramach poszczególnych grup roboczych na etapie wdrażania strategii. Do takich szczegółów będą należały m.in. ustalenia dotyczące dokładnego przebiegu obwodnic, lokalizacji zjazdów autostradowych i nowych przepraw mostowych.

W procesie realizacji wskazanych kierunków rozwoju należy równocześnie pamiętać o tym, że wraz z integracją Polski z Unią Europejską nowoczesność układu komunikacyjnego będzie decydować w znacznej mierze o procesach rozwojowych na danym obszarze. W praktyce gospodarczej stanowi to jedną z najważniejszych przesłanek napływu kapitału i to zarówno inwestycyjnego, jak i pochodzącego z eksportu rodzimych dóbr i usług, gdyż wprowadzone zmiany mogą przyczynić się do uzyskania przez aglomerację dodatniego bilansu handlowego.

Wrocław, dnia 14 lipca 2001 r.

prof. zw. dr hab. Bolesław WINIARSKI*

Recenzja studium
„Strategia integracji gospodarczo–przestrzennej
aglomeracji wrocławskiej”

1. Uwagi wstępne

Studium pt. „*Strategia integracji gospodarczo–przestrzennej aglomeracji wrocławskiej*” (które określać będę w dalszym tekście skrótowo „Strategia”) wykonane zostało przez zespół trzech autorów – pracowników naukowych Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu – prof. zw. dra hab. Ryszarda Broszkiewicza, dra hab. Stanisława Korenika i dra Krzysztofa Szolka, korzystających w trakcie prowadzenia prac z uwag i sugestii członków Zespołu ds. Strategii Rozwoju Aglomeracji, powołanego w październiku 1999 roku na spotkaniu w Oleśnicy przez przedstawicieli władz samorządowych miast, gmin i powiatów, objętych przestrzennym zasięgiem wrocławskiej aglomeracji. Uczestnicy tego spotkania postanowili podjąć i zorganizować współpracę w sprawach dotyczących rozwoju i zagospodarowania jej obszaru.

Autorzy studium utrzymywali z przedstawicielami Zespołu stałe kontakty robocze. Władze samorządowe odgrywały w pracach nad „Strategią” ważną rolę inspirującą, a istotne funkcje koordynujące przy realizacji podjętego zamierzenia wykonywało Biuro Roz-

* Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu

woju Miasta Wrocławia. W trakcie końcowych prac nad „Strategią” konsultacji jej autorom udzielał też niżej podpisany¹.

W pracach nad studium stosowano metodę kolejnych przybliżeń. Istotne znaczenie miało tu opracowanie najpierw w ubiegłym roku dokumentu pt. „Diagnoza społeczno-ekonomiczna aglomeracji wrocławskiej”, służącego inwentaryzacji i identyfikacji problemów występujących na obszarze objętym badaniami oraz określeniu bazy wyjściowej do projektowania kierunków strategii. Następnie – już w pierwszym kwartale bieżącego roku – wykonano opracowanie koncepcyjne pt. „Strategia rozwoju społeczno-ekonomicznego aglomeracji wrocławskiej”. Opiniowałem je w marcu br. Wskazywałem wówczas, że może ono być traktowane jako ogólny zarys strategii i podstawa do przedyskutowania oraz wyjaśnienia jeszcze wymagających tego problemów z przedstawicielami władz samorządowych. Jak mnie informowano, dyskusje takie były prowadzone, przyczyniając się m.in. do silniejszego zaakcentowania w prowadzonych studiach problematyki integracji gospodarczo-przestrzennej aglomeracji.

Myślę, że podejście to w tej konkretnej sprawie jest trafne i uzasadnione. Obecna struktura organów samorządu terytorialnego w Polsce, tworzących równocześnie układ podmiotów polityki intraregionalnej, nie jest w pełni skorelowana ze strukturą przestrzenno-ekonomiczną kraju; nie uwzględnia w szczególności wykształcania się obszarów metropolitalnych, odgrywających dziś podstawową rolę w życiu społeczno-gospodarczym, w rozmieszczeniu potencjału intelektualnego oraz w alokacji czynników dynamizujących ekonomiczny rozwój². Powstały u nas strategie rozwoju dla gmin i dla miast, a w ubiegłym roku także dla województw, natomiast na uboczu studiów programowych pozostawała problematyka

¹ Por. też: B. Winiarski, Opinia w sprawie treści oraz metod opracowania studium rozwoju obszaru metropolitalnego Wrocławia – „Strategia aglomeracji wrocławskiej”, Wrocław 30 marca 2001r. (maszynopis).

² Pewnym wyjątkiem jest tu ustrój stworzony dla Warszawy – ale uznawany dziś dość powszechnie za konstrukcję nadmiernie rozbudowaną i ogólnie nie udaną.

wielorakich współzależności między wielkimi miastami, będącymi centrami obszarów metropolitalnych i ich bezpośrednim otoczeniem. Recenzowane studium wypełnia tę lukę w odniesieniu do wrocławskiego obszaru metropolitalnego i jest wyrazem określonej ramowo programowej, a w przyszłości także realizacyjnej, współpracy organów samorządów działających na tym obszarze.

