

PLAN ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM Z PERSPEKTYWĄ DO 2030

Analiza generatorów ruchu i korytarzy transportowych

WROCŁAW, MARZEC 2021



OPRACOWANIE

Instytut Rozwoju Terytorialnego
ul. J. Wł. Dawida 1a
50-527 Wrocław

DYREKTOR

Maciej Zathey

Z-CA DYREKTORA

Magdalena Belof
Agnieszka Wałęga

ZESPÓŁ AUTORSKI

Katarzyna Acedońska
Renata Cieślak
Karolina Gmur
Marta Kukuła
Wojciech Maleszka
Bogusław Molecki
Maciej Nickarz
Marzena Pasak
Jakub Rosowski

SPIS TREŚCI:

WSTĘP	5
1. UWARUNKOWANIA OSADNICZE.....	6
2. UWARUNKOWANIA DEMOGRAFICZNE.....	9
2.1. STAN LUDNOŚCI	9
2.2. RUCH NATURALNY I MIGRACJE LUDNOŚCI	12
3. RYNEK PRACY	15
3.1. LICZBA PRACUJĄCYCH W GMINACH	16
3.2. ANALIZA DOJAZDÓW DO PRACY NA PODSTAWIE ZEZNAŃ PODATKOWYCH	20
3.3. RELACJE DOJAZDÓW	21
3.4. KIERUNKI CIĄŻENIA Z POSZCZEGÓLNYCH GMIN.....	22
3.5. STOSUNEK DOJĘDŻAJĄCYCH I WYJĘDŻAJĄCYCH DO PRACY	25
3.6. WSKAŹNIK DOJĘDŻAJĄCYCH DO PRACY NA 100 OSÓB W WIEKU PRODUKCYJNYM	26
4. RYNEK NAUKI	29
5. RYNEK TURYSTYCZNY	35
5.1. ROZMIESZCZENIE OBIEKTÓW NOCLEGOWYCH	35
5.2. TURYSTYCZNE GENERATORY RUCHU	39
5.3. FREKWENCJA W NAJWAŻNIEJSZYCH ATRAKCJACH TURYSTYCZNYCH	40
5.4. ATRAKCJE O MIĘDZYNARODOWEJ RANDZE TURYSTYCZNEJ	41
5.5. ATRAKCJE O KRAJOWEJ RANDZE TURYSTYCZNEJ	41
6. IDENTYFIKACJA I HIERARCHIZACJA KORYTARZY – MODEL GRAWITACYJNY	45
7. ANALIZA POZIOMU ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO.....	48
PODSUMOWANIE	51

SPIS MAP W TEKŚCIE:

MAPA 1.	HIERARCHIA SIECI OSADNICZEJ ORAZ MIEJSKIE OBSZARY FUNKCJONALNE	7
MAPA 2.	ZMIANA LICZBY LUDNOŚCI W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2009-2019]	10
MAPA 3.	PROGNOZOWANA ZMIANA LICZBY LUDNOŚCI W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2019-2030].....	11
MAPA 4.	PRZYRÓST NATURALNY W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2009-2019]	13
MAPA 5.	MIGRACJE W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO[2009-2019]	14
MAPA 6.	PRACUJĄCY NA 100 OSÓB W WIEKU PRODUKCYJNYM W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2019]	16
MAPA 7.	ZMIANA LICZBY PRACUJĄCYCH W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2009-2019]	18
MAPA 8.	PROGNOZOWANA ZMIANA LICZBY OSÓB W WIEKU PRODUKCYJNYM W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2019-2030]	20
MAPA 9.	DOJAZDY DO PRACY [2016].....	22
MAPA 10.	GRAF SKIEROWANY – DOJAZDY DO PRACY (PIERWSZY WYBÓR)	23
MAPA 11.	STOSUNEK DOJEŻDŻAJĄCYCH DO PRACY W GMINIE DO WYJEŻDŻAJĄCYCH DO PRACY W INNYCH GMINACH DOLNOŚLĄSKICH	25
MAPA 12.	WYJEŻDŻAJĄCY DO PRACY W GMINACH DOLNOŚLĄSKICH NA 100 OSÓB W WIEKU PRODUKCYJNYM	26
MAPA 13.	DOJAZDY DO PRACY W GMINACH DOLNOŚLĄSKICH NA 100 OSÓB W WIEKU PRODUKCYJNYM	27
MAPA 14.	STOSUNEK LICZBY UCZNIÓW SZKÓŁ PONADPODSTAWOWYCH DO LICZBY MIESZKAŃCÓW W WIEKU 15-18 LAT W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2018]	31
MAPA 15.	PROGNOZOWANA ZMIANA LICZBY LUDNOŚCI W WIEKU 15-18 LATA W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2019-2030]	32
MAPA 16.	PROGNOZOWANA ZMIANA LICZBY LUDNOŚCI W WIEKU 19-24 LATA W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2019-2030]	33
MAPA 17.	LICZBA OBIEKTÓW NOCLEGOWYCH ORAZ ZAGĘSZCZENIE OBIEKTÓW NOCLEGOWYCH NA 100KM ² W POWIATACH DOLNEGO ŚLĄSKA [2019]	36
MAPA 18.	NOCLEGI UDZIELONE/TYS. MIESZKAŃCÓW WG POWIATÓW [2019]	37
MAPA 19.	PROCENTOWA ZMIANA LICZBY MIEJSC NOCLEGOWYCH WG POWIATÓW W LATACH 2010 - 2019...	38
MAPA 20.	LICZBA OBIEKTÓW NOCLEGOWYCH W GMINACH W PRZELICZENIU NA 1 KM ² [2019]	40
MAPA 21.	ATRAKcje TURYSTYCZNE O MIĘDZYNARODOWEJ LUB KRAJOWEJ RANDZE	44
MAPA 22.	POWIĄZANIA OŚRODKÓW MIEJSKICH NA PODSTAWIE LICZBY LUDNOŚCI WEDŁUG MIEJSCA ZAMIESZKANIA W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM [2019]	46
MAPA 23.	POWIĄZANIA OŚRODKÓW MIEJSKICH NA PODSTAWIE LICZBY PRACUJĄCYCH WEDŁUG FAKTYCZNEGO MIEJSCA PRACY W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM [2019]	47
MAPA 24.	POZIOM ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO	49
MAPA 25.	POZIOM ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO A DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA DO OŚRODKÓW MIEJSKICH W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM [2018].....	50

WSTĘP

Niniejsze opracowanie stanowi drugi etap prac nad *Planem rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030*, w skrócie zwanym Planem inwestycji transportowych. Jest to analiza uwarunkowań społecznych, które stanowią źródło potrzeb transportowych, a zatem muszą być brane jako podstawa do analiz związanych z planowaniem zmian infrastruktury.

Pierwszym elementem prac jest wskazanie na podstawie *Planu zagospodarowania województwa dolnośląskiego* (z czerwca 2020 roku) uwarunkowań osadniczych – w tym ustaleń w zakresie rangi poszczególnych ośrodków miejskich. Należy podkreślić, że wszelkie sieci transportowe pełnią służebną rolę wobec założonej struktury osadniczej – kształtując i wzmacniając pełnione przez nią funkcje w zakresie społeczno-gospodarczym. Założenia te zostały omówione w rozdziale 1.

Kolejne analizy dotyczą zachodzących i przewidywanych zmian demograficznych, przejawiających się w zmianie zaludnienia poszczególnych gmin w województwie. Oprócz zestawienia całościowego, przedstawionego w rozdziale 2, przygotowano dwie analizy szczegółowe, dotyczące ludności w wieku produkcyjnym (rozdział 3) oraz szkolnym (rozdział 4). Wyniki badań zestawiono odpowiednio z rynkiem pracy oraz rynkiem nauki – wskazując na obserwowane kierunki ciężarów i wynikające stąd potrzeby transportowe.

Dodatkowo, ze względu na turystyczny charakter województwa, w trzecim kroku dokonano identyfikacji turystycznych celów podróży. Dokonano tego za pomocą analizy statystycznej rozmieszczenia i liczebności miejsc noclegowych (stanowiących odpowiedź wolnego rynku na stopień zainteresowania poszczególnymi rejonami województwa). Wyniki prac przedstawiono w rozdziale 5.

Analizę przemieszczeń pasażerskich zamyka identyfikacja i hierarchizacja korytarzy transportowych o znaczeniu regionalnym (przedstawiona w rozdziale 6). W uzupełnieniu, w odniesieniu do istniejącej sieci powiązań transportu zbiorowego, określono poziom rozwoju społeczno-gospodarczego poszczególnych ośrodków (rozdział 7), pozwalający na skonfrontowanie potrzeb czysto transportowych z koniecznością interwencji ze względów społeczno-gospodarczych dla utrzymania zrównoważonego rozwoju całości regionu.

Niniejsze opracowanie nie zawiera odniesień do transportu ładunków, gdyż realny wpływ działań regionu na przewozy towarowe jest bardzo ograniczony. Prace w tym zakresie koncentrować się będą na wspomaganie transportu wydobywanych w regionie kruszyw, czemu poświęcone zostało równoległe, odrębne opracowanie: *Studium wydobywania i transportu kruszyw na Dolnym Śląsku* (III edycja), ukończone w marcu 2021 r.

1. UWARUNKOWANIA OSADNICZE

Województwo dolnośląskie jest jednym z najbardziej zurbanizowanych województw w Polsce. W 2019 roku gęstość zaludnienia wynosiła 145 os./km². Jego sieć osadniczą tworzą obecnie 92 miasta¹, w tym cztery na prawach powiatu (Wrocław, Legnica, Jelenia Góra oraz Wałbrzych) oraz 2 527 miejscowości wiejskich. W strukturze wielkościowej miast województwa dominują miasta małe i bardzo małe (od 5 000 do 20 000 mieszkańców), jednak największa liczba ludności miejskiej skupia się w największych miastach.

Z punktu widzenia kształtowania prawidłowej struktury funkcjonalno-przestrzennej, istotnym uwarunkowaniem wymagającym uwzględnienia w dokumencie są zapisy Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego (PZPWD) określające hierarchię sieci osadniczej i wynikającą z niej rolę poszczególnych ośrodków:

- ośrodki ponadlokalne:
 - ośrodek wojewódzki: Wrocław,
 - ośrodek regionalny: Jelenia Góra, Legnica, Wałbrzych,
 - ośrodek subregionalny: Głogów, Lubin, Świdnica;
- ośrodki lokalne:
 - ośrodek lokalny I stopnia: Bolesławiec, Dzierżonów, Kłodzko, Oława, Oleśnica, Polkowice, Zgorzelec,
 - ośrodek lokalny II stopnia: Góra, Jawor, Kamienna Góra, Lubań, Lwówek Śląski, Milicz, Strzelin, Środa Śląska, Trzebnica, Wołów, Ząbkowice Śląskie, Złotoryja,
 - ośrodek lokalny III stopnia: pozostałe ośrodki gminne;
- miasta i wsie będące siedzibą gmin.

Istotną rolę w systemie osadniczym województwa dolnośląskiego pełnią również ośrodki osadnicze o szczególnej funkcji, zlokalizowane na granicy państwa tzw. ośrodki transgraniczne. Obejmują one ośrodki zlokalizowane po obu stronach granicy, które nawzajem wzmacniają swoją rangę. Należą do nich zespoły miast: Zgorzelec/Görlitz, Kudowa-Zdrój/Nachod oraz Bogatynia/Hrádek/Zittau. Dzięki integracji funkcjonalnej i wykorzystaniu wspólnego potencjału tych miast uzupełniają one sieć ośrodków ponadlokalnych w województwie stanowiąc transgraniczne centra usług.

Głównymi elementami systemu osadniczego województwa dolnośląskiego, o znaczeniu krajowym są miejskie obszary funkcjonalne (MOF), na których obszarze występują intensywne dojazdy do pracy i do szkół średnich do miast rdzeni. Zalicza się do nich:

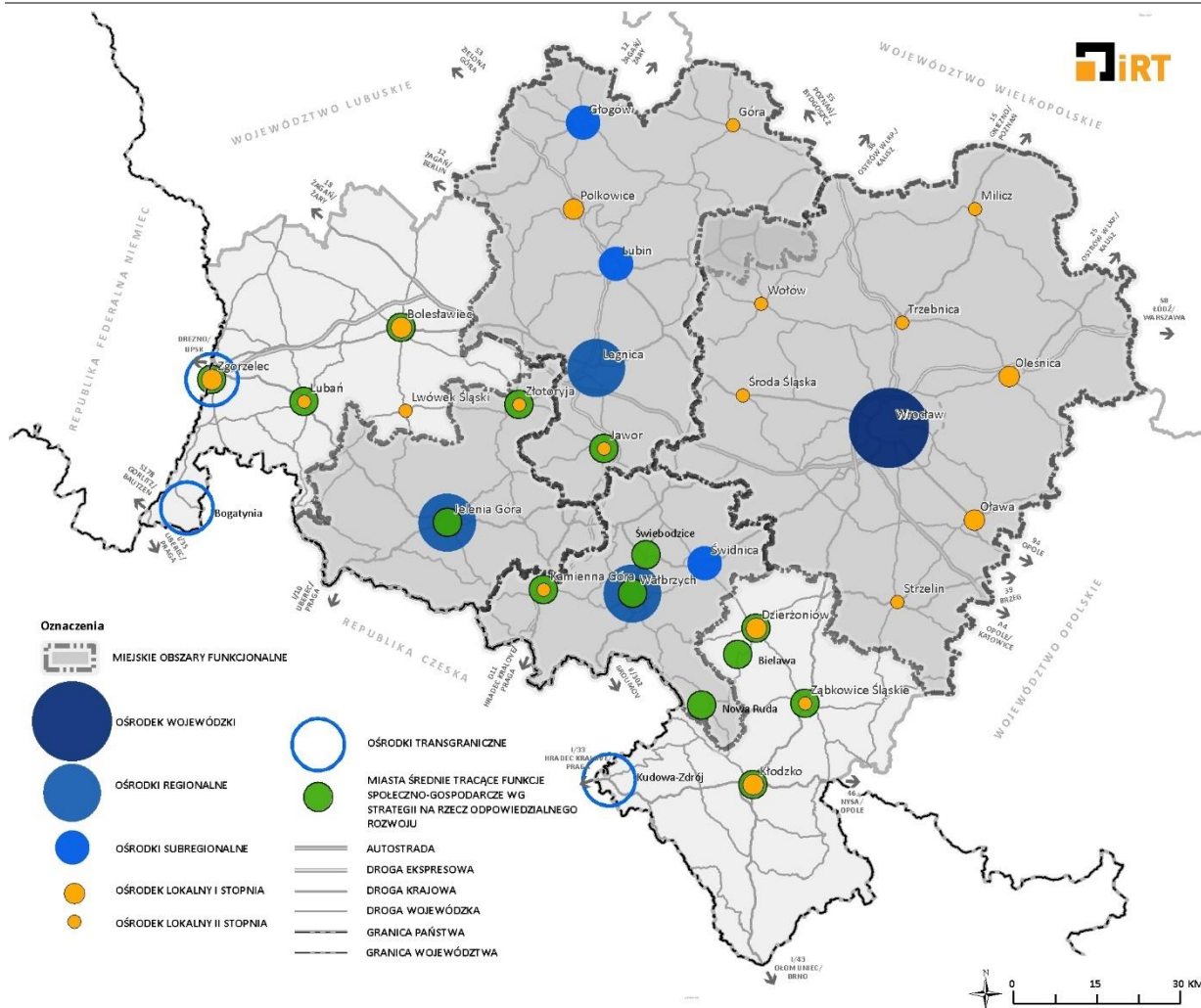
- miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego Wrocławia - Wrocławski Obszar Funkcjonalny (WrOF) - oraz
- miejskie obszary funkcjonalne o znaczeniu regionalnym, do których należą:
 - Jeleniogórski Obszar Funkcjonalny (JOF) - wyznaczony w oparciu o najsilniejsze powiązania funkcjonalne z ośrodkiem regionalnym – Jelenią Górą,
 - Legnicko-Głogowski Obszar Funkcjonalny (LGOF) - wyznaczony jako miejski obszar funkcjonalny ośrodka regionalnego, z czterema rdzeniami: miastem regionalnym –Legnicą, miastami subregionalnymi – Głogowem i Lubinem oraz wyróżniającym się pod względem dojazdów do pracy ośrodkiem lokalnym – Polkowicami oraz

¹ od 1 stycznia 2021 r. prawa miejskie ponownie uzyskał Kamieniec Ząbkowicki.

- Wałbrzyski Obszar Funkcjonalny (WOF) - wyznaczony jako miejski obszar funkcjonalny ośrodka regionalnego Wałbrzycha oraz subregionalnego Świdnicy.

Poza czterema głównymi miejskimi obszarami funkcjonalnymi na terenie województwa dolnośląskiego, w ramach interwencji Ministerstwa Funduszy i Polityki Rozwoju dedykowanej wsparciu miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze², w kontekście realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT), wyróżniono siedem miast, zlokalizowanych poza MOF ustalonymi w Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2030 (SRWD), zgodnie z granicami tych obszarów ustalonymi w PZPWD³: Bolesławiec, Zgorzelec, Dzierżoniów-Bielawa-Pieszyce (miasta graniczące bezpośrednio ze sobą), Kłodzko oraz Ząbkowice Śląskie.

MAPA 1. HIERARCHIA SIECI OSADNICZEJ ORAZ MIEJSKIE OBSZARY FUNKcjONALNE



² Lista miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze została zamieszczona w załączniku nr 4. „Aktualizacja delimitacji miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze (powiększających dystans rozwojowy)”, opracowana dla potrzeb programowania kolejnej perspektywy finansowej na lata 2021-2027. Aktualizacja została opracowana w ramach prac eksperckich prowadzonych na potrzeby dokumentu rządowego „Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)” (SOR) oraz „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030” (KSRR 2030).

³ MIEJSKIE OBSZARY FUNKcjONALNE W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM W PERSPEKTYWIE WSPARCIA POLITYKI ROZWOJU 2021-2027; IRT; lipiec 2020

Zgodnie z zawartą w materiałach ministerstwa informacją „interwencja dedykowana wsparciu miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, tam gdzie jest to możliwe i uzasadnione merytorycznie, powinna być wdrażana w perspektywie 2021-2027 z wykorzystaniem Instrumentu ZIT, w oparciu o wyznaczone MOF tych ośrodków we właściwych strategiach rozwoju województwa”. Miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze, dla których w strategiach województw nie zostaną wskazane miejskie obszary funkcjonalne (MOF) będą mogły uzyskać wsparcie w ramach pozostałych instrumentów terytorialnych (Inne Instrumenty Terytorialne i Rozwój Lokalny Kierowany przez Społeczność) lub w ramach ogólnych zasad określonych w programach operacyjnych. Przewidziano jeszcze jedną ścieżkę, polegającą na wskazaniu lub doprecyzowaniu MOF w drodze uchwały zarządu województwa pod warunkiem uzyskania na to zgody ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego. Uchwała ta musi jednocześnie stanowić zobowiązanie do wprowadzenia tych MOF do strategii rozwoju województwa przy najbliższej aktualizacji tego dokumentu.