2. Przedmiot, cele i tematyczny zakres opracowania

Studium ma służyć – jak to piszą autorzy – „określeniu założeń i kierunków integrowania jednostek terytorialnych wchodzących w skład wrocławskiego regionu metropolitalnego”, który traktowany jest jako „kompleks gospodarczo-przestrzenny, mający także zapewnić dyfuzję czynników rozwoju na obszar Dolnego Śląska” (s. 5 opracowania). Bierze się więc tu słusznie pod uwagę nie tylko potrzeby wrocławskiej aglomeracji i terenów bezpośrednio z nią związanych, ale i szerszej pojmowane funkcje obszarów metropolitalnych w rozwoju regionów i całego kraju. W przypadku wrocławskiego obszaru metropolitalnego chodzi tu też o jego przewidywaną przyszłą rolę w środkowej części nowej przestrzeni europejskiej, formującej się w związku z rozszerzaniem się geograficznego zasięgu Unii Europejskiej.³

Autorzy recenzowanego opracowania musieli uwzględnić i respektować fakt, że w sprawie strategii rozwoju jednostek terytorialnych, wchodzących w skład wrocławskiej aglomeracji, dokonane zostały już wcześniej ważne ustalenia. Zawarte są one w „Strategii rozwoju Wrocławia – Wrocław 2000 Plus” z 1998 roku, w „Strategii rozwoju województwa dolnośląskiego” z 2000 roku, w „Zintegrowanym programie wojewódzkim dla województwa dolnośląskiego na lata 2001–2003” z 2000 roku, a także w najnowszym dokumencie – „Kontrakt wojewódzki dla województwa dolnośląskiego” z 2001 roku oraz w studiach koncepcyjnych nad planem

³ Zwracałem na ten moment uwagę w swej opinii poprzedniej, powołując się na raport na temat przestrzennego rozwoju Europy opracowany przez specjalistów francuskiego DATAR-u i niemieckiej Akademii Planowania Przestrzennego w Hanowerze z 1955 r., w którym zaliczono Wrocław do ośrodków wzrostu o znaczeniu europejskim.

zagospodarowania przestrzennego województwa. W toku roboczych konsultacji można było w związku z tym uzgodnić, że w opracowywanym studium dla aglomeracji wrocławskiej nie należy powtarzać treści ustaleń i założeń zawartych we wcześniejszych dokumentach (zaakceptowanych już przez właściwe władze samorządowe), trzeba natomiast rozwinąć problematykę współdziałania władz funkcjonujących w tej części województwa, która wchodzi w skład wrocławskiego obszaru metropolitalnego, pod kątem koordynacji ich własnych (już posiadanych lub przygotowywanych) strategii rozwoju i harmonizowania odpowiednich przedsięwzięć realizacyjnych.

Można stwierdzić, że tak określone ukierunkowanie opracowania znajduje w nim pełne odzwierciedlenie, a także, że *cel opracowania został osiągnięty*. W przyszłości będzie można natomiast rozważyć ewentualność *scalenia w jednym wspólnym dokumencie programowym najważniejszych ustaleń strategii dla miasta Wrocławia oraz dla innych miast i gmin usytuowanych na terenie wrocławskiego obszaru metropolitalnego* oraz dokonania przy tej okazji weryfikacji i ewentualnej modyfikacji wcześniejszych rozstrzygnięć. Proponowane w obecnie rozpatrywanej „Strategii integracji...” rozwiązania typu organizacyjnego będą scalanie tych strategii ułatwiać. Wspólna strategia rozwoju aglomeracji nie powinna jednak określać treści rozwiązań szczegółowych, należących do obszarów zainteresowań i właściwości samorządów lokalnych.

3. Terytorialny zasięg i horyzont czasowy „Strategii”

Pojęcia „*aglomeracja*” i „*obszar metropolitalny*” definiowane są przez teorię regionalizacji ekonomicznej, która określa też kryteria delimitacji obszarów tym pojęciom odpowiadającym. W praktyce polityki gospodarczej pojęciami tymi posługujemy się jednak z reguły w sposób pragmatyczny, biorąc pod uwagę możliwości zbierania i agregowania w odpowiednich układach terytorialnych informacji statystycznych, przetwarzania ich pod kątem potrzeb związanych z zarządzaniem w jednostkach terytorialnych administracyjnego podziału kraju oraz planowania działań funkcjonujących w tych jednostkach władz publicznych. Tak postąpiono też przy

ustalaniu terytorialnego zasięgu recenzowanej tu „Strategii”, przyjmując, że *obejmować będzie ona obszary miast, gmin i powiatów, które znajdują się jako całości w strefie oddziaływań Wrocławia, jako ośrodka typu metropolitalnego, i powiązane są z nim zespołem wielorakich interrelacji gospodarczych, społecznych, kulturalnych i administracyjnych*. Momentem istotnym była tu oczywiście *wola samorządowych władz tych jednostek nawiązania trwałej współpracy w rozwiązywaniu wspólnych problemów w skali długookresowej*. W konsekwencji określenie „*aglomeracja wrocławska*” ma w „Strategii” znaczenie umowne – aczkolwiek *terytorialny zasięg opracowania, co należy podkreślić, jest w wysokim stopniu spójny z granicami, które można by wyznaczyć dla wrocławskiego obszaru metropolitalnego stosując kryteria geograficzno-ekonomiczne*.

Pozwolę sobie jednak przy tej okazji powtórzyć propozycję zgłoszoną w mojej opinii z marca tego roku, że należałoby w przyszłości zainteresować współdziałaniem w koordynacji strategii rozwoju także Strzelin z jednej, a Milicz z drugiej strony wrocławskiej aglomeracji. Są to ośrodki posiadające z nią wiele wspólnych problemów i interesów.

„Strategia” dotyczy okresu 25-letniego, podobnie jak inne studia strategiczne prowadzone w skali krajowej. Odległy o ten okres w czasie horyzont ustaleń w sprawie celów rozwoju przyjmowany jest powszechnie w tego typu programach. Sugerowałbym jedynie *drobną korektę*, ponieważ jako rok wyjściowy przyjmuje się rok 2000, jako *datę horyzontu należałoby przyjąć rok 2025* – podobnie jak w programach krajowych. Działania realizacyjne faktycznie rozpoczynane są w roku 2001. Nie wymaga to wprowadzania żadnych modyfikacji dodatkowych w opracowaniu.

4. Diagnoza

Przeprowadzone przed przystąpieniem do właściwych studiów koncepcyjnych nad „Strategią” *postępowanie diagnostyczne*, zakończone w ubiegłym roku, potwierdziło wykształcanie się między obszarem centralnym aglomeracji, jakim jest miasto Wrocław, a jego otoczeniem zespołu interrelacji, przy przestrzennym zróżnicowaniu ich intensywności – słabnącym w miarę oddalania się od

centrum. Diagnoza wykazuje z jednej strony *obiektywnie wysokie walory położenia wrocławskiej aglomeracji w nowym układzie warunków geopolitycznych w Europie Środkowej i na tle perspektyw rozbudowy infrastruktury w skali kontynentalnej*, z drugiej strony jednak *pojawienie się szeregu niepokojących zjawisk*. Są to: *zmniejszanie się liczby ludności Wrocławia* (od pewnego czasu liczba zgonów przewyższa liczbę urodzeń żywych, a różnicy nie pokrywa malejący napływ ludności z zewnątrz) – przy nieznacznym tylko wzroście liczby mieszkańców na obszarach go otaczających, *starczenie się ludności, wzrost bezrobocia na całym badanym obszarze*, szczególnie poza jego częścią centralną, *osłabienie dynamiki wzrostu udziału aglomeracji w tworzeniu produktu krajowego*. Zjawiska te wskazują, że przy wiodącej współcześnie roli aglomeracji miejskich w procesach rozwoju w skali globalnej i europejskiej, atuty aglomeracji wrocławskiej nie są dostatecznie wykorzystywane, albo – ujmując to nieco inaczej – że istnieją tu poważne potencjalne rezerwy.

W diagnozie wykazano trafnie, że do odgrywających istotną rolę *barier hamujących* wykorzystanie potencjalnych możliwości aglomeracji należy zaliczyć *niewydolność układu komunikacyjnego na jej obszarze* (i często występujące jego zakorkowania w centrum Wrocławia) *słabość połączeń komunikacyjnych w kierunkach na północny – wschód (na Warszawę) i na południe*. *Niewystarczająca liczba i przepustowość przepraw mostowych przez Odrę* oraz ich koncentracja w samym Wrocławiu (6 mostów z 8. istniejących na całym rozpatrywanym obszarze), dodatkowo utrudnia funkcjonowanie gospodarki na terenie aglomeracji. Oś Odry, reprezentując ważną potencjalnie orientację rozwoju w przestrzeni kraju i regionu, w nikłym stopniu wykorzystana jest w aspektach komunikacyjnych i lokalizacyjnych – u wielu kojarzy się natomiast z zagrożeniami, które pokazała tragiczna powódź w 1997 roku.

Trzeba stwierdzić, że *ustalenia diagnostyczne uwidaczniają słabe punkty wrocławskiej aglomeracji wskazując też, jak bardzo istotne jest ukierunkowanie oddziaływań władz publicznych na przelamanie występujących tu barier rozwojowych i na integrowanie wrocławskiego obszaru metropolitalnego poprzez rozbudowę oraz*

modernizację infrastruktury techniczno-ekonomicznej. Warunkuje to dyfuzję czynników rozwojowych z centralnej części aglomeracji na otaczające ją obszary i na cały region. To właśnie infrastruktura, za którą odpowiadają władze publiczne, jest też podstawowym nośnikiem „korzyści zewnętrznych”, tworzących najważniejsze zachęty przyciągające potencjalnych inwestorów.

Myślę, że w trakcie dalszych badań nad problemami wrocławskiej aglomeracji należałoby dokładniej jeszcze przestudiować *sytuację mieszkaniową* na jej obszarze. To także jedna z znaczących barier rozwoju. Blokują ona dopływ ludności z zewnątrz. Wiadomo również, że obecne rozmiary mieszkaniowego budownictwa są niewspółmiernie niskie w stosunku do potrzeb.

4. Przewidywane warunkowania

Autorzy studium, rozpatrując przyszłe uwarunkowania rozwoju aglomeracji wrocławskiej, nawiązali do treści budowanych w tej materii prognoz, rozpoznanych trendów, programów strategii narodowej oraz opinii prezentowanych przez ekspertów. Wykorzystane zostały tu wyniki badań naukowych prezentowane w licznych na te tematy publikacjach, a także ustalenia dokonane w trakcie niedawnej konferencji naukowej w Dusznikach Zdroju, zorganizowanej przez Urząd Miejski Wrocławia i Akademię Ekonomiczną im. O. Langego, uwydatniające motoryczne funkcje aglomeracji miejskich w rozwoju regionalnym.⁴

Myślę, że w opracowaniu może nieco zbyt delikatnie nakreślono pewne zagrożenia, związane z tymi uwarunkowaniami. Jak wiadomo, proces rozwoju regionalnego po przeprowadzeniu w Polsce podstawowych przeobrażeń systemu społeczno-gospodarczego, kształtowany jest niemal wyłącznie pod wpływem oddziaływania mechanizmu rynkowego, a jego siły, nie poddane skutecznej kontroli publicznej, powodują narastanie polaryzacyjnych tendencji