2. UWARUNKOWANIA DEMOGRAFICZNE

2.1. STAN LUDNOŚCI

Sytuacja demograficzna województwa dolnośląskiego jest dość złożona, na co wskazuje znaczne zróżnicowanie trendów zmian ludnościowych w ujęciu gminnym w latach 2009-2019 (mapa 2). Generalnie w analizowanym okresie liczba ludności w województwie wzrosła o 0,8% (z 2,87 mln w 2009 r. do 2,90 mln w 2019 r.), jednak w większości gmin regionu (w 101 na 169, czyli 59,8%) liczba mieszkańców zmniejszyła się.

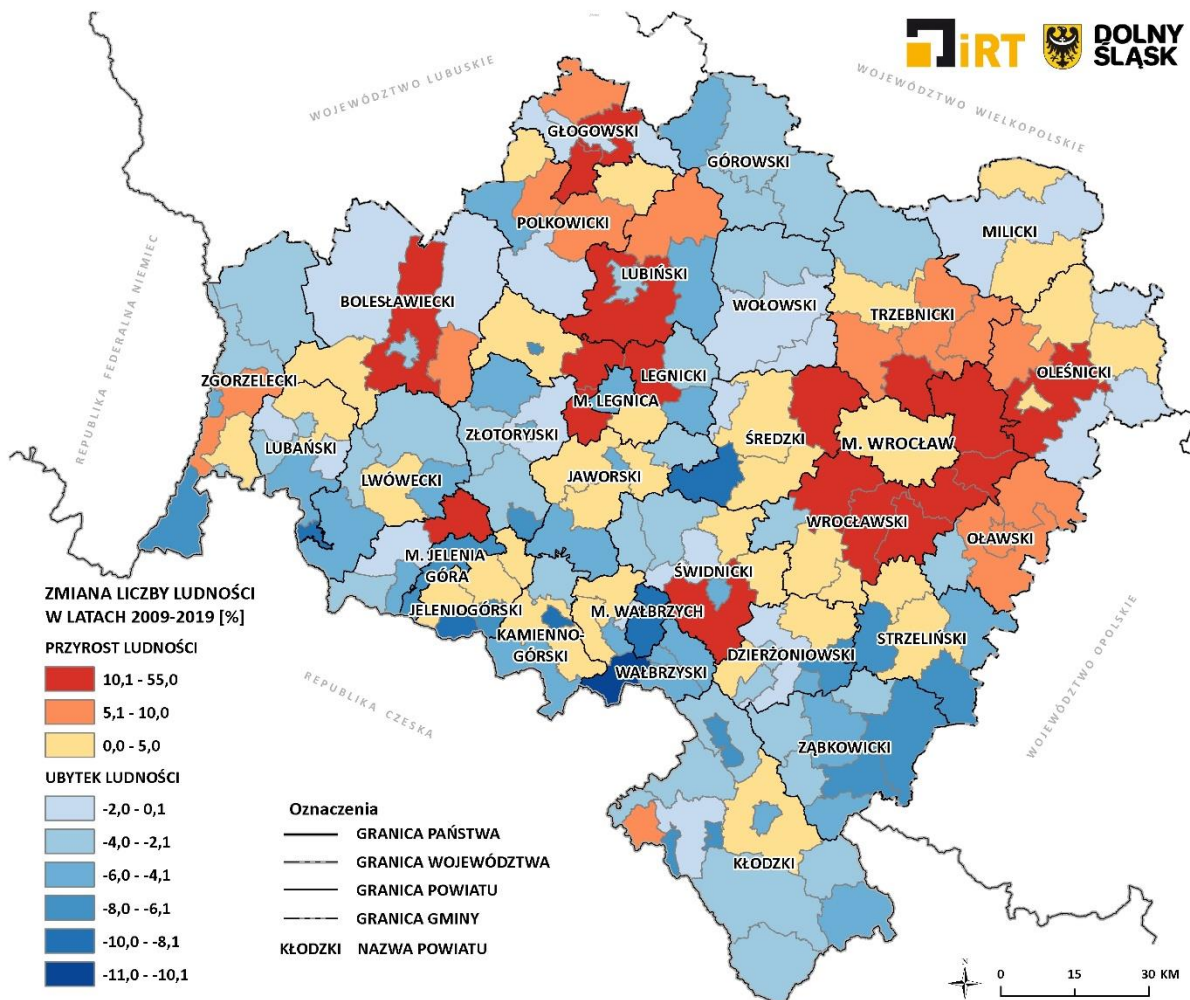
Analiza przestrzenna zmian ludnościowych na terenie województwa dolnośląskiego wykazała, że głównym czynnikiem wpływającym na sytuację demograficzną gmin jest położenie względem najważniejszych ośrodków miejskich w regionie. Co prawda, w większości gmin miejskich Dolnego Śląska (z wyjątkiem Wrocławia) wystąpił spadek liczby ludności, jak np. w Kamiennej Górze o 8,7%, Wałbrzychu o 8,2% czy Jeleniej Górze o 6,5%, to jednak gminy wiejskie i miejsko-wiejskie położone w ich otoczeniu cechują się bardzo korzystną sytuacją ludnościową. Największe wzrosty liczby mieszkańców w latach 2009-2019 odnotowano w gminach otaczających Wrocław, np. w gminie Czernica (o 54,9%), Siechnice (51,3%), Długołęka (48,1%), Kobierzyce (42,7%), i Żórawina (32,1%), a także w gminach podmiejskich na terenie Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego, np. Jerzmanowa (o 33,7%), Kunice (27,5%) i Lubin (25,9%). W korzystnej sytuacji demograficznej znajdują się też gminy podmiejskie w otoczeniu innych miast, np. Jeleniej Góry, Świdnicy, Wałbrzycha, Bolesławca, Zgorzelca czy Kłodzka.

W niekorzystnej sytuacji ludnościowej znajdują się z kolei gminy położone peryferyjnie względem głównych miast regionu. Co więcej, rozmieszczenie gmin depopulacyjnych w województwie wyznacza strefy przejściowe między poszczególnymi miejskimi obszarami funkcjonalnymi. Strefy te widoczne są np. między strefami podmiejskimi Wrocławia i LGOF-u, LGOF-u i Bolesławca, LGOF-u i Jeleniej Góry. Można także zauważyć, że gminy depopulacyjne w większym stopniu koncentrują się na obszarze Sudetów i Przedgórza Sudeckiego, co świadczy o utrzymywaniu się niekorzystnych trendów demograficznych na tym terenie (Brezdeń i in. 2012). Współcześnie, problem depopulacji w coraz większym stopniu dotyczy również nizinnej części Dolnego Śląska (Szmytkie, Tomczak 2018). Konsekwencjami zmian ludnościowych obserwowanych w regionie jest coraz większa koncentracja ludności w miejskich obszarach funkcjonalnych oraz depopulacja w obszarach peryferyjnych (położonych poza MOF-ami). Do najważniejszych obszarów depopulacyjnych w granicach województwa dolnośląskiego można zaliczyć:

- powiat ząbkowicki i graniczące z nim gminy w powiecie strzelińskim i dzierzoniowskim;
- południową część powiatu kłodzkiego;
- południową część powiatu wałbrzyskiego;
- pogranicze powiatów lwóweckiego i lubańskiego;
- strefę gmin między LGOF-em a zespołem miejskim Bolesławca;
- powiat złotoryjski i południową część powiatu jaworskiego.

Na złożoność sytuacji ludnościowej w województwie dolnośląskim wskazuje również znaczne zróżnicowanie przestrzenne trendów zmian ludnościowych w skali poszczególnych powiatów, jak np. ma to miejsce w powiatach: bolesławieckim, głogowskim, jeleniogórskim, lubińskim, średzkim, świdnickim czy trzebnickim.

MAPA 2. ZMIANA LICZBY LUDNOŚCI W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2009-2019]

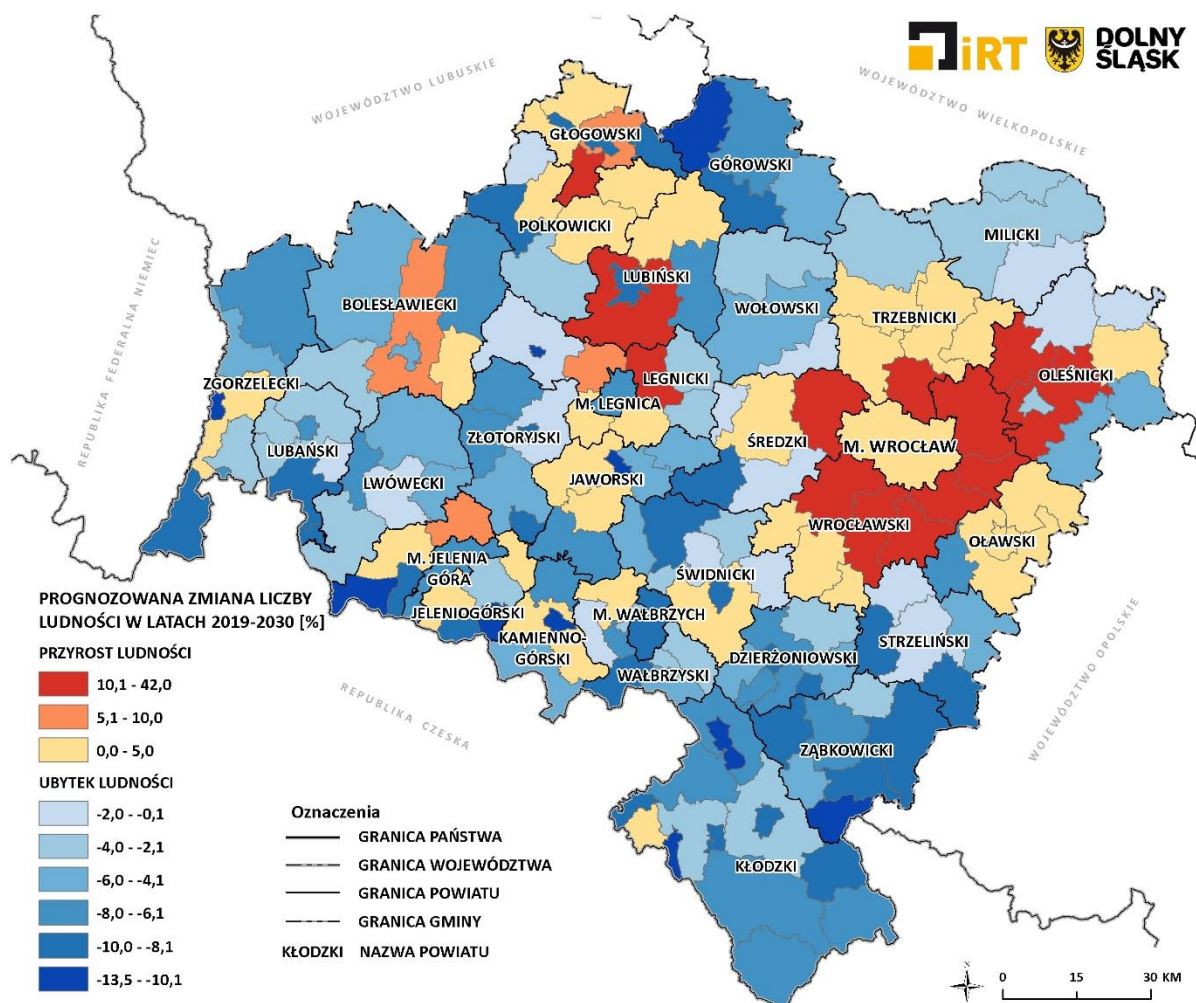


Prognoza demograficzna dla gmin województwa dolnośląskiego (Górecka, Szmytkie 2020) wykazała, że trendy zmian ludnościowych obserwowane w latach 2009-2019 jeszcze się pogłębią w perspektywie do 2030 r. (mapa 3).

W korzystnej sytuacji demograficznej pozostaną gminy podmiejskie w otoczeniu Wrocławia i część gmin położonych wokół ośrodków miejskich Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego (Legnica, Lubina, Głogowa), a także niektóre gminy usytuowane w bezpośrednim sąsiedztwie innych miast regionu (m.in. Jeleniej Góry, Świdnicy, Bolesławca, Zgorzelca, Kamiennej Góry, Jawora). Największy wzrost liczby mieszkańców (powyżej 20%) w skali województwa przewidywany jest w gminach: Czernica (o 41,9%), Długołęka (37,2%), Miękinia (35,4%), Siechnice (29,3%), Kobierzyce (26,2%), Kąty Wrocławskie (23,8%), Żórawina (23,4%) i Jierzmanowa (22,6%).

Znacząco zwiększy się liczba gmin depopulacyjnych, co jeszcze bardziej zarysuje występowanie stref przejściowych pomiędzy poszczególnymi zespołami miejskimi w województwie. Nie dość, że procesy depopulacji w skali regionu będą miały charakter globalny, to jeszcze zwiększy się ich skala. W niektórych gminach przewiduje się spadki liczby ludności na poziomie powyżej 10%, tj.: w miastach: Duszniki-Zdrój (-13,1%), Kamienna Góra (-13,0%), Chojnów (-12,3%), Szklarska Poręba (-12,1%), Jawor (-11,9%), Zgorzelec (-11,4%), Nowa Ruda (-11,0%) i Kowary (-10,6%), a także w gminie wiejskiej Niechlów (-11,0%). Ogólnie liczba gmin depopulacyjnych w województwie zwiększy się z 101 do 120, natomiast liczba mieszkańców Dolnego Śląska zmniejszy się do poziomu 2,86 mln osób w 2030 r. (czyli o 1,3%).

MAPA 3. PROGNOZOWANA ZMIANA LICZBY LUDNOŚCI W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2019-2030]



W ramach wydzielonych miejskich obszarów funkcjonalnych (MOF) znaczący wzrost liczby ludności w latach 2019-2030 wystąpi jedynie w strefie centralnej Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego (o 27,2%), natomiast w pozostałych obszarach nastąpi spadek liczby ludności (tabela 1). Najbardziej intensywne procesy depopulacyjne uwidoczną się w Wałbrzyskim Obszarze Funkcjonalnym (-6,1%) i w Jeleniogórskim Obszarze Funkcjonalnym (-5,1%). Należy zaznaczyć, że wyraźnym spadkiem liczby ludności cechować się będą także ich strefy podmiejskie, obejmujące gminy bezpośrednio sąsiadujące z ośrodkami miejskimi (odpowiednio: -5,3% i 2,9%).

TABELA 1. ZMIANA LICZBY LUDNOŚCI W MIEJSKICH OBSZARACH FUNKCJONALNYCH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO
[2009 - 2019, 2019 - 2030]

Miejski Obszar Funkcjonalny ⁴	Liczba ludności			Zmiana liczby ludności [%]	
	2009	2019	2030	2009-2019	2019-2030
Wrocławski Obszar Funkcjonalny (WrOF) – strefa I – centralna (*)	131 075	179 415	228 293	36,9	27,2
Wrocławski Obszar Funkcjonalny (WrOF) – strefa II – wewnętrzna	290 497	301 794	303 807	3,9	0,7
Wrocławski Obszar Funkcjonalny (WrOF) – strefa III – zewnętrzna	123 439	121 916	117 962	-1,2	-3,2
Jeleniogórski Obszar Funkcjonalny (JOF) – cały (**)	148 664	145 370	138 027	-2,2	-5,1
Jeleniogórski Obszar Funkcjonalny (JOF) – strefa I – podmiejska (**)	60 746	60 675	58 923	-0,1	-2,9
Legnicko-Głogowski Obszar Funkcjonalny (LGOF) – cały (***)	385 037	388 081	373 757	0,8	-3,7
Legnicko-Głogowski Obszar Funkcjonalny (LGOF) – strefa I – podmiejska (***)	250 928	258 421	253 034	3,0	-2,1
Wałbrzyski Obszar Funkcjonalny (WOF) – cały (****)	294 001	284 712	267 416	-3,2	-6,1
Wałbrzyski Obszar Funkcjonalny (WOF) – strefa I – podmiejska (****)	151 614	147 629	139 847	-2,6	-5,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Uwagi: (*) – bez miasta Wrocław; (**) – bez miasta Jelenia Góra; (***) – bez miasta Legnica; (****) – bez miasta Wałbrzych.

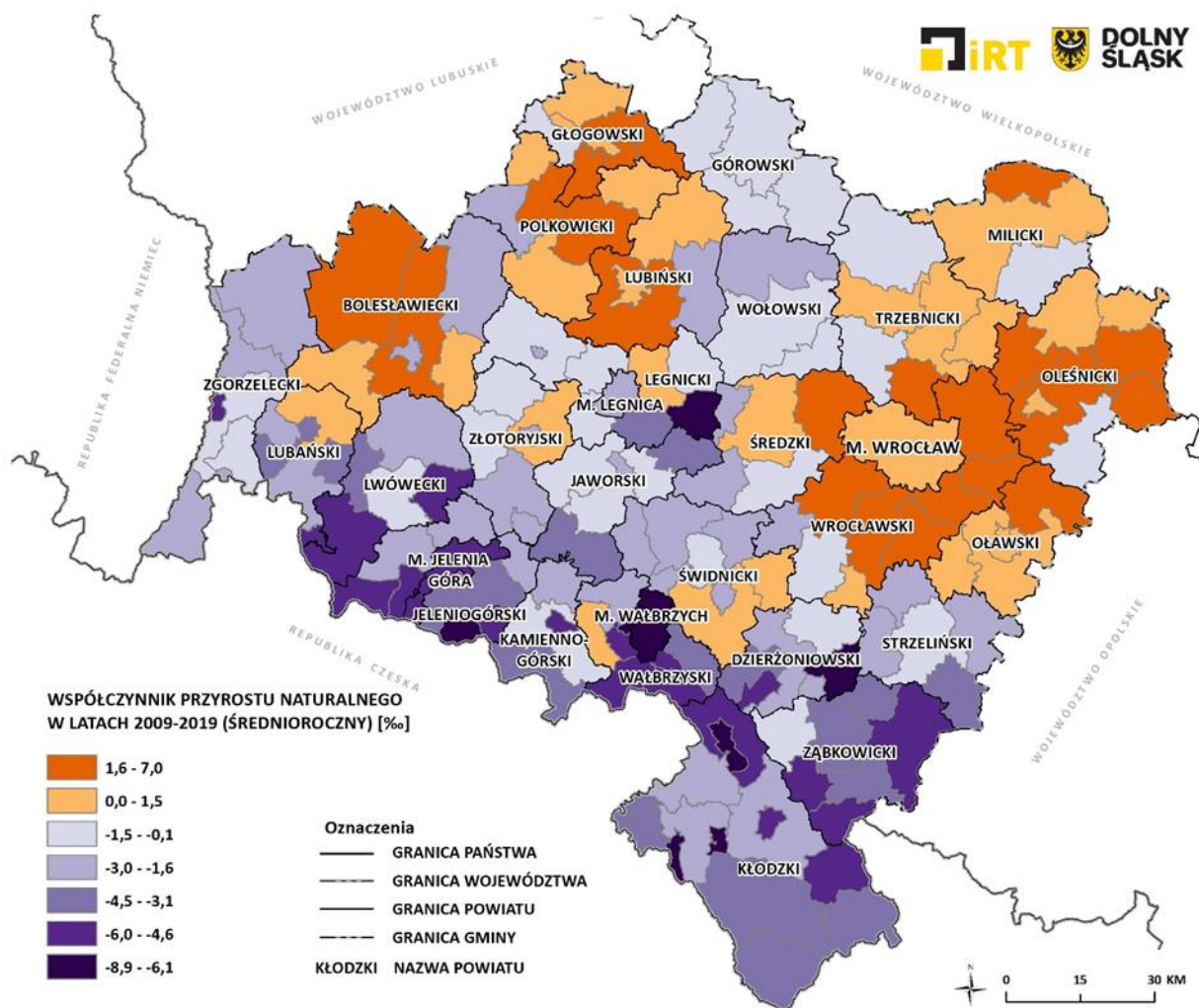
2.2. RUCH NATURALNY I MIGRACJE LUDNOŚCI

O pogarszającej się sytuacji ludnościowej województwa dolnośląskiego świadczy m.in. zmniejszający się współczynnik przyrostu naturalnego. W latach 2009-2019 ubytek naturalny wystąpił w 119 gminach województwa (mapa 4).

W najbardziej niekorzystnej sytuacji w zakresie przyrostu naturalnego znajdują się obecnie gminy leżące w Sudetach i na Przedgórzu Sudeckim, w tym w szczególności gminy miejskie o funkcjach turystycznych, np. Szczawni-Zdrój (-7,7‰), Karpacz (-7,7‰), Polanica-Zdrój (-6,6‰), Duszniki-Zdrój (-6,6‰), Szklarska Poręba (-5,8‰) i Świeradów-Zdrój (-5,7‰), z kolei dodatnimi wartościami współczynnika przyrostu naturalnego charakteryzują się gminy podmiejskie, zwłaszcza te położone w otoczeniu Wrocławia np. Siechnice (7,0‰), Kobierzyce (6,0‰), Długołęka (5,7‰), Czernica (4,8‰), Żórawina (3,8‰) czy Kąty Wrocławskie (3,5‰) oraz miast LGOF-u.

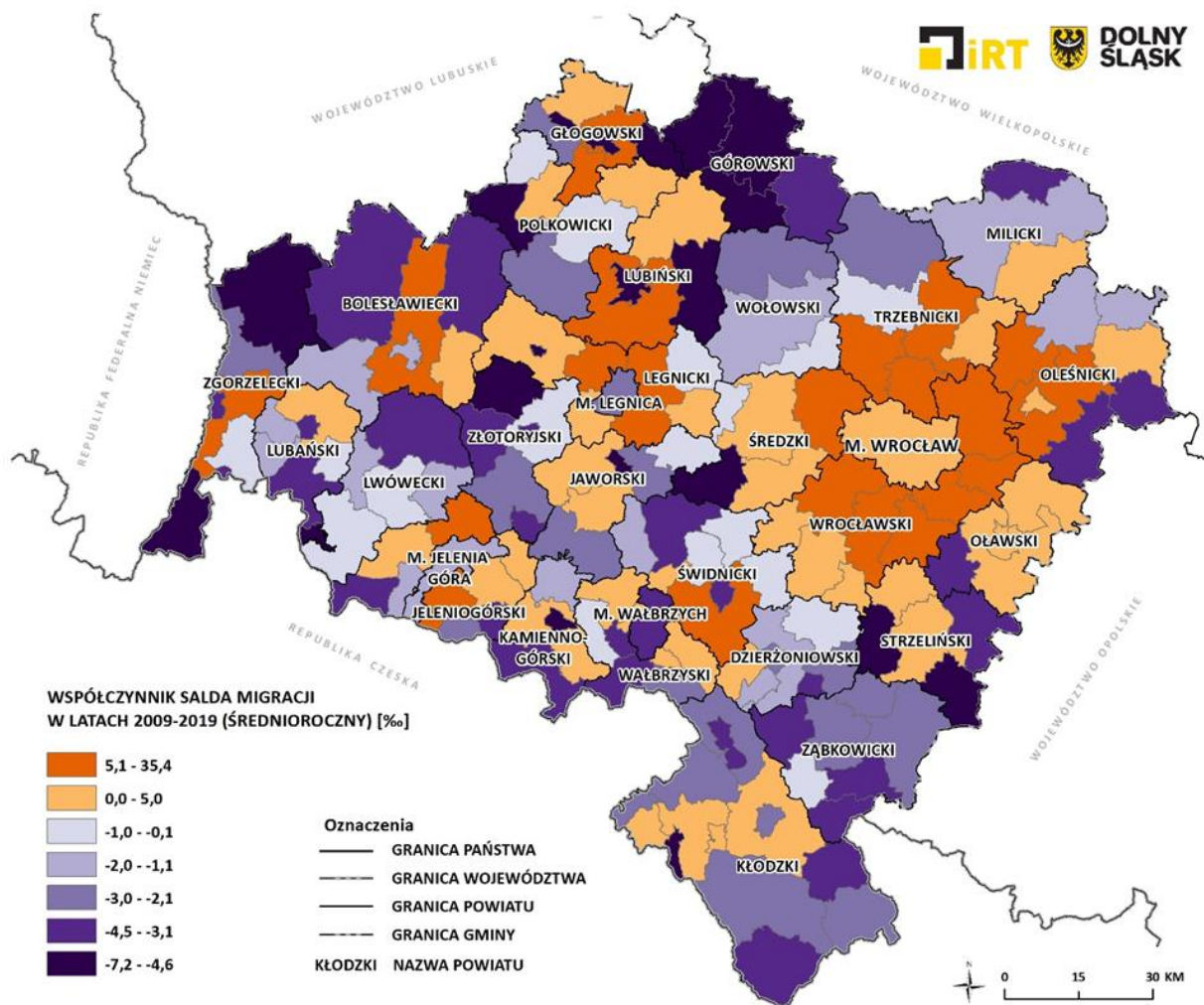
⁴ Zgodnie z Planem zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego 2020.

MAPA 4. PRZYRÓST NATURALNY W GMIMACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2009-2019]



Jeszcze większe dysproporcje przestrzenne występują w zakresie poziomu migracji (mapa 5). W latach 2009-2019 wyraźnie dodatnim saldem migracji charakteryzowały się gminy położone w strefach podmiejskich, co związane jest z intensywnym procesem suburbanizacji. Najwyższe w skali województwa średnie wartości analizowanego wskaźnika odnotowano w gminach: Czernica (35,4‰), Siechnice (31,9‰), Długołęka (31,2‰), Miękinia (25,5‰), Kobierzyce (23,7‰), Jerzmanowa (23,3‰) i Lubin (20,7‰). Natomiast wyraźnie ujemne saldo migracji zaobserwowano w gminach peryferyjnych, jak np.: Gromadka (-4,0‰), Węglińiec (-5,2‰), Jemielno (-5,6‰) i Przemków (-5,5‰), co wskazuje na ucieczkę mieszkańców z tych terenów, głównie do największych ośrodków miejskich w regionie. Należy dodać także, że większość znaczących ośrodków miejskich w województwie wyróżniała się ujemnymi wartościami salda migracji, m.in.. Jelenia Góra (-1,6‰), Legnica (-2,7‰), Wałbrzych (-3,6‰) i Lubin (-6,0‰), co wynika z intensywnie zachodzących procesów suburbanizacji (Mayer, Szmytkie 2014). Korzystną sytuacją w zakresie analizowanego zjawiska zaobserwowano jedynie we Wrocławiu (wskaźnik osiągnął wartość 2,3‰).

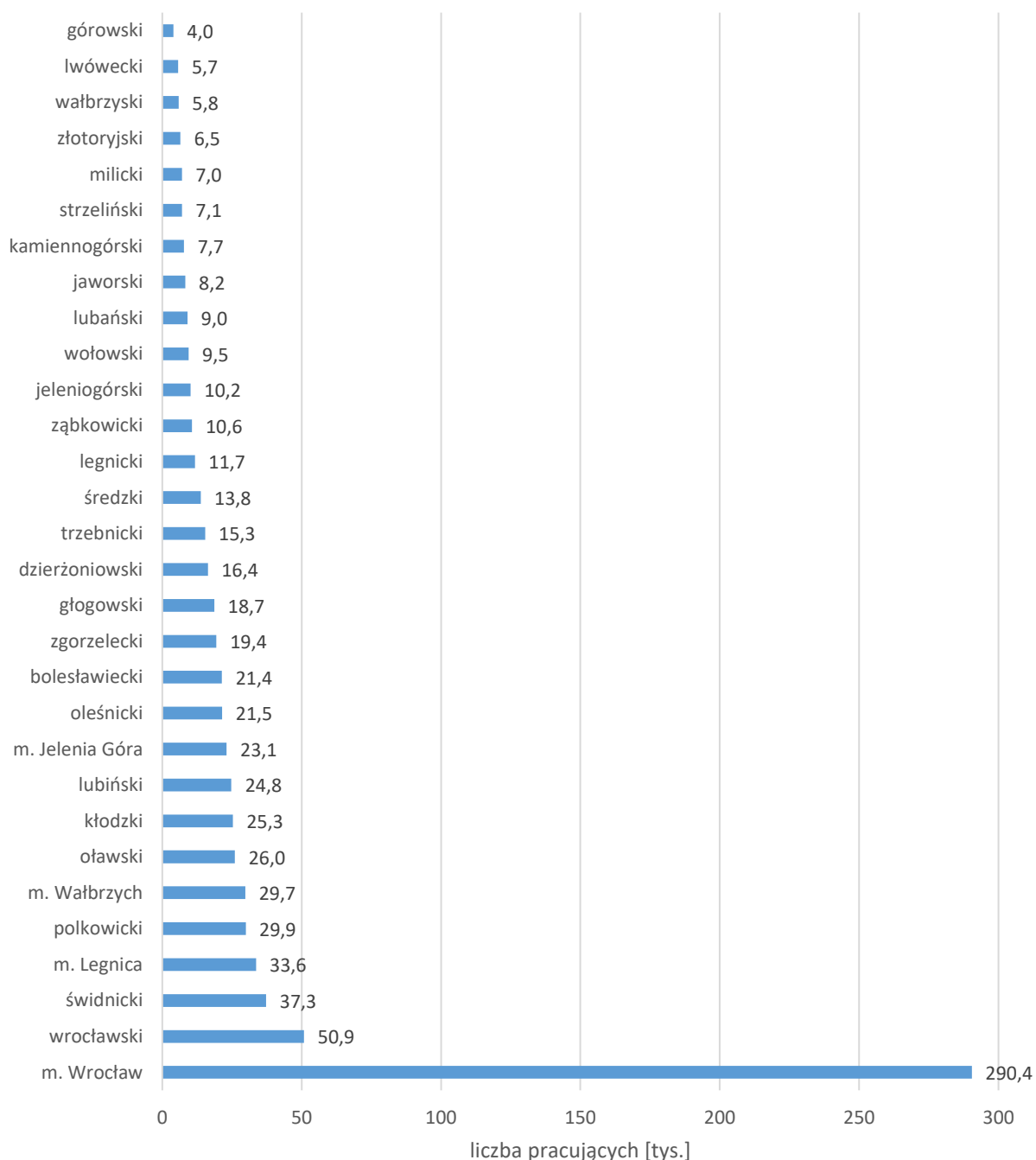
MAPA 5. MIGRACJE W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2009-2019]



3. RYNEK PRACY

Rynek pracy na Dolnym Śląsku w 2019 roku tworzyło 800,6 tys. pracujących, co było liczbą wyższą niż jeszcze dekadę wcześniej (690,5 tys. osób). Ponad 1/3 spośród nich skupiona była we Wrocławiu (36,0% ogółu pracujących w regionie: 290,4 tys. osób). Dominację głównego ośrodka województwa podkreśla także fakt, że drugi co do wielkości rynek pracy regionu stanowi powiat wrocławski (6,4%: 50,9 tys. osób), co łącznie daje ponad 40% wszystkich pracujących na Dolnym Śląsku i dystansuje trzeci pod tym względem powiat świdnicki z 37,3 tys. pracujących (4,7%). Wartości te zobrazowano na wykresie 1.

WYKRES 1. LICZBA PRACUJĄCYCH W POWIATACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2019]

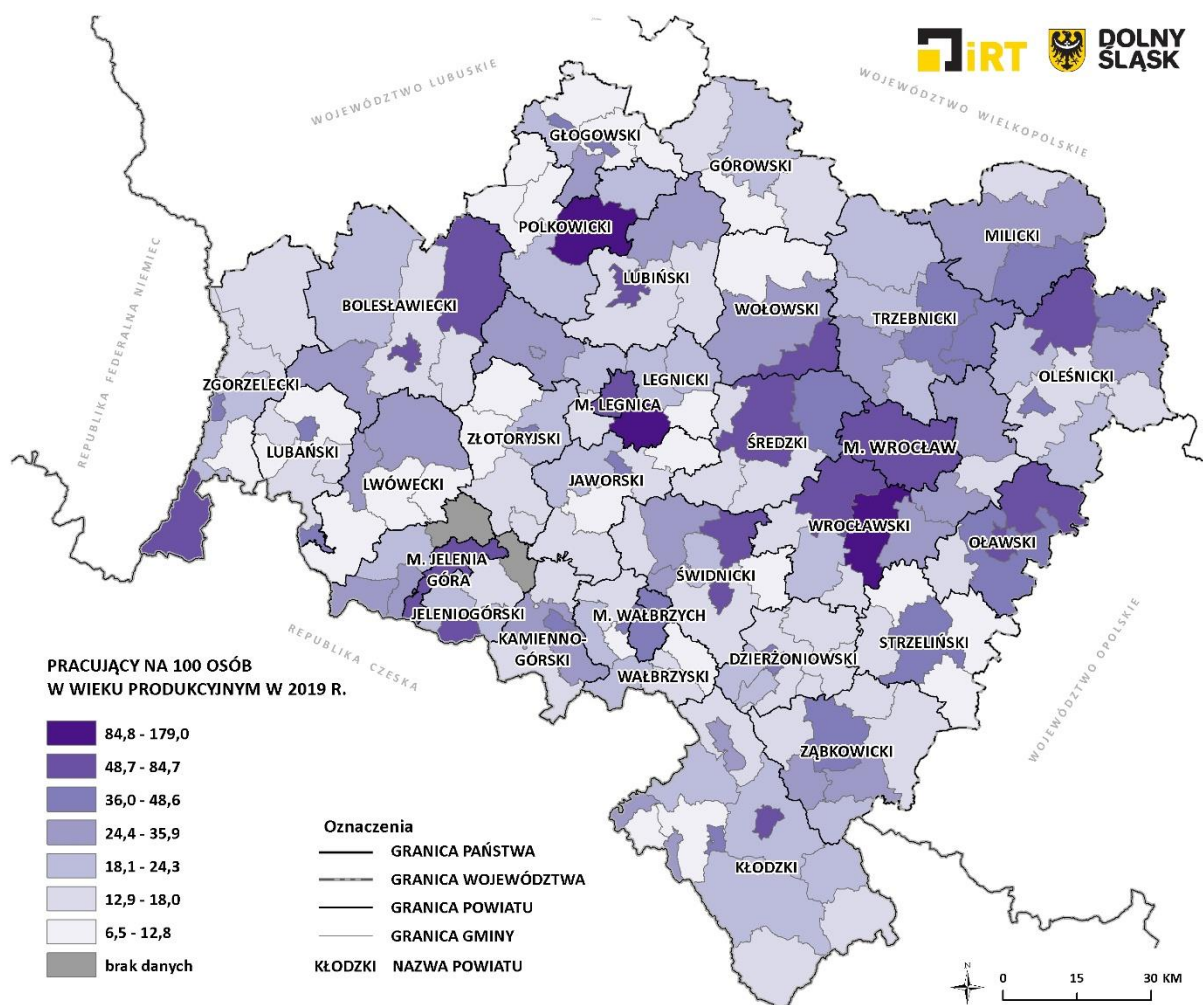


3.1. LICZBA PRACUJĄCYCH W GMINACH

Chcąc dokonać porównania międzygminnego warto przyjrzeć się wskaźnikowi liczby osób pracujących przypadających na 100 osób w wieku produkcyjnym. W 2019 roku przeciętnie w województwie dolnośląskim wskaźnik wynosił 46. Należy jednak podkreślić, że aż 87% gmin osiągnęło niższą wartość. Można zatem stwierdzić, że dolnośląski rynek pracy tworzony jest w dużej mierze przez kilkanaście gmin, w których wartość analizowanego wskaźnika przekracza średnią w regionie. W ujęciu wewnątrzregionalnym widać wyraźnie, że wyróżniającymi się jednostkami są przede wszystkim gminy: Kobierzyce (179), Polkowice (156) i Legnickie Pole (133). Tworzą one ponadlokalne rynki pracy generujące znaczący ruch związany z dojazdami do nich. Z pozostałych jednostek wyróżniają się największe miasta regionu: Wrocław (77) wraz z gminami sąsiednimi: Jelcz-Laskowice (85) i Kąty Wrocławskie (67), a także Świdnica (59), Bolesławiec i Legnica (58) oraz Jelenia Góra (51).

Gminy położone peryferyjnie na północy, południowym-zachodzie i południu regionu stanowią jednostki, w których analizowany wskaźnik przyjmował najniższe wartości, skrajnie nie przekraczając 10 – tj.: Pęcław i Boguszów-Gorce (7) oraz Borów, Lubomierz i Jemielno (9). Całościowo sytuację przedstawia mapa 6.