⁴ Poświęcone tym zagadnieniom były m.in. referaty profesorów: A. Kłasińska, A. Pruska, L. Wojtasiewicz i W. Gaczek, R. Broszkiewicz, wystąpienie wiceprezydenta Wrocławia A. Łosia i liczne wystąpienia w dyskusji.

w kształtowaniu się struktury przestrzennej gospodarki. W Polsce tendencje te idą obecnie niepokojąco daleko – wpływając ograniczająco na dynamikę rozwoju większości naszych regionów, od pewnego czasu także Dolnego Śląska, a na jego terenie również aglomeracji wrocławskiej. Tendencje polaryzacji można oczywiście kontrolować i właściwie ukierunkowywać (jak to czyni obecnie większość krajów Europy Zachodniej), ale wymaga to stosowania przez władze publiczne (rządowe i samorządowe) odpowiednich strategii, a w ich ramach – odpowiednich środków. Tymczasem w Polsce mamy do czynienia z narastaniem *groźnych słabości w dziedzinie finansów publicznych*. Sytuacja w tej dziedzinie nabiera ostatnio charakteru dramatycznego. Wszystkie projekty rozbudowy i modernizacji infrastruktury, w skali warunkującej zbliżenie stanu warunków lokalizacyjnych w naszych miastach i regionach do standardów krajów Unii Europejskiej, napotykają na *bariery drastycznych ograniczeń budżetowych*.⁵ Nie są od nich wolne – jak dobrze wiadomo – nawet nasze wielkie metropolie, a wsparcie ze strony rządu, okazuje się tu raczej symboliczne. Problemy te wymagają pilnego poszukiwania nowych rozwiązań w sferze polityki makroekonomicznej. *Czy obecne bariery uda się przełamać?* Od tego w ogromnej mierze zależeć będą także szanse realizacji strategii integrowania obszaru aglomeracji wrocławskiej i stopnie osiągnięcia wyznaczonych celów rozwojowych.

5. Misja i wizja aglomeracji

Uważam, że w „Strategii” *zaproponowano trafne sformułowania w odniesieniu do „misji” i „wizji” wrocławskiej aglomeracji*. Oczywiście, gdy mowa jest o stymulowaniu i harmonizowaniu rozwoju gospodarczego, ma się na myśli jej oddziaływanie na otoczenie, na region Dolnego Śląska, na południowo-zachodnią część terytorium Polski.

⁵ Por.: B. Winiarski, *Rozwój regionalny Polski a polityka makroekonomiczna* [w:] „Uwarunkowania i strategię rozwoju regionalnego w procesach integracji europejskiej” pod red. Z. Mikołajewicza, Opole 2000 r., s. 15 – 30.

Podtrzymywałbym natomiast swą propozycję, wysuniętą w opinii z marca bieżącego roku, *bardziej selektywnego podchodzenia w „Strategii” do lokalizacji działalności gospodarczej na terenach wrocławskiego obszaru metropolitalnego*. Nie każda z nich jest tu – moim zdaniem – pożądana, niektóre (zwłaszcza uciążliwe dla środowiska naturalnego i mieszkańców) należałoby eliminować, do innych podchodzić z rezerwą. Trzeba przy tym bardzo ostrożnie oceniać projekty absorbujące większe tereny, które będą bardzo potrzebne w przyszłości, m.in. na budownictwo mieszkaniowe, realizowane (mamy taką nadzieję) w dużej skali, a w sposób odmienny od tworzenia skoncentrowanych przestrzennie blokowisk.

6. Cele i podstawowe zadania strategii

Jako *nadrzędny cel strategii* ustalono słusznie zapewnienie osiągnięcia godziwych warunków życia mieszkańców aglomeracji. *Ma temu służyć integracja jej przestrzeni*. Do podstawowych zadań wysuwanych w związku z tym zaliczono w konsekwencji: *kompleksową przebudowę systemu komunikacyjnego* (warunek stworzenia materialnej bazy urządzeń służących integracji), *realizowanie wy-mogów ładu przestrzennego* na terenach wrocławskiego obszaru metropolitalnego, *kształtowanie racjonalnej struktury gospodarki*.

W trzech grupach problemów dotyczących *przestrzeni, gospodarki i społeczeństwa* ujęto – jak to określono – „poła integracyjne” oraz *cele szczegółowe strategii*. Stanowią one rozwinięcie i pewną konkretyzację ogólnych jej zadań. W pierwszej grupie słusznie zaakcentowano zagadnienia komunikacji oraz pozostałych elementów infrastruktury technicznej, ładu przestrzennego oraz ochrony środowiska. W grupie drugiej – wspieranie działalności o charakterze innowacyjnym. Uwydatnienie tu także problematyki sektora małych i średnich przedsiębiorstw ma na uwadze – jak sądzę – zwłaszcza potrzeby ośrodków usytuowanych w otoczeniu Wrocławia, może też ułatwić ubieganie się o środki pomocowe Unii Europejskiej, w której przywiązuje się dużą wagę do tego sektora. Zadania w grupie „społeczność lokalna” ujęto bardziej ogólnie. Wiąże się to prawdopodobnie z tym, iż odpowiednie ustalenia były precyzowane w strategiach dla miasta Wrocławia, województwa i w progra-

mach lokalnych. Tu uwytatniono dwie sprawy niewątpliwie istotne: mieszkania i bezpieczeństwo.