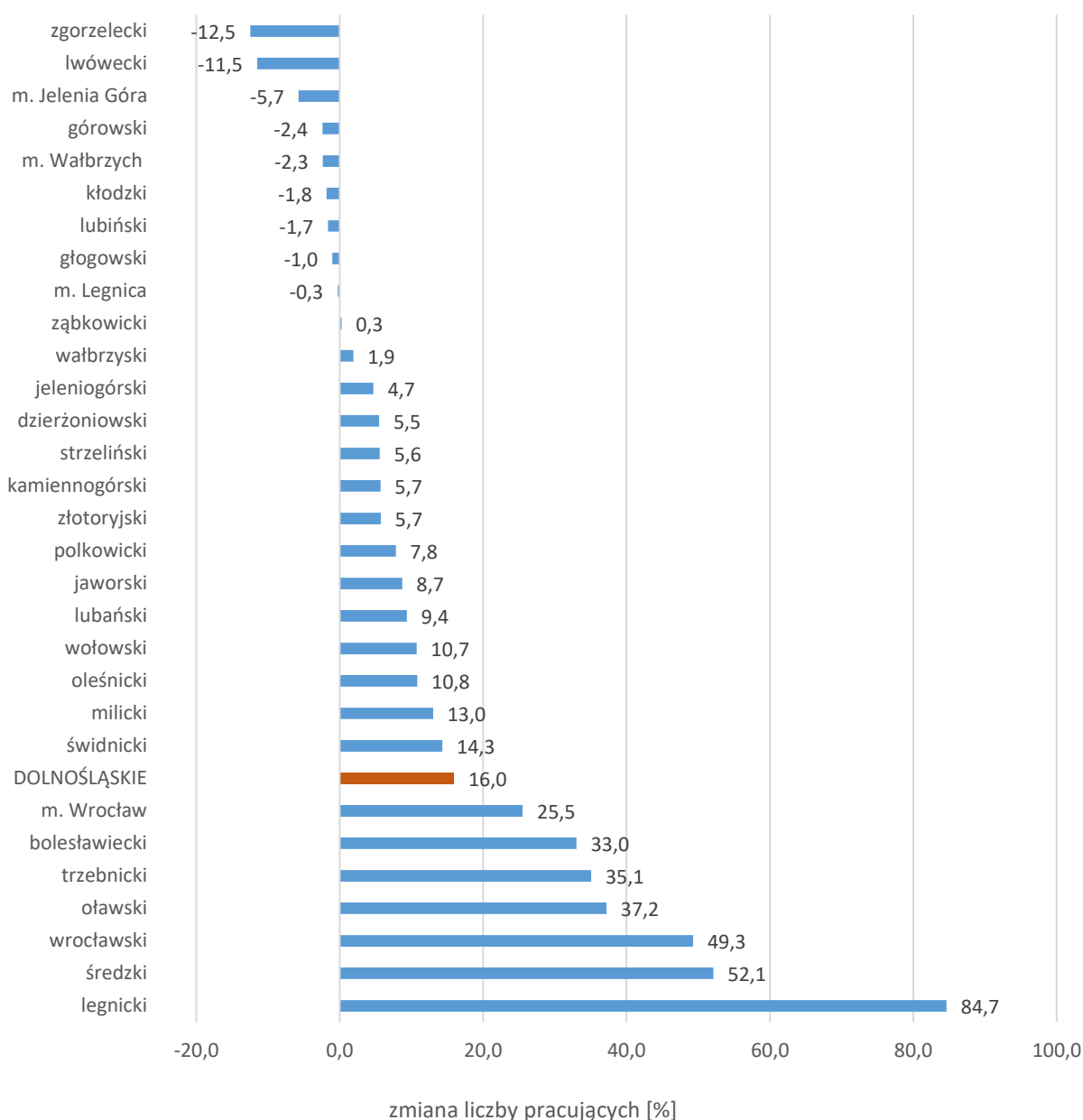
MAPA 6. PRACUJĄCY NA 100 OSÓB W WIEKU PRODUKCYJNYM W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2019]



Biorąc pod uwagę zmianę liczby pracujących w powiatach na przestrzeni lat 2009-2019 można stwierdzić, które lokalne rynki pracy rozwijały się w ostatniej dekadzie najbardziej dynamicznie. Zdecydowanym liderem jest powiat legnicki, w którym w badanym okresie liczba pracujących niemal się podwoiła (z 6,4 tys. w 2009 r. do niemal 12,0 tys. w 2019 r.). Znaczący przyrost uwidocznił się także w powiatach: średzkim (52,1%), wrocławskim (49,3%), oławskim (37,2%), trzebnickim (35,1%), bolesławieckim (33,0%) oraz mieście Wrocław (25,5%).

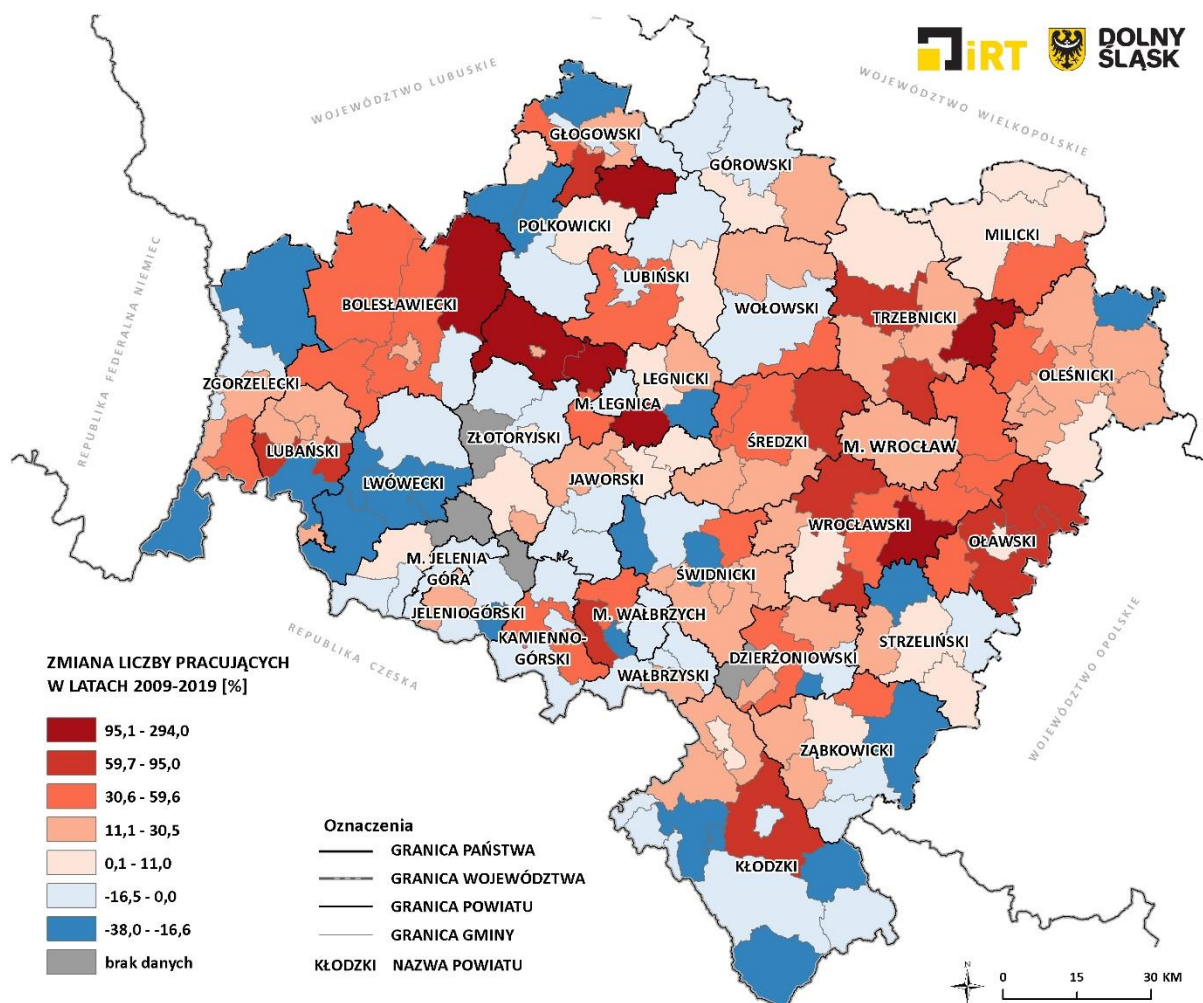
Warto także zwrócić uwagę na te jednostki, które na przestrzeni lat 2009-2019 zanotowały spadek liczby pracujących, co wskazuje na kurczący się rynek pracy w tych powiatach. Sytuacja taka miała miejsce w 8 powiatach regionu, przy czym najmocniej zaznaczyła się w powiatach: zgorzeleckim i lwóweckim (odpowiednio: -12,5% i -11,5%) – por. wykres 2.

WYKRES 2. ZMIANA LICZBY PRACUJĄCYCH W POWIATACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2009-2019]



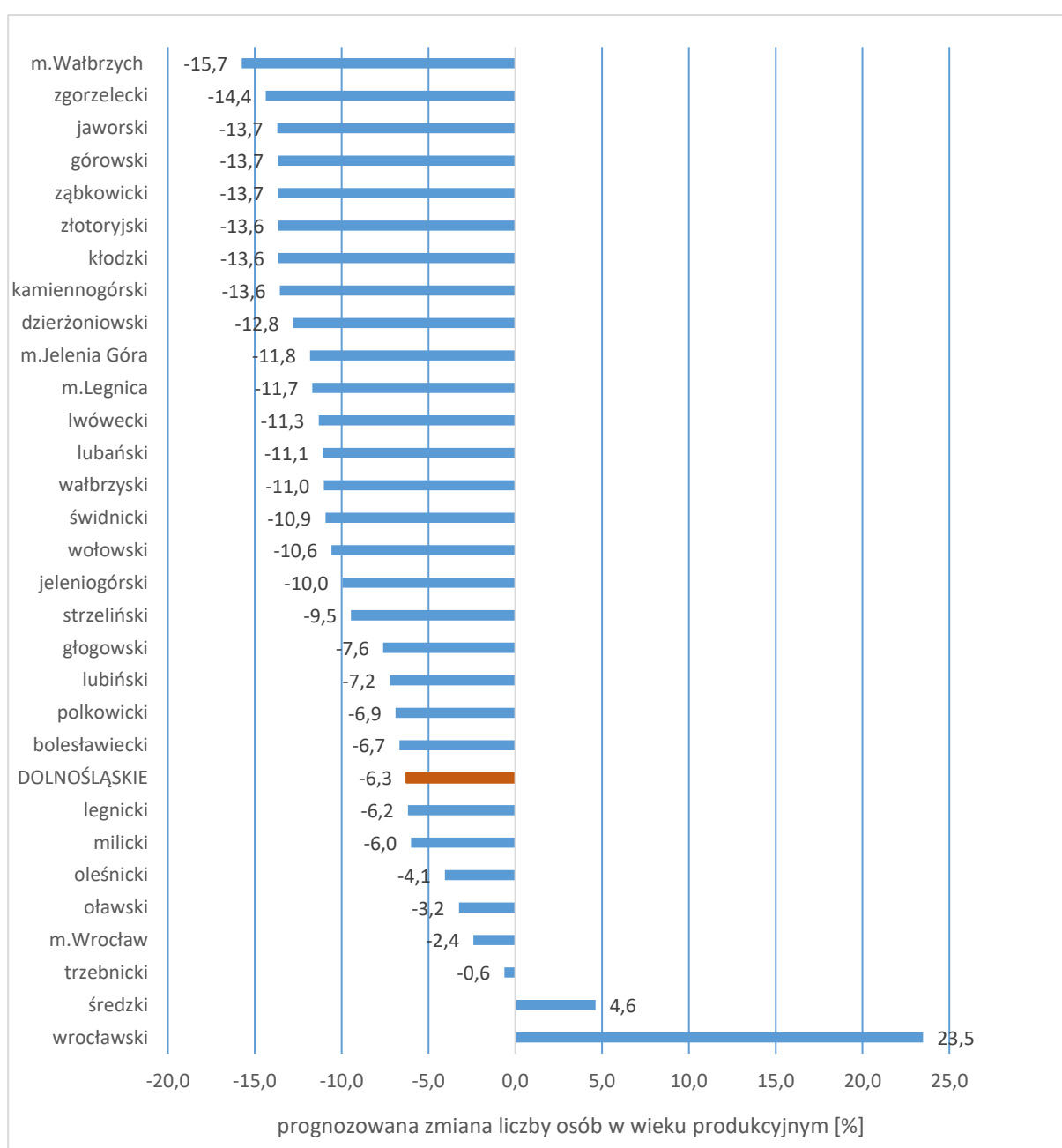
W układzie gminnym wyraźnie uwidocznił się fakt, że największą dynamiką zmian liczby pracujących w latach 2009-2019 wyróżniały się gminy wiejskie sąsiadujące bezpośrednio lub będące w bliskiej odległości od dużych miast regionu (Wrocław, Wałbrzych, Legnica) lub znaczących ośrodków przemysłowych (Zgorzelec, Lubin, Bolesławiec, Świdnica) – patrz mapa 7. Najbardziej znacząca zmiana dotyczyła gmin takich jak: Legnickie Pole (294%) i Zawonia (260%), gdzie liczba pracujących w gminie wzrosła niemal czterokrotnie; jak również Chojnów (188%), Gromadka (179%), Żórawina (170%), Miłkowice (163%), Grębocice (154%) z prawie trzykrotnym wzrostem liczby pracujących. Wartość analizowanego wskaźnika była bliska podwojenia w takich jednostkach jak: gmina wiejska Kłodzko (95%), Miękinia (94%), Jordanów Śląski (92%), gmina wiejska Oława (89%) oraz Jerzmanowa (86%). Jednocześnie peryferyjnie położone gminy Dolnego Śląska na południu i południowym-zachodzie oraz zachodzie w latach 2009-2019 odznaczały się ubytkiem liczby pracujących, przy czym najbardziej znaczący był on w takich jednostkach jak: Radwanice (-38%), Borów (-36%), Leśna (-35%), Węgliniec (-33%) i Dobromierz (-32%), gdzie liczba pracujących w 2019 roku nie przewyższała 70% tej z 2009 roku. Ponadto wskazać należy także gminy takie jak: Mirsk (-29%), Szczytna (-27%), Międzybórz (-25%), Ziębice (-23%), Lądek-Zdrój (-22%) oraz Ruja (-20%), które wykazywały się mniejszą liczbą pracujących w 2019 roku w porównaniu do 2009 roku między 20 a 30%.

MAPA 7. ZMIANA LICZBY PRACUJĄCYCH W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2009-2019]



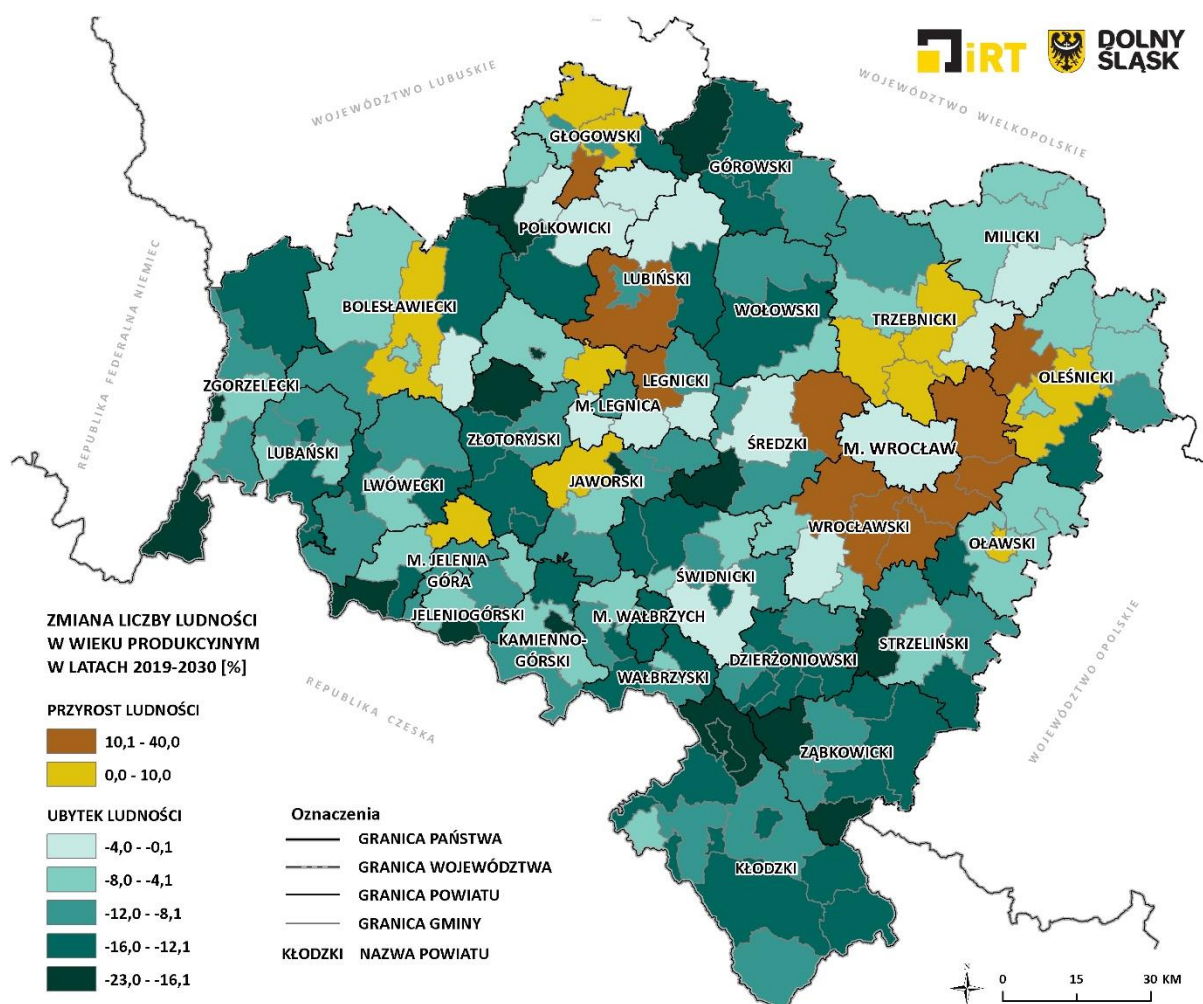
Dokonując oceny potencjału rynku pracy w przyszłości należy przyrzeć się liczbie osób w wieku produkcyjnym, które będą tworzyć go w ciągu najbliższej dekady. W 2019 roku na Dolnym Śląsku mieszkało 1,73 mln osób we wskazanej ekonomicznej grupie wieku, natomiast według prognozy demograficznej w 2030 roku będzie ich 1,62 mln, co oznacza, że liczba ta zmniejszy się o 6,3%. Ubytek osób w wieku produkcyjnym będzie charakterystyczny dla wszystkich powiatów regionu, z wyjątkiem powiatu wrocławskiego (wzrost o 23,5%) i średzkiego (wzrost o 4,6%). Niekorzystna zmiana dotknie w dużym stopniu miasto Wałbrzych (w którym szacuje się spadek liczby ludności w wieku produkcyjnym aż o blisko 16,0%) oraz powiaty: zgorzelecki (-14,4%), jaworski (-13,7%), górowski (-13,7%), ząbkowicki (-13,7%), złotoryjski (-13,6%), kłodzki (-13,6%), kamiennogórski (-13,6%) i dzierzoniowski (-12,8%). Zmiany te obrazuje wykres 3.

WYKRES 3. PROGNOZOWANA ZMIANA LICZBY OSÓB W WIEKU PRODUKCYJNYM W POWIATACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2019-2030]



Ubytek liczby osób w wieku produkcyjnym dotyczyć będzie w 2030 roku aż 87% gmin Dolnego Śląska (mapa 8). Najwyraźniej zaznaczy się on w południowej i zachodniej części regionu – w gminach: miasto Chojnów (-22,2%), Jawor (-20,2%), Szklarska Poręba (-19,8%), Niechlów (-19%), miasto Nowa Ruda (-18,6%), Złoty Stok (-18,5%), miasto Kamienna Góra (-18,4%), Zagrodno (-18,1%), Udanin (-18,1%) oraz Karpacz (-18%). Jedynie w 22 gminach województwa dolnośląskiego spodziewany jest wzrost liczby osób w wieku produkcyjnym – jednostki te w szczególności tworzą pierścień bezpośredniego sąsiedztwa Wrocławia, a także są położone w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym (LGOF): Czernica (wzrost o 39,6%), Długotąka (33,7%), Miękinia (30,9%), Siechnice (25,7%), Kobierzyce (25,2%), Jerzmanowa (23,6%), Kąty Wrocławskie (20%), Żórawina (17,9%), gmina wiejska Lubin (14%), Kunice (10,7%), Dobroszyce (10,1%) a także: gmina wiejska Oleśnica, Wisznia Mała, Jeźów Sudecki, Miłkowice, Trzebnica, Kotla, gmina wiejska Bolesławiec, gmina wiejska Głogów, Męcinka, miasto Oława oraz Oborniki Śląskie (poniżej 10%).

MAPA 8. PROGNOZOWANA ZMIANA LICZBY OSÓB W WIEKU PRODUKCYJNYM W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2019-2030]



3.2. ANALIZA DOJAZDÓW DO PRACY NA PODSTAWIE ZEZNAŃ PODATKOWYCH

Dojazdy do pracy są najważniejszym zjawiskiem, wskazującym na silne powiązania pomiędzy gminami. Praca to aktywność ważna, powszechna i częsta, dlatego dojazdy do pracy generują największy ruch transportowy. Powoduje to konieczność dostosowania infrastruktury, w przypadku dojazdów

międzygminnych, we współpracy samorządów. Dojazdy do pracy wiążą losy poszczególnych osób, które oprócz pracy często wykonują w danej gminie inne aktywności i czują się z nią związane w stopniu niewiele mniejszym niż z miejscem zamieszkania.

Nie są dostępne całkowite i wiarygodne dane dotyczące dojazdów do pracy. Przybliżeniem zjawiska są dane Izby Skarbowej, gdzie wskazane jest miejsce zamieszkania pracownika, siedziba płatnika oraz zadeklarowane podwyższone koszty uzyskania dochodu ze względu na dojazdy do pracy. Problem w analizie tych danych występuje w przypadku gdy faktyczne miejsce pracy jest różne od miejsca zamieszkania i jednocześnie nie jest tożsame z siedzibą płatnika (pracodawcy). W takiej sytuacji powiązanie wykazywane jest w złym kierunku, często np. do Warszawy, będącej siedzibą płatnika, a nie faktycznym miejscem pracy. Problemem są także błędy w składanych dokumentach. Jednak pomimo wskazywanych ograniczeń, metoda ta jest najlepszym przybliżeniem dostępnym w oparciu o dane statystyczne.

3.3. RELACJE DOJAZDÓW

Dojazdy do pracy są bardzo ważnym zagadnieniem analiz lokalnych rynków pracy, w tym szczególnie analiz z zakresu mobilności przestrzennej osób zatrudnionych, przepływów ludności związanych z zatrudnieniem, a także analiz dotyczących powiązań między gminami.

W województwie dolnośląskim w 2016 r. do pracy poza gminę swojego zamieszkania dojeżdżało 228 tys.⁵ pracowników, co stanowiło ok. 8,0% ogółu dojeżdżających w kraju. Zaobserwowano 7,7 tysiąca różnych relacji, przy czym ok. 25% z nich dotyczy dojazdów co najmniej 10 osób.

Najbardziej wzmożone są dojazdy pomiędzy miastami Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego: Lubin → Polkowice (4209 osób – pierwsze miejsce wśród relacji) oraz Głogów → Polkowice (3924 osób – 2 miejsce wśród relacji). Wśród popularnych relacji znalazły się także dojazdy z gminy wiejskiej Lubin do miasta Lubin (1553 os.), Chocianów → Polkowice (1370 os.), Przemków → Polkowice (1025 os.) oraz gmina wiejska Lubin → Polkowice (914 os.), Legnica → Legnickie Pole (888 os.), Głogów → Lubin (884 os.), Polkowice → Lubin (862 os.), Legnica → Lubin (755 os.). Do Polkowic dojeżdża w sumie 17,1 tys. osób (drugi najwyższy wynik po Wrocławiu), do Legnicy 9 tys., do Lubina 8,4 tys., a do Głogowa 3,2 tys. Duży wpływ na ten wzmożony ruch ma niewątpliwie przemysł miedziowy. Dla części z wykazanych osób faktyczne miejsce pracy może być niezgodne z siedzibą płatnika PIT, jednak niewątpliwie jest to obszar silnych powiązań. Zwłaszcza w przypadku Polkowic, Lubina i Głogowa wymiana pracowników jest bardzo duża, natomiast powiązania z Legnicą są nieco słabsze.

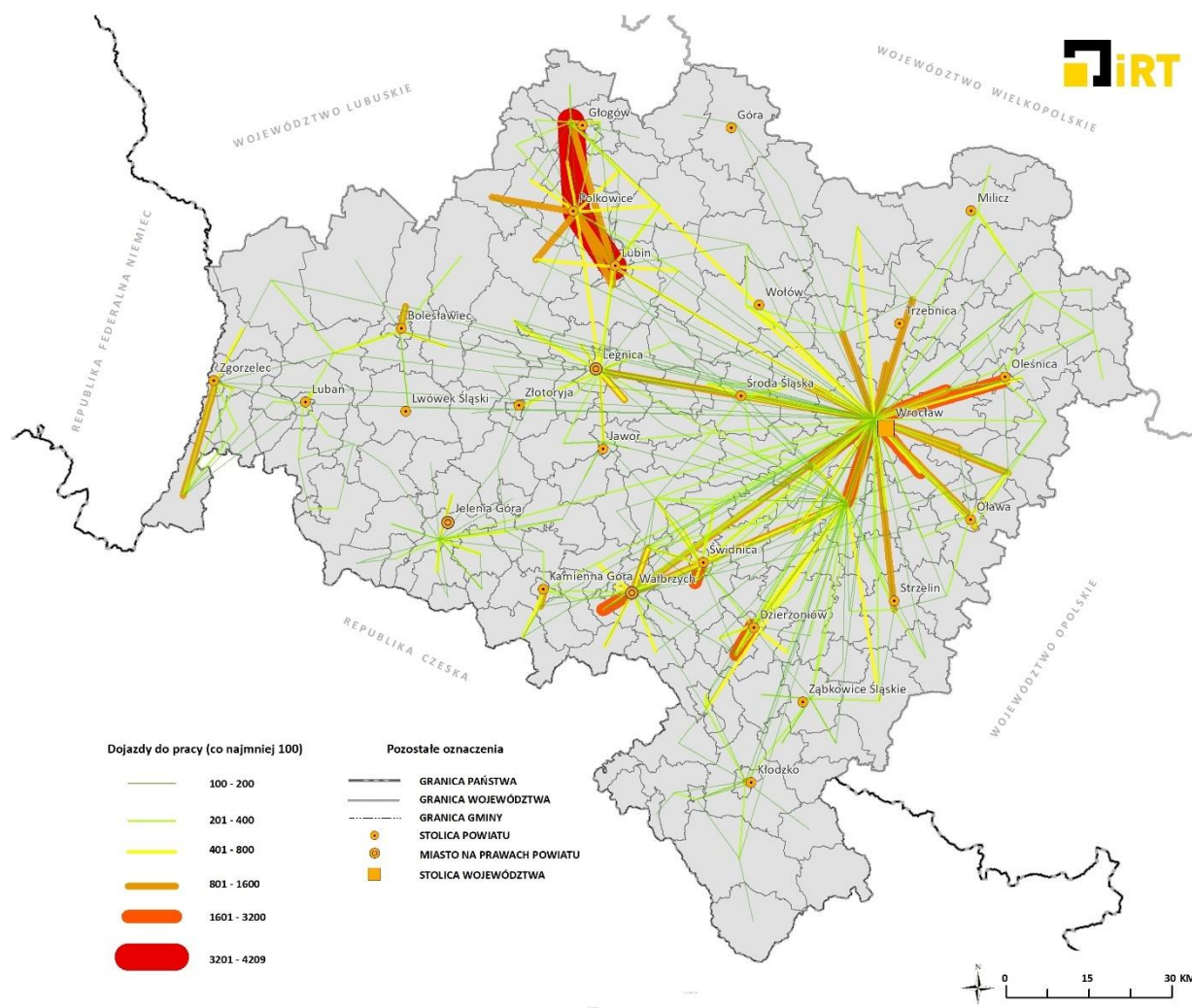
Największym jednostkowym celem dojazdów do pracy w województwie jest Wrocław, gdzie wykazano prawie 44 tys. dojeżdżających ze wszystkich 168 gmin. Część z tych osób prawdopodobnie na stałe mieszka we Wrocławiu lub wykonuje pracę w innym miejscu, bliższym miejsca zamieszkania. Najwięcej dojeżdżających wykazano z gminy Długołęka (2833 os., 4 miejsce wśród relacji), Siechnice (2074 os., 6 m.), Kąty Wrocławskie (1653 os.), Czernica (1476 os.), Kobierzycy (1447 os.), Oborniki Śląskie, Miękinia, Trzebnica, Oława, Jelcz-Laskowice oraz Legnica (wszystkie powyżej tysiąca osób). Najmniejsze powiązanie wykazano z Lewinem Kłodzkim (7 os.), Świeradowem-Zdrój (12 os.) i Platerówką (13 os.). Znaczna liczba mieszkańców Wrocławia pracuje w gminach sąsiednich. Najwięcej w Kobierzycach (2951 os., 3 relacja), Kątach Wrocławskich (1151 os.) oraz Długołęce (850 os.). Łącznie ok. 12 tys.

⁵ Dojazdy do pracy wewnątrz województwa

wrocławian dojeżdża do 141 gmin, ale w przypadku 83 gmin jest to poniżej 10 os. Inne ważne relacje to: dojazdy z gminy wiejskiej Świdnica do miasta Świdnica (2102 os., 5 relacja), Bielawa → Dzierżonów (1745 os., 7), Boguszów-Gorce → Wałbrzych (1665 os.), gm. → m. Bolesławiec (1461 os.), Zgorzelec → Bogatynia (1395 os.), gm. Kłodzko → m. Kłodzko (1366 os.), gm. Oława → m. Oława (1129 os.), gm. Kamienna Góra → m. Kamienna Góra (922 os.), Świebodzice → Wałbrzych (918 os.), Wałbrzych → Kobierzyce (862 os.) i gm. Dzierżonów → m. Dzierżonów (767 os.). Trzecim po Wrocławiu i Polkowicach celem dojazdów są Kobierzyce z ok. 15,2 tys. dojeżdżających. To znacznie więcej niż do Wałbrzycha (9,5 tys.), Legnicy (9 tys.), czy Jeleniej Góry (5,3 tys.). Ważnymi celami dojazdów są także Lubin (8,3 tys.), Świdnica (7,3 tys.), Dzierżonów (5,3 tys.) i Bolesławiec (4,4 tys.).

Najważniejsze powiązania na terenie województwa w zakresie dojazdów do pracy zobrazowano na mapie 9. Ze względu na wskazane powyżej możliwe błędy, wynikające ze specyfiki zbioru danych, przyjęto za minimum próg 100 osób korzystających z danej relacji jako wielkość istotną statystycznie.

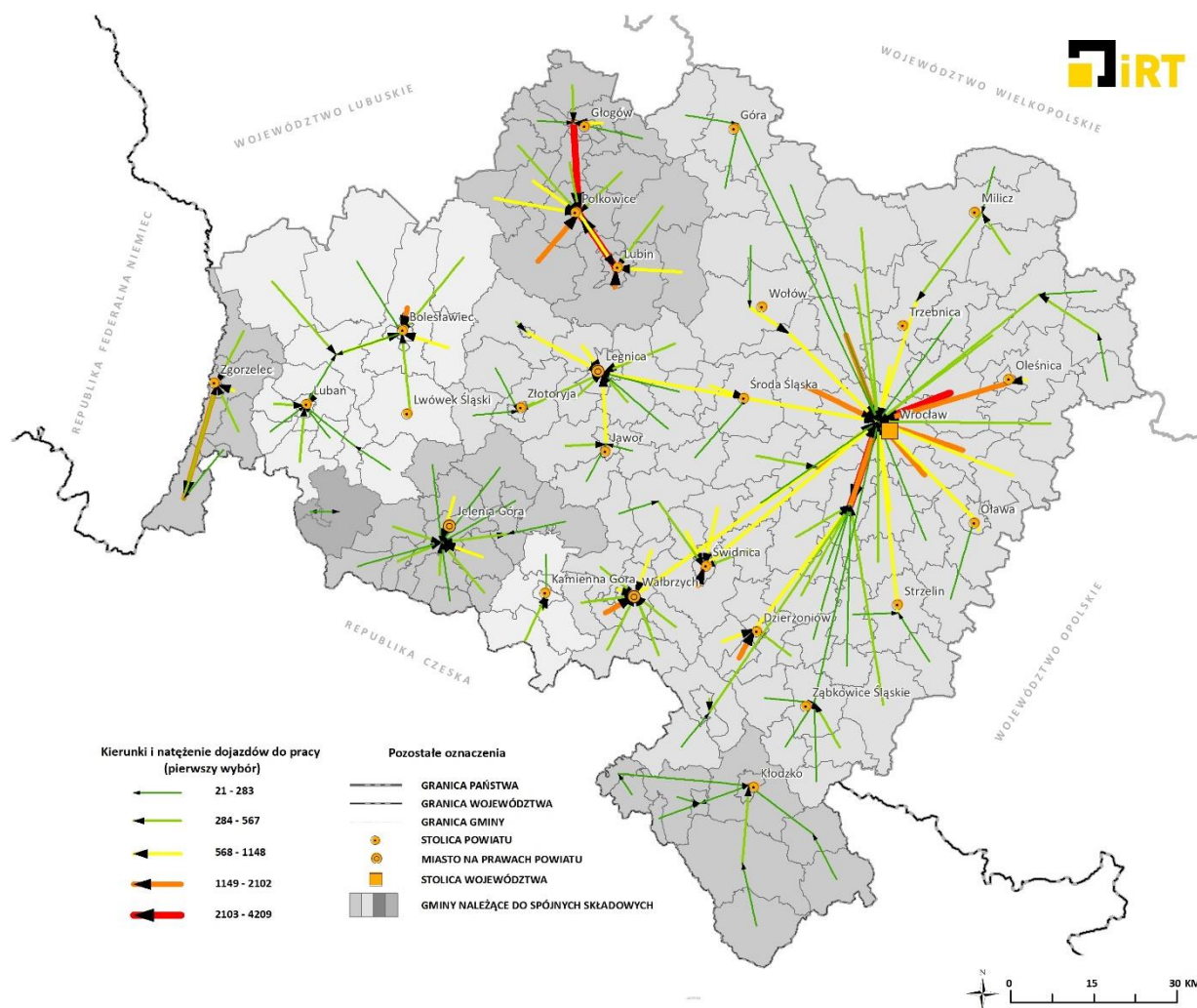
MAPA 9. DOJAZDY DO PRACY [2016]



3.4. KIERUNKI CIĄŻENIA Z POSZCZEGÓLNYCH GMIN

Wykorzystując dane dotyczące relacji dojazdów z każdej gminy, możliwe było określenie kierunków ciążenia gmin w zakresie dojazdów do pracy (poprzez wskazanie najsilniejszej relacji wyjazdowej – jako relacji pierwszego wyboru). Wyniki tej analizy przedstawiono na mapie 10.

MAPA 10. GRAF SKIEROWANY – DOJAZDY DO PRACY (PIERWSZY WYBÓR)⁶



W analizie widać wyraźną dominację Wrocławia. Z 31 gmin, w tym z Legnicy i Wałbrzycha, najwięcej osób dojeżdża do pracy właśnie do stolicy województwa. Ukształtowana w ten sposób róża dojazdów jest zbliżona do kształtu sieci drogowej i kolejowej w tej części regionu. Dostrzegalne stają się związki pomiędzy możliwym czasem dojazdu i poziomem popularności określonej relacji.

Oprócz Wrocławia, inne ośrodki istotne w regionie, jak np. Legnica i Wałbrzych, same tworzą skomplikowaną sieć powiązań i stanowią cel dojazdów do pracy dla gmin podmiejskich. W tych przypadkach widać jednak zdecydowanie mniejszy zasięg dominacji wspomnianych ośrodków – na co wpływ mają zarówno warunki infrastrukturalne (kwestia szybkiego dojazdu), jak i słabsza oferta transportu publicznego (częstotliwość kursowania).

Ponadto, na grafie dostrzec można szereg ośrodków lokalnych, stanowiących cel dojazdów do pracy dla mieszkańców gmin znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie (jak np. Nowa Ruda). Patrząc

⁶ Dane przedstawiono w formie grafu w ten sposób, że każdej gminie przypisano dokładnie jedną relację z inną gminą, do której dojeżdża najwięcej osób. Takie powiązanie stanowi krawędź grafu, która ma przypisany kierunek i wagę w zależności od liczby dojazdów. Centroid każdej gminy stanowi wierzchołek. Wierzchołki stanowiące cel dojazdów stanowią węzły. Uzyskany graf ma 8 spójnych składowych, czyli części grafu niepowiązanych ze sobą.

obiektywnie na odległość, nierzadko ośrodki te mają dla społeczności lokalnej większe znaczenie, aniżeli połączenie ze stolicą województwa – której oddalenie uniemożliwia wręcz podjęcie codziennych dojazdów.

Obserwując strukturę przedstawiającego te zależności grafu, zauważalne jest, iż przybrał on złożoną i hierarchiczną formę. Analiza tej hierarchii prowadzi do istotnych wniosków w zakresie dostępności komunikacyjnej – i istniejących łańcuchów powiązań. Dla przykładu: mieszkańcy Legnicy najczęściej wyjeżdżają do pracy we Wrocławiu, gdy tymczasem mieszkańcy Jawora – przyjeżdżają do Legnicy. W przypadku korzystniejszych połączeń można sądzić, że mieszkańcy Jawora najchętniej dojeżdżaliby (bezpośrednio bądź pośrednio przez Legnicę) do Wrocławia.

Tego rodzaju zależności obrazują dobrze stan infrastruktury i istniejący poziom dostępności czasowej. Słabe powiązania transportowe i długie czasy dojazdu przejawiają się strukturą policentryczną i wielopoziomową. Silnie rozwinięty i szybki transport powoduje natomiast dążenie do regionu monocentrycznego o infrastrukturze przede wszystkim umożliwiającej łatwy dojazd do stolicy województwa. Należy podkreślić, że nie jest to sytuacja korzystna dla zrównoważonego rozwoju – koszty transportu (przebywane codziennie odległości) rosną, a ośrodki niższego rzędu (w tym także stolice subregionów) tracą na znaczeniu.