Myślę, że takie ujęcie programu w dziedzinie celów i zadań odpowiada założeniom, iż *chodzi tu o strategię integracji* wrocławskiego obszaru metropolitalnego. Ujęcie to umożliwia równocześnie dalej idącą konkretyzację innych zadań rozwojowych w strategiach poszczególnych jednostek wchodzących w skład aglomeracji, bez ich zastępowania i wyręczania. Decydujący głos w sprawie akceptacji zawartych w recenzowanym studium ustaleń w odniesieniu do celów i zadań należy oczywiście do władz samorządowych jednostek, które powołały Zespół ds. Strategii Aglomeracji.

7. Problemy wdrażania i założenia finansowania „Strategii”

Autorzy studium położyli słusznie duży nacisk na problematykę organizacji prac związanych z wdrażaniem ustaleń „Strategii” i na założenia dotyczące jej strony finansowej. Nie wystarczy zaakceptowanie jej założeń i kierunków przez zainteresowane władze, trzeba także:

- 1) przyjąć i wprowadzić w życie rozwiązania instytucjonalne i organizacyjne (w sferze określonej w teorii ekonomicznej mianem sfery regulacji), które umożliwią integrację poczynań wielu różnych podmiotów działających w sferze realnych procesów gospodarczych,
- 2) zapewnić na realizację wytyczonych zadań niezbędne środki finansowe.

Istotne tu jest więc przede wszystkim – jak to proponują autorzy studium – stworzenie odpowiedniego *systemu informacyjnego*, w tym ośrodka gromadzenia i przetwarzania informacji, prowadzącego – można by to tak określić – stały monitoring tego co się dzieje na obszarze aglomeracji wrocławskiej. Proponowanym dalej w opracowaniu przedsięwzięciem byłoby utworzenie *związku jednostek samorządu terytorialnego, działających na obszarze aglomeracji* (autorzy używają określenia „korporacja”), a następnie powoływanie *grup zadaniowych*, mających zajmować się organizacją wykonawstwa poszczególnych wytyczonych w „Strategii” zadań. Myślę, że są to propozycje trafne i w pełni realne. Instytucje powo-

ływane do organizowania działań wdrożeniowych mogą mieć charakter pewnych związków typu operacyjnego, tworzonych na czas określony w oparciu o siły kadrowe i środki materialne, delegowane z istniejących jednostek samorządowych.

Nieporównanie trudniejsze będzie, jak można przewidywać, *zapewnienie na realizację zadań „Strategii” niezbędnych środków finansowych*. Autorzy studium zakładają tu konieczność oparcia się na wielu zróżnicowanych źródłach finansowania – począwszy od własnych zasobów budżetowych jednostek samorządu poprzez zasilanie z funduszy wspierania rozwoju regionalnego budżetu państwa oraz różnych celowych funduszy krajowych, po pomocowe środki zagraniczne (Unii Europejskiej) i środki prywatne – tu między innymi też pożyczki publiczne, obligacje samorządowe i inne. Propozycje te uważam za bardzo interesujące. Można by sugerować jeszcze także zakładanie *partycypacji w kosztach* poszczególnych przedsięwzięć (zwłaszcza w dziedzinie rozbudowy i modernizacji urządzeń infrastruktury) *inwestorów starających się o zgodę na lokalizację na obszarze aglomeracji* w wyznaczonych strefach przemysłowych, handlowych itp., jak to praktykuje się np. we Francji.

Uszczegółowienie programu finansowania zadań „Strategii” będzie możliwe oczywiście dopiero w trakcie dalszych prac nad stopniowym kosztorysowaniem przedsięwzięć objętych programem.

8. Załączniki

Bardzo istotne treści, zawierające zestawienia informacji dotyczących stanu istniejącego oraz przybliżenia i pewnej kwantyfikacji założeń i zadań „Strategii”, zawarte zostały w „Załącznikach”.

I tak *Załącznik 1* prezentuje „Karty działań strategicznych”, tj. wykazy kierunków działań i podstawowych przedsięwzięć w poszczególnych dziedzinach gospodarki przestrzennej (rozwińnięcie zadań dotyczących rozbudowy infrastruktury, kształtowania ładu przestrzennego, ochrony środowiska), gospodarki (oddziaływania na jej strukturę), poprawy zaspakajania potrzeb ludności i rozwijania poczucia wspólnoty w społeczności aglomeracji.

Załącznik 2 przedstawia wybrane przedsięwzięcia typu operacyjnego i zawiera m.in. ich zestawienie z podaniem szacowanych

nakładów i spodziewanych źródeł finansowania. Wskazano tu też jednostki organizacyjne, mające odpowiadać za realizację tych przedsięwzięć.

W *Załączniku 3* omówiono szczegółowo stan istniejący oraz problemy rozbudowy i modernizacji układu komunikacyjnego, w nawiązaniu m.in. do informacji zawartych w założeniach polityki transportowej państwa i powstałej z inicjatywy Rady Europy koncepcji rozbudowy systemów kontynentalnych infrastruktury.

9. Wnioski

Całość opracowania należy ocenić pozytywnie. Uważam, że „Strategia integracji gospodarczo-przestrzennej aglomeracji wrocławskiej” daje podstawę do uruchomienia działań na rzecz zapewnienia spójności społeczno-gospodarczo-przestrzennej wrocławskiego obszaru metropolitalnego, lepszego wykorzystania jego potencjalnych warunków i możliwości, a także działań niezbędnych przewyższenia zarysowujących się zagrożeń rozwoju.