W przypadku Dolnego Śląska, struktura dojazdów do pracy ma charakter policentryczny. Oprócz grafu skupiającego się w stolicy województwa, wyróżnić można jeszcze siedem innych rejonów ciężenia w dojazdach do pracy:

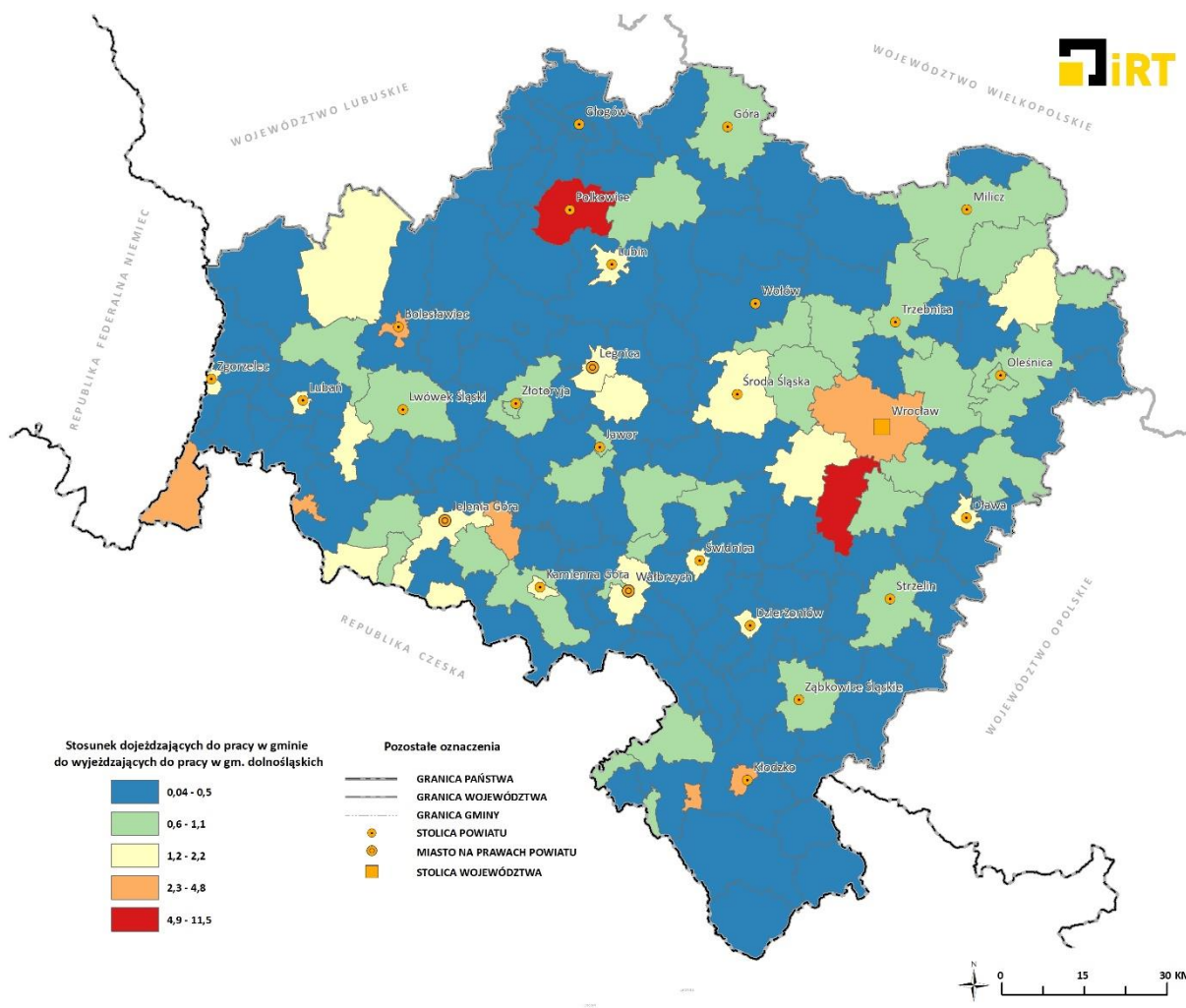
1. Obszar obejmujący powiaty głogowski, lubiński i polkowicki (łącznie 16 gmin). Cechuje się silnymi powiązaniem z trzema silnymi węzłami w głównych miastach. Co ciekawe, Legnica nie została przyłączona do tej składowej, ponieważ wykazywała większą liczbę dojeżdżających do Wrocławia (1004) niż np. Lubina (755). Wpływ na taki wynik może mieć zastosowana metodologia, ale także dobre powiązanie komunikacyjne ze stolicą województwa.
2. Obszar obejmujący gminy powiatu bolesławieckiego, lubańskiego (bez Świeradowa Zdroju), Węglińca i trzech gmin powiatu lwóweckiego (łącznie 16 gmin). Posiada trzy węzły: w Bolesławcu (6 powiązań), Lubaniu (również 6) i Nowogrodzcu (3). Siła powiązań, rozumiana jako liczba dojeżdżających do pracy jest tu wyraźnie mniejsza niż w wyżej omawianych składowych grafu.
3. Obszar obejmujący Jelenią Górę, gminy powiatu jeleniogórskiego, Wleń, Wojcieszów, Świerawę i Bolków (14 gmin). Głównym węzłem jest Jelenia Góra, która jest celem dojazdów dla aż 12 gmin. Drugi węzeł tworzą Janowice Wielkie, gdzie często dojeżdżają mieszkańcy Jeleniej Góry i Bolkowa.
4. Powiat Kłodzki – bez Radkowa, Nowej Rudy i gminy Nowa Ruda (11 gmin). Z wyjątkiem dojazdów z gminy wiejskiej Kłodzko do miasta, powiązania w tej składowej grafu są słabe. Peryferyjne położenie sprawia, że mieszkańcy często dojeżdżają co najwyżej do sąsiednich gmin, które same również nie stanowią silnych ośrodków. Występuje aż 5 węzłów, z czego trzy stanowią cel, tylko dla jednego powiązania. Głównym węzłem jest Kłodzko będące celem dojazdów dla 5 gmin.
5. Powiat zgorzelecki bez Węglińca (6 gmin). O wydzieleniu tej składowej grafu zdecydowało z jednej strony peryferyjne położenie, a z drugiej silne powiązania dwóch węzłów: w Zgorzelcu i Bogatyni.
6. Powiat kamiennogórski (4 gminy). Kamienna Góra jest głównym celem dojazdów dla trzech gmin powiatu, natomiast mieszkańcy miasta dojeżdżają głównie do otaczającej je gminy wiejskiej.

7. Świeradów-Zdrój i Mirsk – jest to jedyny przypadek w województwie gdzie dwie gminy są dla siebie wzajemnie głównym celem dojazdów, a nie są powiązane z innymi gminami.

3.5. STOSUNEK DOJEŹDZAJĄCYCH I WYJEŹDZAJĄCYCH DO PRACY

Zróznicowanie pomiędzy liczbą dojeżdżających do pracy w gminie względem wyjeżdżających do pracy w innych gminach województwa dolnośląskiego przedstawiono na mapie 11.

MAPA 11. STOSUNEK DOJEŹDZAJĄCYCH DO PRACY W GMINIE DO WYJEŹDZAJĄCYCH DO PRACY W INNYCH GMINACH DOLNOŚLĄSKICH



Największą nadwyżkę dojeżdżających nad wyjeżdżającymi odnotowano w Polkowicach – 11,5. Do Kobierzyc dojeżdża 7,7 razy więcej osób niż wyjeżdża. Na kolejnych miejscach plasują się: Bogatynia, Wrocław, Polanica-Zdrój, Janowice Wielkie, Świeradów-Zdrój, Bolesławiec i Kłodzko.

Na drugim biegunie znajduje się gmina Przemków, gdzie wskaźnik wynosi 0,04 (wyjeżdżających do pracy jest 24 razy więcej niż dojeżdżających). Wśród gmin miejskich najstąbiej wypadają: Boguszków-Gorce (0,09), Wojcieszków (0,17), Piława Górna (0,22), Bielawa (0,32), Jedlina Zdrój (0,36), Kowary (0,38), Nowa Ruda (0,44), Zawidów (0,45), Chojnów (0,48), Pieszyce (0,48) oraz Głogów (0,49).

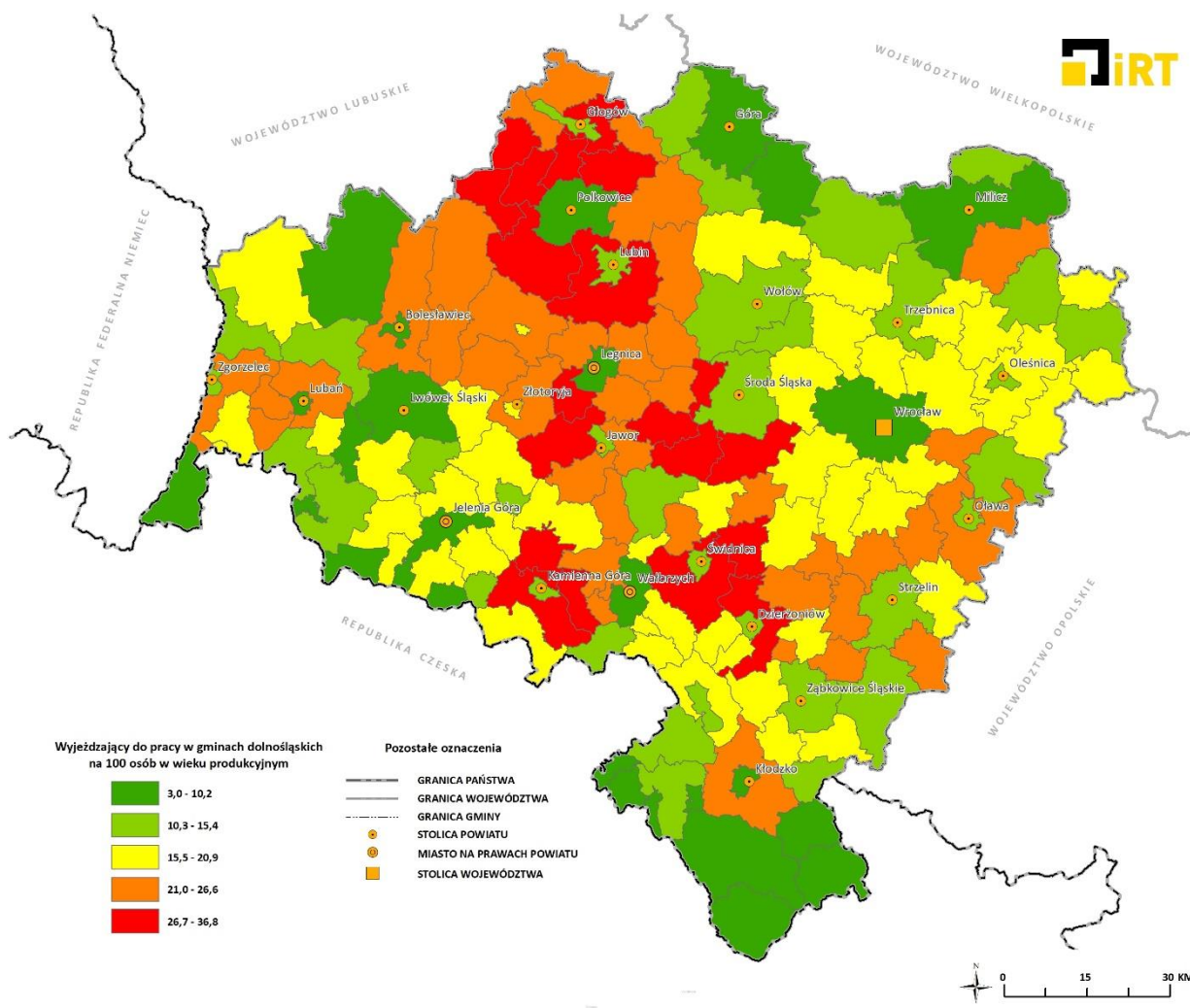
Należy zaznaczyć, że z eksploatacyjnego punktu widzenia obie opisywane wyżej sytuacje skrajne są niekorzystne dla efektywnej organizacji transportu. Nierównowaga pomiędzy dojazdami i wyjazdami

powoduje, że połączenia transportowe powinny być realizowane niesymetrycznie – na przykład rano tylko wyjazdy, a po południu tylko powroty. Taki układ potrzeb powoduje, że komunikacja ponadlokalna angażuje nadmierną liczbę pojazdów, lub charakteryzuje się znacznym udziałem pustych przebiegów (podsyty pojazdy bez pasażerów dla wykonania kolejnego kursu w kierunku obciążonym przewozami). Z tego względu, w długim horyzoncie czasowym, należy aktywnie kształtować zarówno lokalizację przedsięwzięć o znacznym zapotrzebowaniu na pracowników, jak i inwestycji mieszkaniowych.

3.6. WSKAŹNIK DOJEŻDZAJĄCYCH DO PRACY NA 100 OSÓB W WIEKU PRODUKCYJNYM

W 2016 r. w województwie dolnośląskim średnio 12,5 na 100 osób w wieku produkcyjnym dojeżdża do pracy poza gminę zamieszkania. W gminach miejskich wskaźnik ten wynosi 8, w miejsko-wiejskich 14,1, a w wiejskich 22,1. Wskaźnik jest także wyraźnie zróżnicowany przestrzennie (mapa 12).

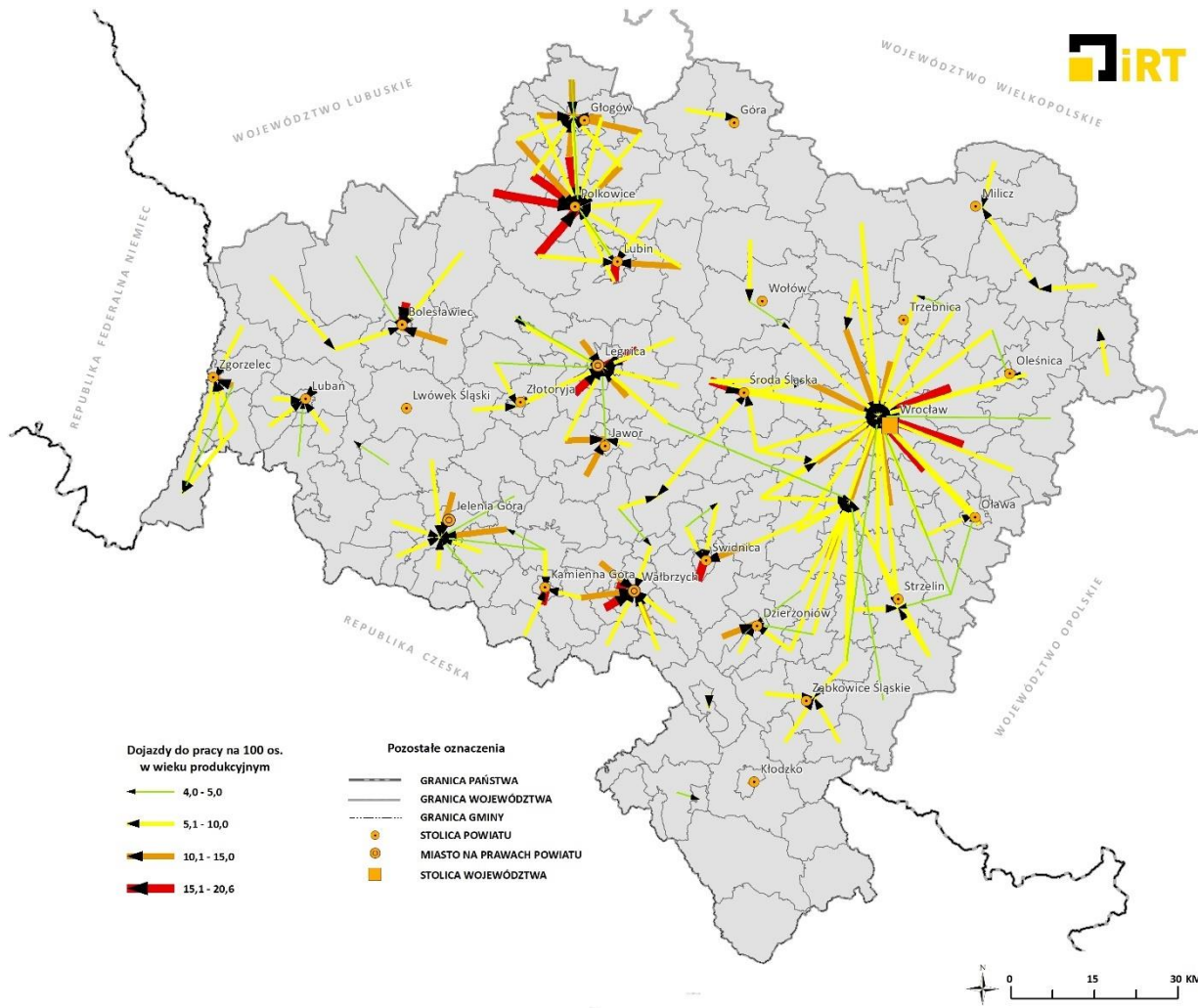
MAPA 12. WYJEŻDZAJĄCY DO PRACY W GMINACH DOLNOŚLĄSKICH NA 100 OSÓB W WIEKU PRODUKCYJNYM



Gminy z wysokim wskaźnikiem często sąsiadują ze sobą np. w powiecie polkowickim, głogowskim, lubińskim, legnickim, średzkim, jaworskim, bolesławieckim, świdnickim czy kamiennogórskim. Nie da się jednak powiązać tego zróżnicowania z obecnością dużych miast czy celów dojazdów do pracy, ponieważ w okolicach Wrocławia i Kobierzyc czy Jeleniej Góry, wskaźnik nie przyjmuje wartości bardzo wysokich. Nie stwierdzono też powiązań ze wskaźnikiem liczby miejsc pracy (współczynnik korelacji $-0,38$), przedsiębiorstw ($-0,33$) ani bezrobotnych ($-0,15$) na 100 osób w wieku produkcyjnym.

Dla lepszego zrozumienia zjawiska konieczne jest przeanalizowanie wskaźnika w poszczególnych relacjach (mapa 13). Pozwala to zobrazować stopień w jakim rynek pracy w danej gminie jest zależny od miejsc pracy w gminie do której odbywają się dojazdy. Gminy (najczęściej miasta) stanowiące cel dojazdów wykształciły obszary powiązań (miejskie obszary funkcjonalne).

MAPA 13. DOJAZDY DO PRACY W GMINACH DOLNOŚLĄSKICH NA 100 OSÓB W WIEKU PRODUKCYJNYM



Najwyższy wskaźnik dojeżdżających do pracy na 100 osób w wieku produkcyjnym odnotowano w relacji Radwanice – Polkowice, gdzie co piąta osoba dojeżdża do Polkowic. Gminy powiatów polkowickiego, lubińskiego i głogowskiego wykazują silne powiązanie często do więcej niż jednego ośrodka. Na przykład Żukowice wykazują bardzo wysoki wskaźnik do Polkowic (15,8) i Głogowa (12,0), podobnie Gaworzycy (odpowiednio 12,3 i 8,4) i gmina wiejska Głogów (8,4 i 14,0). Aż 14 gmin (w tym miasta Głogów i Lubin) wykazuje wysoki wskaźnik (powyżej 5) dojazdów do Polkowic, osiem do Głogowa i cztery do Lubina. Legnica tworzy natomiast odrębny obszar powiązań z 11 gminami o wskaźniku dojazdów powyżej 5.

Najwięcej gmin, aż 29, wykazuje wskaźnik powyżej 5 w stosunku dojazdów do Wrocławia. Do sąsiednich Kobierzyc tak silne powiązanie wykazuje 10 gmin. Własne obszary powiązań wykształciły również: Wałbrzych z dziewięcioma gminami o wskaźniku powyżej 5, a także Jelenia Góra z 7 takimi gminami.

Większość miast powiatowych powiązanych jest z 1 do 4 gmin gdzie wskaźnik dojazdów przekracza 5. Wyjątki stanowią Lwówek Śląski (najwyższy wskaźnik dojazdów wykazuje Lubomierz – 2,4 i Wleń – 2,1) oraz Trzebnica (gmina Zawonia wskaźnik nieznacznie poniżej 5, Prusice – 3,1, Milicz – 2,6).

4. RYNEK NAUKI

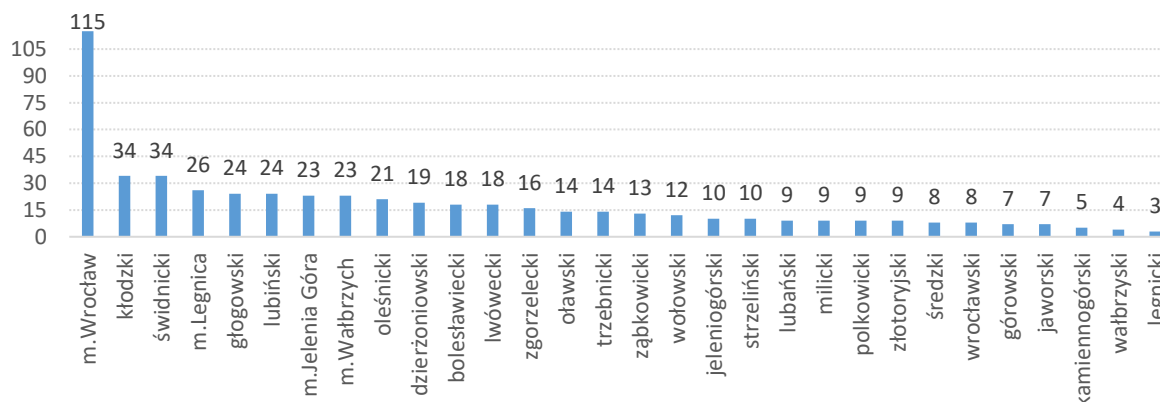
Dojazdy do szkół stanowią, obok dojazdów do pracy niebagatelny udział w dobowych przewozach pasażerskich w ramach funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Dlatego w opracowaniu nie można pominąć tak ważnej składowej ruchu pasażerskiego.

Rozkład ruchu „do” i „ze” szkół determinuje oczywiście ich lokalizacja. O ile szkoły podstawowe funkcjonują w każdej gminie (od 1 szkoły w 19 gminach do 139 we Wrocławiu) i dojazdy do nich ograniczają się do jednej miejscowości lub co najwyżej obrębu jednej gminy, tak w przypadku szkół ponadpodstawowych (do niedawna ponadgimnazjalnych) codzienne dojazdy stanowią konieczność dla znacznej części dolnośląskiej młodzieży. Prowadzenie sieci szkół ponadpodstawowych (z wyłączeniem szkół o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym) jest zadaniem własnym powiatu (także miast na prawach powiatu). Taka sytuacja powoduje, iż to właśnie do miast powiatowych, z nielicznymi wyjątkami, codziennie musi dostać się i potem wyjechać liczna grupa mieszkańców Dolnego Śląska.

W niniejszym opracowaniu szkoły ponadpodstawowe definiujemy zgodnie z definicją przyjętą przez Główny Urząd Statystyczny, jako szkoły realizujące zadania dydaktyczne na podbudowie programowej ośmioletniej szkoły podstawowej. Do szkół ponadpodstawowych zalicza się następujące typy szkół: czteroletnie liceum ogólnokształcące, pięcioletnie technikum, trzyletnią branżową szkołę I stopnia, trzyletnią szkołę specjalną przysposabiającą do pracy, dwuletnią branżową szkołę II stopnia oraz szkołę policealną o okresie nauczania nie dłuższym niż 2,5 roku.

W 2018 roku w województwie dolnośląskim funkcjonowało 546 szkół ponadpodstawowych – por. wykres 4. Do szkół ponadpodstawowych uczęszczało w 2018 roku w regionie 84,3 tys. uczniów, co stanowiło około 3% populacji regionu, a ponad 85% młodzieży w wieku 15-18 lat.

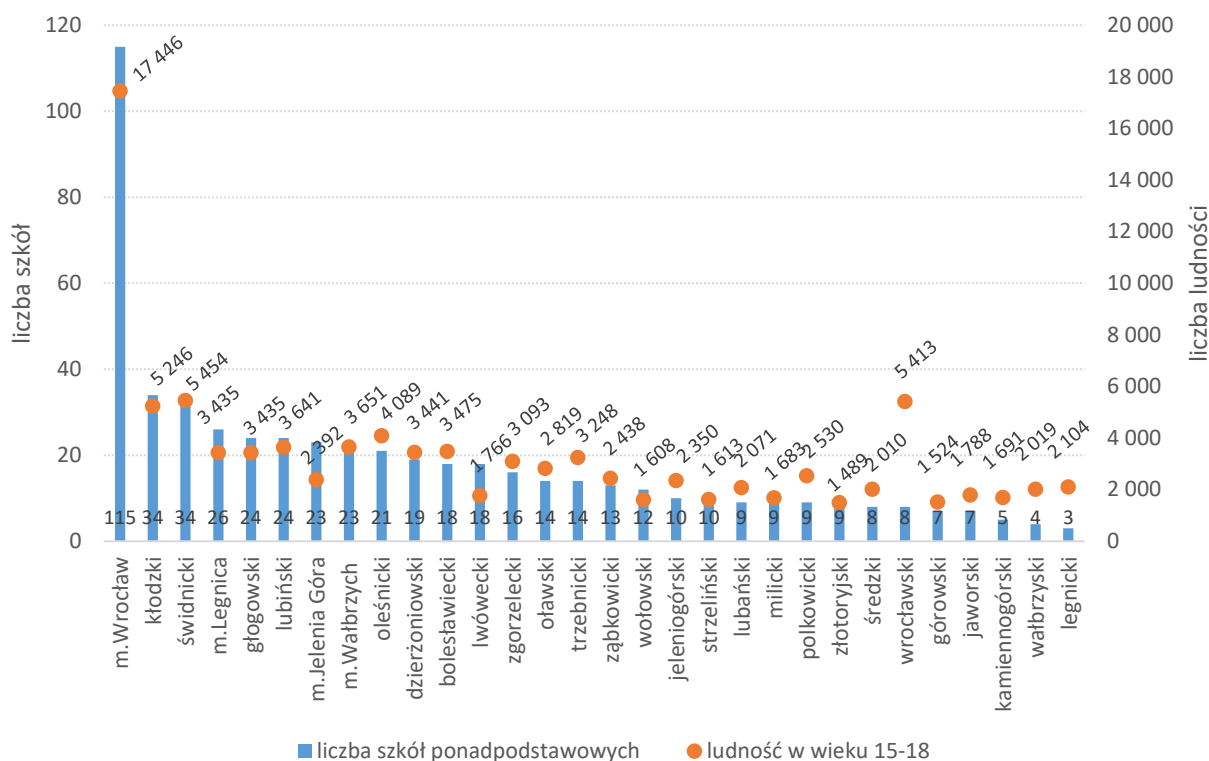
WYKRES 4. LICZBA SZKÓŁ PONADPODSTAWOWYCH W POWIATACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2018]



Co oczywiste, najwięcej szkół ponadpodstawowych zlokalizowanych było w stolicy regionu – Wrocławiu: 115 placówek. Po 34 szkoły działały w powiatach kłodzkim i świdnickim. Najmniejszym wyborem szkół ponadpodstawowych charakteryzował się powiat kamiennogórski (5 szkół), wałbrzyski (4) oraz legnicki (3). Związane jest to z charakterystyczną lokalizacją tych trzech powiatów – w pobliżu większych ośrodków miejskich, gdzie oferta szkolnictwa ponadpodstawowego jest dużo bardziej bogata i tym samym atrakcyjna dla młodzieży.

Oczywiście liczba prowadzonych w powiecie szkół ponadpodstawowych jest skorelowana z liczbą zamieszkującej go młodzieży, co widać na wykresie 5. Należy pamiętać jednak, że na liczbę szkół wpływa również wiele innych czynników (np. bliskość większego ośrodka miejskiego, tradycja prowadzenia szkoły w danym ośrodku, specjalizacja obszaru – szkoły zawodowe, np. rolnicze).

WYKRES 5. LICZBA SZKÓŁ PONADPODSTAWOWYCH ORAZ LICZBA LUDNOŚCI W WIEKU 15-18 LAT W POWIATACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2018]



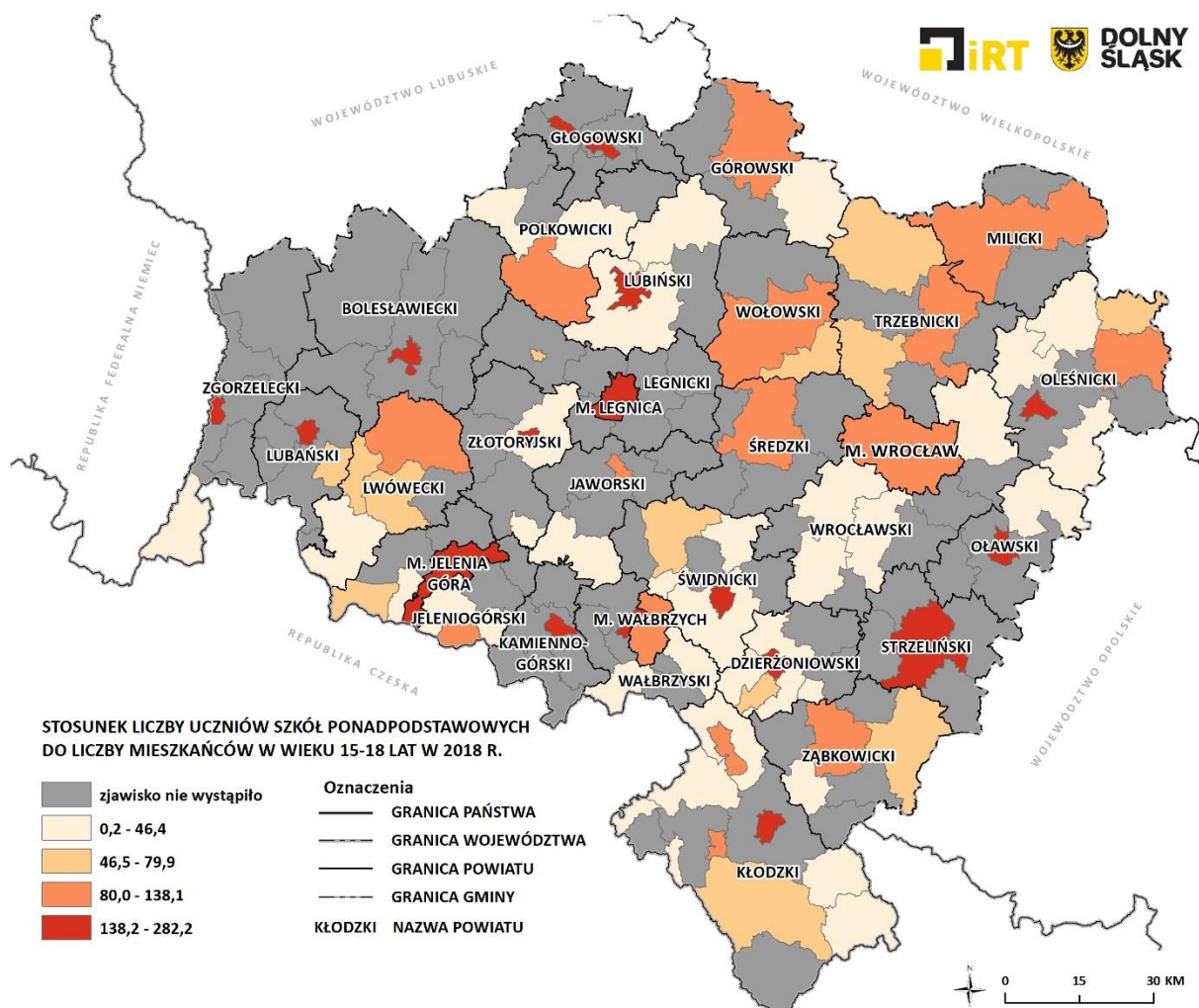
Warto zwrócić też uwagę na fakt, iż aż w 17 powiatach (w tym 4 miastach na prawach powiatu) szkoły zlokalizowane były tylko w mieście powiatowym, bądź w mieście powiatowym i jeszcze jednym ośrodku. Szczególnym przypadkiem jest powiat kłodzki, gdzie szkoły ponadpodstawowe funkcjonowały aż w 10 gminach. Duże zróżnicowanie w lokalizacji szkół ponadpodstawowych wystąpiło również w powiecie oleśnickim (szkoły w 6 gminach), a także dzierżoniowskim, jeleniogórskim i świdnickim (szkoły w 5 gminach). Taka sytuacja powoduje, że dojazdy do szkół ponadpodstawowych w powiecie rozkładają się między większą liczbę miejscowości, tym samym nie skupiają się tylko na stolicy powiatu.

Konieczność codziennych przemieszczeń „do” i „ze” szkoły ponadpodstawowej dotyczy znacznej części dolnośląskiej młodzieży. Aby oddać charakter zjawiska, warto przyjrzeć się relacji między liczbą uczniów w szkołach ponadpodstawowych a liczbą mieszkańców w wieku 15-18 lat w poszczególnych gminach województwa dolnośląskiego. Oczywiście, wskaźnik ten nie jest doskonały i obciążony może być wieloma uproszczeniami, jednakże ze względu na brak dokładnych danych o dojazdach do szkół są to dane najwierniej oddające skalę zjawiska. Wskaźnik ten w dosyć obrazowy sposób pokazuje, które ośrodki można uznać za generatory ruchu w ramach codziennych dojazdów do szkół.

Zaznaczyć należy, iż wskaźnik obliczony mógł zostać tylko dla tych gmin, w których funkcjonują szkoły ponadpodstawowe. Po obliczeniu tego wskaźnika rysuje się bardzo wyraźny obraz ośrodków „przyciągających” młodzież w ramach codziennych dojazdów do szkół. Są to: Kłodzko, Bolesławiec,

Zgorzelec, Lubań, Dzierżoniów, Świdnica i Jelenia Góra. Najniższą wartością wskaźnika charakteryzują się gminy wiejskie, w których funkcjonują nieliczne szkoły ponadgimnazjalne (np.: Podgórzyn, Dzierżoniów, Złotoryja, Lubin) oraz miejsko-wiejskie (np. Kąty Wrocławskie, Radków, Mieroszów czy Bardo) – patrz mapa 14.

MAPA 14. STOSUNEK LICZBY UCZNIÓW SZKÓŁ PONADPODSTAWOWYCH DO LICZBY MIESZKAŃCÓW W WIEKU 15-18 LAT W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2018]



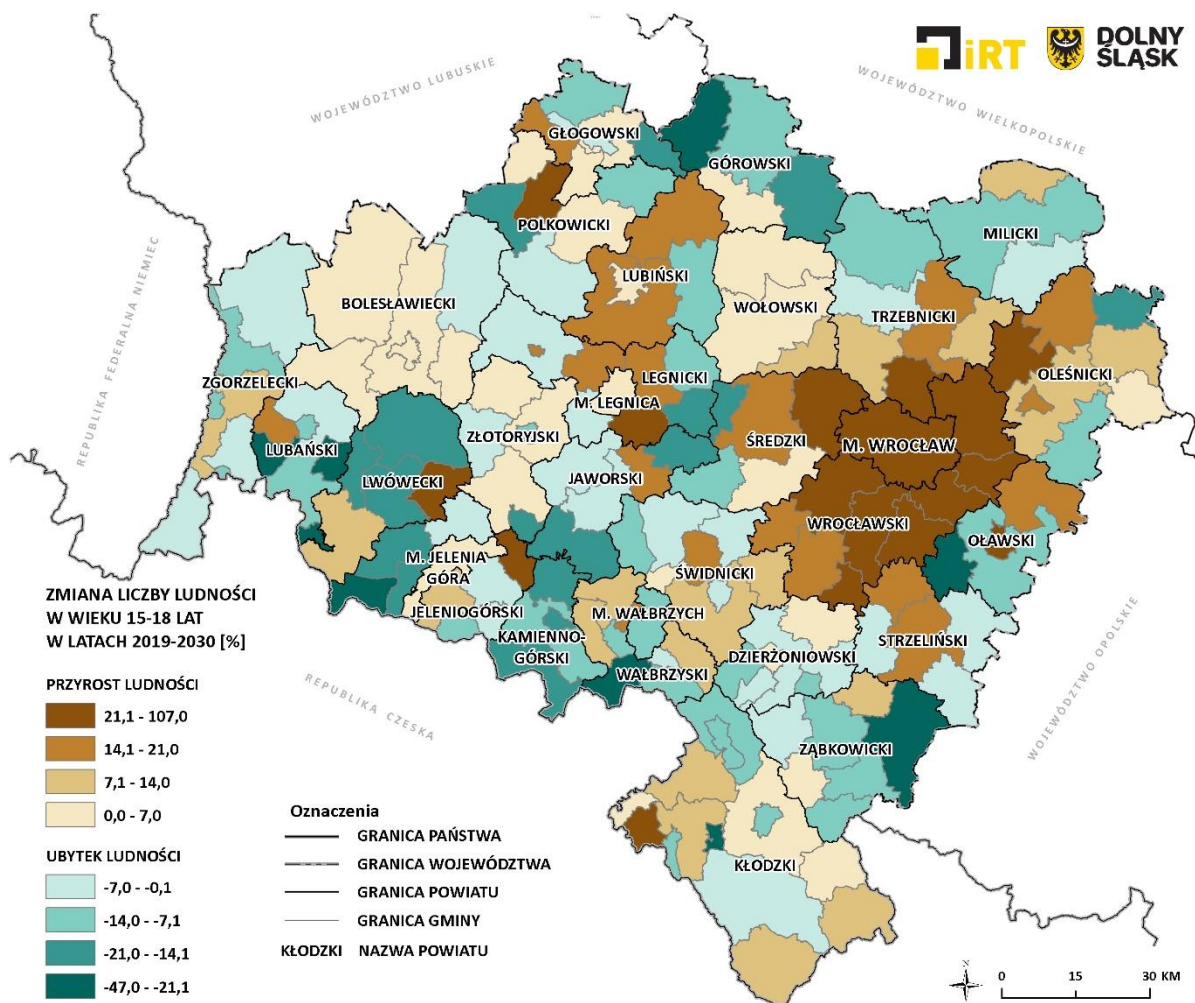
Niezwykle istotną kwestią, w przypadku podejmowania próby planowania systemu publicznego transportu zbiorowego jest określenie jakie będą potrzeby przewozów osób w przyszłości. Jest to szczególnie istotny problem z punktu widzenia dojazdów do szkół, zwłaszcza ponadpodstawowych i policealnych. Aby przybliżyć tę kwestię, warto posiłkując się „Prognozą demograficzną dla gmin województwa dolnośląskiego na lata 2019-2040” (IRT, 2020) określić, jak będzie wyglądała zmiana liczby osób w wieku licealnym i policealnym w latach 2019-2030.