Agglomeracja wrocławska posiada – w moim przekonaniu – wszelkie warunki do odgrywania w przyszłości roli jednego z ważnych europejskich centrów rozwoju, zgodnie ze wspomnianymi tu już ocenami ekspertów francuskich i niemieckich, a także polskich specjalistów.⁶ Chodzi o to, aby *przewyciężyć oddziaływanie czynników ograniczających* i mogących blokować w przyszłości procesy rozwojowe. W tej właśnie dziedzinie przedsięwzięcia służące zintegrowaniu elementów potencjału aglomeracji są ogromnie ważne. *Wrocław jest największym i najważniejszym ośrodkiem miejskim w Europie Środkowej między Lipskiem, Dreznem, Pragą, Poznaniem i aglomeracją górnośląską.* Tę jego lokalizację oraz inne

⁶ Przypomnijmy jeszcze opinię prof. G. Gorzelaka z Europejskiego Instytutu Rozwoju Regionalnego i Lokalnego w Warszawie, który uważa, że z aglomeracji polskich rangę metropolii europejskich mogą uzyskać aglomeracje: warszawska, poznańska i wrocławska. Zob.: G. Gorzelak: *Założenia długofalowej strategii rozwoju regionalnego Polski*, referat wygłoszony na posiedzeniu Państwowej Rady Gospodarki Przestrzennej w Warszawie 6 lipca 2000 r., Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Warszawa 2000 r.

walory wrocławskiej metropolii można i należy wykorzystać w perspektywie wejścia Polski do struktur Unii Europejskiej.

Istotne i pilne, także w tej perspektywie, jest *zapewnienie dobrych powiązań aglomeracji z innymi centrami Polski.* Obok modernizowanych połączeń w układzie równoleżnikowym z Dreznem, Katowicami i Krakowem, trzeba je ukształtować także na kierunkach Warszawy i Łodzi, Poznania i Gdańska. Chodzi tu o zamknięcie poprzez wypełnienie brakujących ogniw infrastruktury krajowej procesu integracji polskiego narodowego terytorium, po zmianie jego położenia w Europie w wyniku II wojny światowej.

Uwydatniane w studium przedsięwzięcia na rzecz *wewnętrznej integracji przestrzenno-gospodarczej aglomeracji wrocławskiej* mają też duże znaczenie dla *poprawy warunków życia jej mieszkańców,* ułatwiania im dostępu do zlokalizowanych w różnych jej częściach miejsc pracy, umożliwiania im wyboru zgodnie z posiadanymi kwalifikacjami. W ostatnim dziesięcioleciu ogromnie zwiększyło się nasycenie gospodarstw domowych w aglomeracji środkami indywidualnego transportu, ale wykorzystanie ich w aspektach zwiększania mobilności mieszkańców w relacjach miejsca zamieszkania – miejsca pracy jest utrudniane i blokowane przez niewydolności układu komunikacyjnego. Utrudniają one też zagospodarowanie i wykorzystanie rejonów rekreacji, w które obszar metropolii wrocławskiej nie jest za bogato wyposażony.

W odniesieniu do recenzowanego dokumentu *nie zgłaszam potrzeby wprowadzania do niego modyfikacji.* Myślę natomiast, że gdyby przewidziana była jego edycja w większej liczbie egzemplarzy (np. dla umożliwienia zapoznania się z nim przez radnych i innych działaczy społecznych), *byłoby ewentualnie wskazane dokonanie w nim jeszcze pewnej kosmetyki redakcyjnej* (przy tej okazji można by skorygować datę horyzontu na rok 2025 – tak jak to przyjęto w innych krajowych programach strategicznych), normalnie stosowanej w toku prac publikacyjnych.

Należy zastanowić się teraz nad tym *co zrobić dalej.* Autorzy studium wskazali w nim na konieczność podjęcia *posunięć organizatorskich* – stworzenia instytucji typu operacyjnego, które mogłyby zająć się roboczą koordynacją wdrażania ustaleń „Strategii”.

Stanowisko to w pełni podzielam. Trzeba też rozwijać bieżące, robocze kontakty przedstawicieli samorządów jednostek terytorialnych aglomeracji, ich współpracę na co dzień.

Sugerowałbym równocześnie *podjęcie prac studialno-konceptyjnych nad ogólnym planem zagospodarowania przestrzennego dla całej wrocławskiej aglomeracji*. Chodzi o to, aby założenia i kierunki „Strategii” wpisać teraz dokładniej w przestrzeń i skoordynować pod tym kątem (wprowadzając ewentualnie niezbędne korekty) dotychczasowe ustalenia planów przestrzennych o zasięgu lokalnym. Jeszcze raz przypomnę w tym miejscu o konieczności rezerwowania terenów wokół Wrocławia na potrzeby rozwoju. Potrzebna jest tu bardzo ścisła współpraca władz miasta Wrocławia i jego służby urbanistycznej z władzami gmin w bezpośrednim sąsiedztwie miasta.

W toku dyskusji na forum Państwowej Rady Gospodarki Przestrzennej w lutym tego roku wyrażano zgodnie opinie, że opracowywane w województwach *strategie rozwoju trzeba traktować jako programy otwarte*. Prace nad nimi należy kontynuować podejmując kroki w kierunku dalszej ich konkretyzacji, weryfikacji i aktualizacji, a także zapewnienia powiązań między strategiami województw i strategią wytyczaną dla kraju.

Uważam, że taki wniosek należy postawić też w odniesieniu do „Strategii integracji gospodarczo-przestrzennej aglomeracji wrocławskiej”. Wskazane byłoby również spopularyzowanie problemów naświetlanych w „Strategii”, udostępnienie informacji o jej kierunkach i założeniach środowiskom opiniotwórczym za pośrednictwem środków masowego przekazu.

Wreszcie uwaga ostatnia. Sprawy rozwoju wrocławskiej aglomeracji, jej wewnętrznej integracji, poprawiania warunków życia jej mieszkańców, zapewnienie dyfuzji prorozwojowych jej oddziaływań na region Dolnego Śląska i skutecznego przyczyniania się aglomeracji do rozwoju kraju, powinny tworzyć płaszczyznę porozumienia i współdziałania wszystkich sił politycznych. Tu chodzi o długookresowo ujęte nasze wspólne dobro.

Kalendarium prac nad strategią rozwoju aglomeracji wrocławskiej od marca 1999 do lipca 2001 roku

Lp.	Termin	Podjęte działania
1.	4 czerwca 1998	Uchwała Rady Miejskiej Wrocławia nr LIII/765/98 w sprawie konieczności podjęcia prac przygotowawczych do opracowania strategii rozwoju aglomeracji wrocławskiej.
2.	31 maja 1999 Wrocław	I debata – „Aglomeracja wrocławska jako przedmiot zarządzania strategicznego”: <ul style="list-style-type: none"> • przedstawienie idei prac nad strategią aglomeracji, • referaty dotyczące między innymi strategicznych powiązań Wrocławia z jego najbliższym otoczeniem, ochrony środowiska, komunikacji, • wystąpienia i dyskusja uczestników debaty, • przygotowanie projektu protokołu deklarującego wolę poszczególnych gmin i powiatów woli przystąpienia do prac nad strategią.
3.	4 października 1999 Oleśnica	II debata – „Aglomeracja wrocławska jako przedmiot zarządzania strategicznego”: <ul style="list-style-type: none"> • podpisanie protokołu z 31 maja 1999 roku, • powołanie Komitetu Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej, • referaty na temat kształtu strategii rozwoju aglomeracji wrocławskiej, • powołanie Zespołu ds. Strategii Aglomeracji Wrocławskiej, • zatwierdzenie listy konsultantów z gmin i powiatów.

4.	19 października 1999 Wrocław	<p>I spotkanie konsultantów w ramach Zespołu ds. Strategii Aglomeracji Wrocławskiej:</p> <ul style="list-style-type: none"> • określenie zasad współpracy, • wstępne ustalenie form realizacyjnych kolejnych etapów prac, • zarys koncepcji budowy strategii rozwoju aglomeracji, • omówienie tematów do rozpoznania przez konsultantów w swoich gminach i powiatach.
5.	9 listopada 1999 Wrocław	<p>II spotkanie konsultantów w ramach Zespołu ds. Strategii Aglomeracji Wrocławskiej:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ramowy program prac nad budową strategii rozwoju aglomeracji wrocławskiej, • harmonogram prac nad strategią, • analiza materiałów z gmin i powiatów, • przedyskutowanie planowanych badań ankietowych na terenie aglomeracji, służących do zdiagnozowania sytuacji społeczno-ekonomicznej • omówienie kolejnego pakietu tematów do rozpoznania przez konsultantów w swoich gminach i powiatach.
6.	14 grudnia 1999 Brzeg Dolny	<p>I posiedzenie Komitetu Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej:</p> <ul style="list-style-type: none"> • metodyka prac nad budową strategii aglomeracji wrocławskiej (struktura organizacyjna, ramowy program prac, harmonogram), • prezentacja tematu dotyczącego znaczenia i roli dużych zakładów pracy oraz ich

		<p>wpływu na rynek pracy w aglomeracji wrocławskiej, na przykładzie dolnośląskich Zakładów Chemicznych „Rokita” S.A.,</p> <ul style="list-style-type: none"> • omówienie postulatów poszczególnych jednostek gminnych i powiatowych, zgłaszanych do opracowywanej w Urzędzie Marszałkowskim strategii województwa dolnośląskiego i przyszłego planu zagospodarowania przestrzennego województwa, • wystąpienia i dyskusja uczestników debaty.
7.	3 stycznia 2000	<p>Skompletowanie i przekazanie do Urzędu Marszałkowskiego na ręce Grzegorza Romana, członka Zarządu, postulatów poszczególnych jednostek gminnych i powiatowych zgłoszonych na piśmie do opracowywanej w Urzędzie Marszałkowskim strategii województwa dolnośląskiego i przyszłego planu zagospodarowania przestrzennego województwa.</p>
8.	20 kwietnia 2000 Kąty Wrocławskie – Krobielowice	<p>II posiedzenie Komitetu Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej (KPSAW):</p> <ul style="list-style-type: none"> • prezentacja możliwości rozwoju gospodarczego gminy Kąty Wrocławskie i jej udział w rozwoju aglomeracji, • wstępna prezentacja wyników badań związanych z opracowywaną diagnozą społeczno-gospodarczą aglomeracji wrocławskiej, • dyskusja uczestników debaty.
9.	20 czerwca 2000	<p>Przygotowanie i rozesłanie członkom Komitetu Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej wstępnej „Diagnozy sytuacji społeczno-ekonomicznej dla obszaru aglomeracji wrocławskiej”, jako materiału wyjściowego do dyskusji na III posiedzeniu Komitetu Planu</p>

		Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej w Oławie.
10.	3 lipca 2000 Oława	<p>III posiedzenie Komitetu Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prezentacja wyników badań ankietowych przeprowadzonych na terenie aglomeracji, ze szczególnym uwzględnieniem powiatu oławskiego, • zaprezentowanie wstępnego projektu „Diagnozy sytuacji społeczno-ekonomicznej na obszarze aglomeracji wrocławskiej”, • wytyczenie kierunku dalszych prac nad strategią rozwoju aglomeracji wrocławskiej.
11.	5 października 2000	<p>III spotkanie konsultantów w ramach Zespołu ds. Strategii Aglomeracji Wrocławskiej:</p> <ul style="list-style-type: none"> • omówienie aktualnego stanu prac nad strategią rozwoju aglomeracji wrocławskiej, • prezentacja wstępnego projektu „Diagnozy sytuacji społeczno-ekonomicznej na obszarze aglomeracji wrocławskiej, • wspólna dyskusja nad celami strategicznymi dla aglomeracji, • próba wyznaczenia pożądanych pól (kierunków) problemowych.
12.	23 października 2000 Wrocław	<p>IV posiedzenie Komitetu Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej.</p> <p>Spotkanie dotyczyło konsultacji subregionalnych Komitetu Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej z doraźną Komisją ds. Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego pod przewodnictwem Emiliana Stańczyszyna, przewodniczącego Sejmiku Województwa Dolnośląskiego. Przedmiotem spot-</p>

		kania były kwestie związane z tworzeniem ostatecznej wersji strategii rozwoju regionu, wspólne przedyskutowanie problemów, których rozwiązanie sprzyjać będzie zarówno interesom aglomeracji, jak i całego regionu.
13.	20 grudnia 2000 Wrocław	<p>V posiedzenie Komitetu Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prezentacja problemów i oczekiwań Powiatu Wrocławskiego, • wniesienie poprawek do „Diagnozy sytuacji społeczno-ekonomicznej dla obszaru aglomeracji wrocławskiej”, • omówienie podstawowych kierunków prac związanych z budową strategii rozwoju aglomeracji wrocławskiej, • przedstawienie przez Andrzeja Kosióra, wicemarszałka Województwa Dolnośląskiego, miejsca strategii rozwoju aglomeracji wrocławskiej w strategii rozwoju Dolnego Śląska, • dyskusja nad ponadlokalnymi zadaniami strategicznymi, zgłaszanymi przez gminy i powiaty tworzące aglomerację do Załącznika nr 1 „Strategii rozwoju województwa dolnośląskiego”.
14.	Styczeń 2001	Zebranie, zredagowanie i przesłanie do Urzędu Marszałkowskiego wytypowanych przez gminy i powiaty wniosków inwestycyjnych do Załącznika nr 1 „Strategii rozwoju województwa dolnośląskiego.
15.	9 maja 2001 Wrocław	Na VI posiedzeniu Komitetu Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej została zaprezentowana wersja bazowa „Strategii in-

TWIERDZONE

		tegracji gospodarczo-przestrzennej aglomeracji wrocławskiej”, opracowana przez zespół w składzie: prof. dr hab. Ryszard Lewicz, dr hab. Stanisław Korenik, dr Krzysztof Szółek oraz przy konsultacji naukowej prof. dra hab. Bolesława Winiarskiego. Główne tezy przedstawił dr hab. Stanisław Korenik. W czasie dyskusji sformułowano istotne wnioski i uwagi do wersji końcowej strategii rozwoju aglomeracji wrocławskiej.
16.	11 lipca 2001 Wrocław	Na VII posiedzeniu Komitetu Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej przyjęto jednogłośnie dokument końcowy pod nazwą „Strategia integracji gospodarczo-przestrzennej aglomeracji wrocławskiej”, będący efektem wspólnych wysiłków. Jednocześnie uczestnicy spotkania podjęli decyzję o trybie zatwierdzenia dokumentu w formie uchwały przez poszczególne aglomeracyjne jednostki samorządowe oraz o rozpoczęciu prac nad wdrożeniem strategii.

Spis treści

Od redakcji	3
VI. posiedzenie Komitetu Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej z 9 maja 2001	5
Protokół VII. posiedzenia Komitetu Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej z dnia 11 lipca 2001 r. w sprawie przyjęcia dokumentu <i>Strategia integracji gospodarczo-przestrzennej aglomeracji wrocławskiej</i>	18
Strategia integracji gospodarczo-przestrzennej aglomeracji wrocławskiej	21
Wstęp	22
I. Przesłanki i podstawy opracowania strategii aglomeracji	23
II. Diagnoza i jej ustalenia	31
III. Uwarunkowania rozwoju aglomeracji	37
IV. Misja i wizja aglomeracji wrocławskiej	44
V. Cele i priorytety strategii	46
VI. Organizacja prac nad wdrażaniem strategii	55
VII. Finansowanie realizacji strategii	58
Zakończenie	61
Załącznik 1 – Karty działań strategicznych	67
Załącznik 2 – Wybrane projekty przedsięwzięć operacyjnych	77
Załącznik 3 – Komunikacja	84
Bolesław WINIARSKI, Recenzja studium „Strategia integracji gospodarczo-przestrzennej aglomeracji wrocławskiej”	113
Kalendarium prac nad strategią rozwoju aglomeracji wrocławskiej od marca 1999 do lipca 2001 roku	127