Wg danych pochodzących z prognozy, w latach 2019-2030 liczba ludności w wieku 15-18 lat wzrośnie średnio w województwie dolnośląskim o ok. 12%. Gminami charakteryzującymi się największym przyrostem liczby osób w tym przedziale wiekowym będą przede wszystkim jednostki położone w bezpośrednim lub niedalekim sąsiedztwie dużych ośrodków miejskich, wchodzące w skład ich obszarów funkcjonalnych (mapa 15). Będą to gminy wokół Wrocławia (Siechnice 106%, Kobierzyce 86%, Miękinia 80%, Żórawina 77%, Długołęka 77%, Czernica 67% i Kąty Wrocławskie 53%) i sam Wrocław (44%); gminy położone w obszarze funkcjonalnym miast Lubin, Głogów i Legnica (Legnickie Pole 23%,

Rudna 20%, Kunice 20%, miasto Chojnów 19%), oraz gmina Janowice Wielkie (wzrost 30%), sąsiadująca z Jelenią Górą. W tych przypadkach sieć szkół powinna pozostać bez zmian, bądź ewentualnie podlegać rozbudowie, wymagane natomiast będzie dostosowanie do zwiększonej podaży oferty transportu zbiorowego.

Zdecydowanie trudniejsza sytuacja wystąpi na obszarach charakteryzujących się spadkiem liczby ludności z tej grupy wiekowej. Będzie ona miała miejsce na obszarach peryferyjnych, górskich i położonych w północnej części województwa. Będą to gminy Platerówka: (-47%), Szklarska Poręba (-33%), Świeradów-Zdrój (-33%), Polanica-Zdrój (-32%), Olszyna (-29%), Mieroszów (-26%), Niechlów (-25%), Ziębice (-23%), Domaniów (-22%), Lwówek Śląski (-21%), Pęcław (-20%) i Lubomierz (-20%). W tych przypadkach bardzo prawdopodobna będzie konieczność reorganizacji sieci szkół (przede wszystkim redukcja liczby liceów ogólnokształcących), a co za tym idzie – niezbędne stanie się również zreorganizowanie połączeń komunikacyjnych w sposób umożliwiający dojazd młodzieży do sąsiedniej placówki.

MAPA 15. PROGNOZOWANA ZMIANA LICZBY LUDNOŚCI W WIEKU 15-18 LAT W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2019-2030]



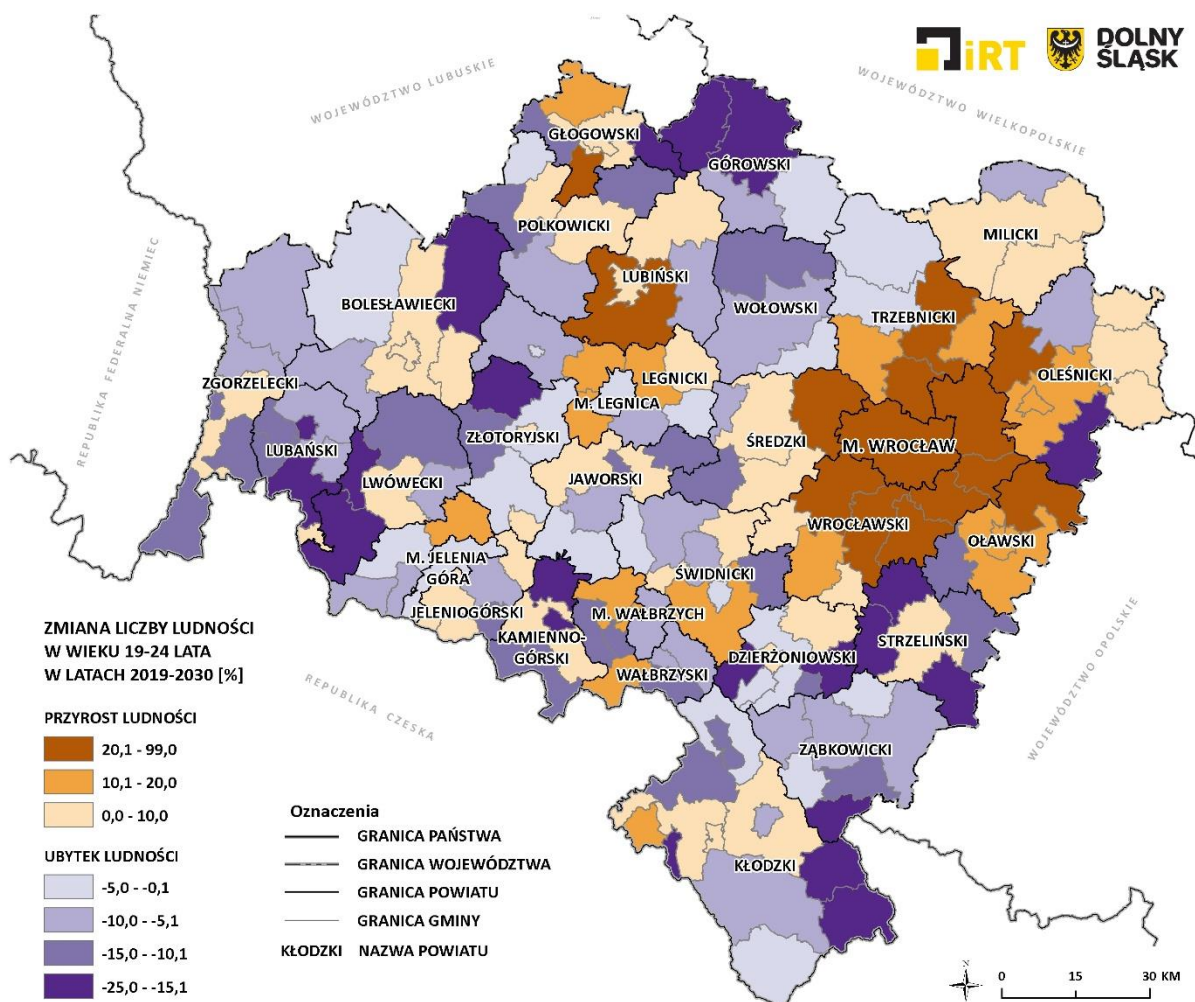
Należy podkreślić, że skala zmian koniecznych do wprowadzenia w sieci szkolnej nie zależy jedynie od prognozowanego spadku liczby uczniów w najbliższych latach, ale również od działań reorganizacyjnych podjętych w latach ubiegłych oraz poziomu środków finansowych, jakimi

w przyszłości będzie dysponował dany powiat. Przy niekorzystnej sytuacji finansowej i braku działań dostosowawczych w przeszłości może się okazać, że spadek liczby uczniów jedynie o 5% również wywoła konieczność ograniczeń.

W przypadku konieczności reorganizacji sieci szkół najistotniejszym zagadnieniem będzie wybór lokalizacji placówek pozostających w eksploatacji. Na terenach o spadającym zaludnieniu istnieje poważne niebezpieczeństwo pojawienia się problemów wykluczenia transportowego, wynikające ze zmniejszającej się liczby pasażerów – a zatem ograniczenia przychodowości przewozów. Lokalizacja szkół musi zatem być skorelowana z położeniem pozostałych obiektów użyteczności publicznej – tak, aby przy ograniczonych środkach możliwe było zapewnienie jak największej dostępności.

Średnia zmiana liczby ludności w wieku 19-24 lata w latach 2019-2030 w gminach województwa dolnośląskiego będzie wynosiła ok. 6%. Rozkład przestrzenny gmin z największym przyrostem i najdotkliwszym spadkiem liczby ludności będzie wyglądał analogicznie do wskaźnika prezentującego zmiany liczby ludności w grupie młodzieży 15-18 lat (mapa 16).

MAPA 16. PROGNOZOWANA ZMIANA LICZBY LUDNOŚCI W WIEKU 19-24 LATA W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2019-2030]



Największy przyrost liczby ludności w przedziale wiekowym 19-24 lata odnotowany zostanie w gminach podmiejskich Wrocławia: Siechnice (98%), Kobierzyce (89%), Czernica (87%), Żórawina (65%), Miękinia (64%), Długołęka (64%) i Kąty Wrocławskie (59%).

Spadek liczby ludności w tym przedziale wiekowym, podobnie jak w przypadku poprzedniego wskaźnika, zanotują gminy położone peryferyjnie, w obszarach górskich i północnej części województwa. Będą to: Stornie Śląskie (-25%), Gryfów Śląski (-25%), Pęcław (-24%), Gromadka (-23%), Góra (-23%), Zagrodno (-23%), Leśna (-22%) czy Niechlów (-22%).

Ze względu na rangę uczelni wyższych, zakłada się, że nie nastąpią zmiany w sieci ośrodków umożliwiających kształcenie na tym poziomie.

5. RYNEK TURYSTYCZNY

Województwo dolnośląskie posiada wysoki potencjał turystyczny, wynikający z korzystnego położenia geograficznego na styku polsko-czesko-niemieckiego pogranicza, w terenie górskim i obfitującym w uzdrowiska, liczne zasoby dziedzictwa kulturowego, a także wiele form obszarów ochrony przyrody. W 2019 r. region znalazł się na czwartym miejscu w Polsce, zarówno pod względem liczby turystycznych obiektów noclegowych – 1 031, (po województwach: pomorskim - 1 658, zachodniopomorskim - 1 604 i małopolskim - 1 546), jak i w kwestii liczby miejsc noclegowych - 71 tys., (po województwach zachodniopomorskim - ponad 145 tys., pomorskim - niemal 120 tys. oraz małopolskim - ok. 105 tys.); warto również wspomnieć, iż łącznie województwa te posiadały ponad połowę polskiej bazy noclegowej.

Odzwierciedleniem silnie rozwiniętej bazy turystycznej, była liczba turystów, którzy w 2019 roku odwiedzili województwo dolnośląskie – 3,9 mln os., z czego ok. 30% byli to turyści zagraniczni. Lokuje to region dolnośląski na trzeciej pozycji w Polsce, po województwach: małopolskim (5,6 mln) i mazowieckim (5,5 mln). Wartym podkreślenia jest fakt, iż region dolnośląski odnotował także wzrost ogólnej liczby turystów o ok. 8%, a turystów zagranicznych o ok. 14 %, w porównaniu z rokiem poprzednim. Dolnośląskie obiekty noclegowe w ponad 90% przypadków były obiektami całorocznymi, podobna sytuacja miała miejsce na Mazowszu i Śląsku, a w pozostałych województwach, obiekty całoroczne stanowiły ok. 70% ogółu.

Stan ruchu turystycznego w regionie odzwierciedla wskaźnik wykorzystania bazy noclegowej, określający liczbę turystów korzystających z obiektów w przeliczeniu na 1 miejsce noclegowe. Województwo dolnośląskie również i w tym zestawieniu znalazło się na czwartej pozycji – posiadając wskaźnik 55, tuż za województwami: mazowieckim – 86, łódzkim – 59 oraz śląskim – 56. Wyższa wartość wskaźnika wskazuje na większy ruch, a przez to większe znaczenie branży turystycznej w regionie.

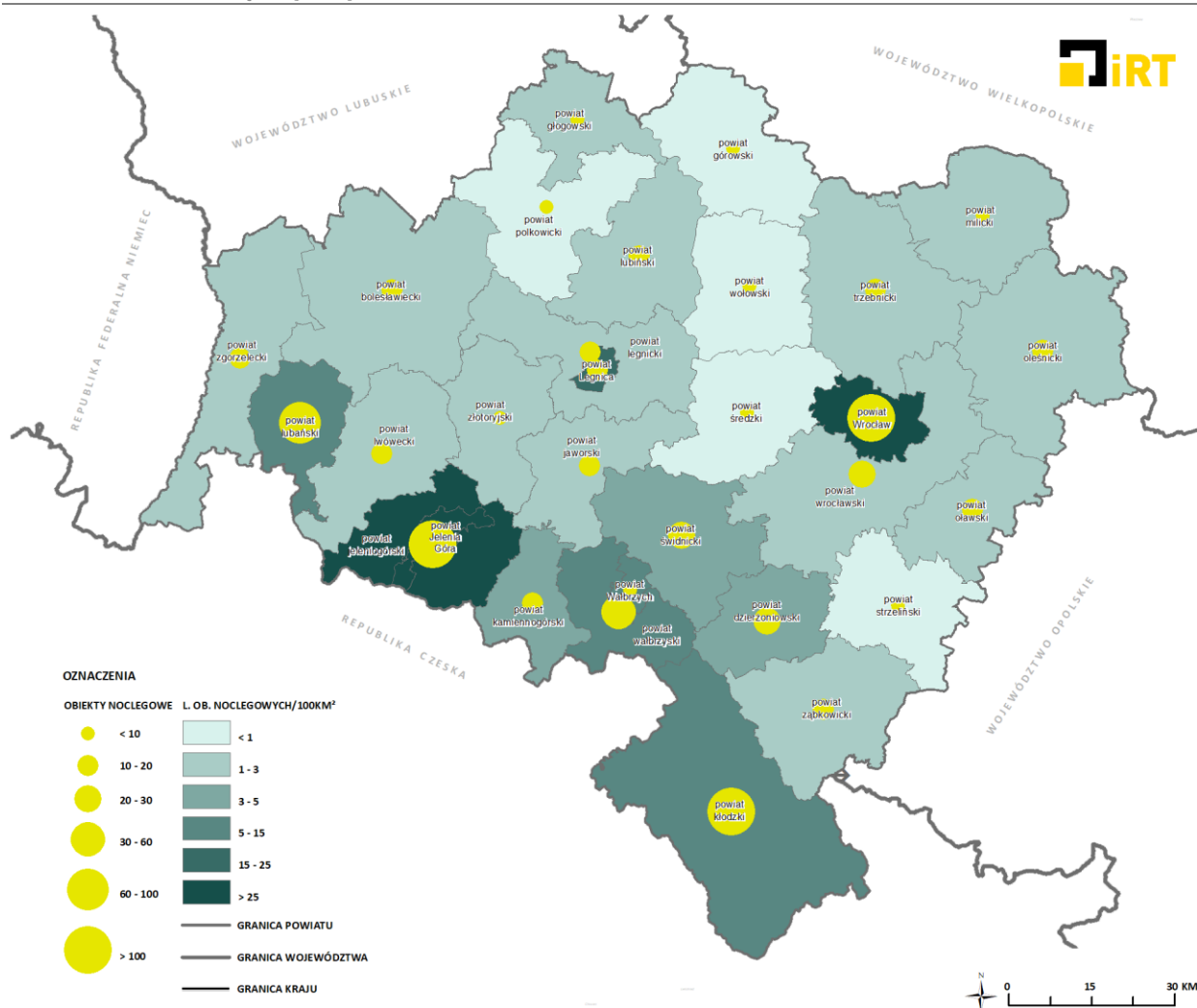
5.1. ROZMIESZCZENIE OBIEKTÓW NOCLEGOWYCH

Obszar Dolnego Śląska jest dość mocno zróżnicowany w kwestii potencjału turystycznego. Na pierwszym miejscu pod względem liczby obiektów noclegowych znajduje się powiat jeleniogórski (karkonoski)⁷, gdzie zgodnie z danymi GUS zlokalizowanych jest ponad 300 obiektów noclegowych. Na drugim miejscu uplasował się powiat kłodzki, gdzie mieści się ponad 200 obiektów noclegowych, a stolica województwa – Wrocław, uplasowała się dopiero na trzecim miejscu, z niewiele ponad setką obiektów noclegowych. Powyżej średniej dla województwa (34 ob.) znalazły się także powiaty: lubański i wałbrzyski z odpowiednio 64 i 46 obiektami.

Zagęszczenie obiektów noclegowych na 100 km² zaprezentowano na mapie 17. Poza Wrocławiem, największe wartości wskaźnika zaobserwować można w powiecie jeleniogórskim (karkonoskim), kłodzkim, lubańskim i wałbrzyskim. Warto także zwrócić uwagę na wyróżniającą się Legnicę oraz na powiaty: dzierzoniowski, świdnicki i kamiennogórski.

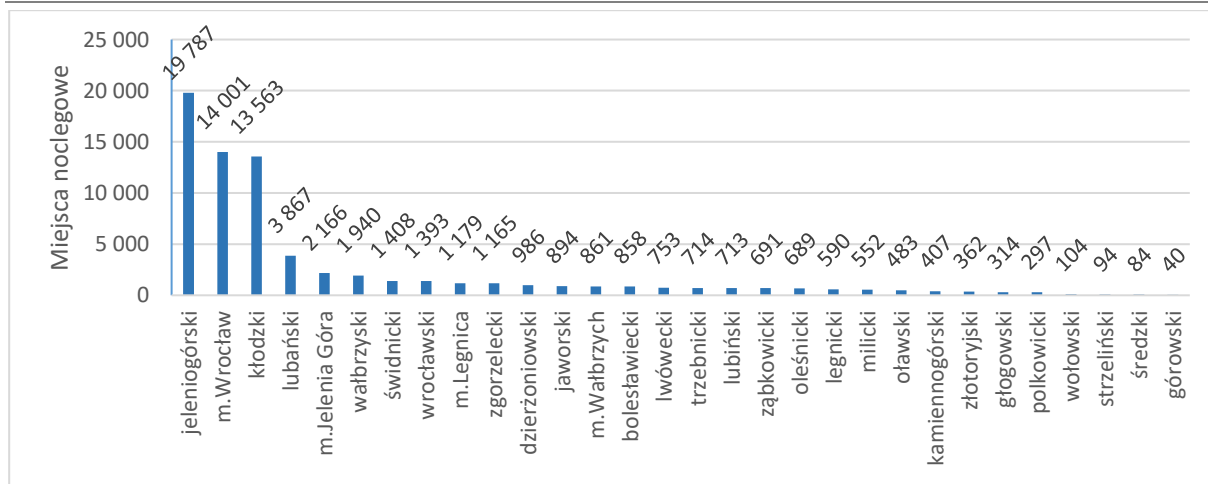
⁷ Od 1 stycznia 2021 roku, powiat jeleniogórski zmienił nazwę na powiat karkonoski, analizowane dane dotyczą jednak roku 2019, dlatego też zastosowano w tekście podwójne nazewnictwo.

MAPA 17. LICZBA OBIEKTÓW NOCLEGOWYCH ORAZ ZAGĘSZCZENIE OBIEKTÓW NOCLEGOWYCH NA 100KM² W POWIATACH DOLNEGO ŚLĄSKA [2019]



Kolejnym, niezwykle istotnym dla rozwoju turystyki, czynnikiem jest łączna liczba miejsc noclegowych w powiecie (wykres 6). Wskaźnik ten dokładniej przedstawia zasobność bazy noclegowej powiatu niż sama liczba obiektów noclegowych.

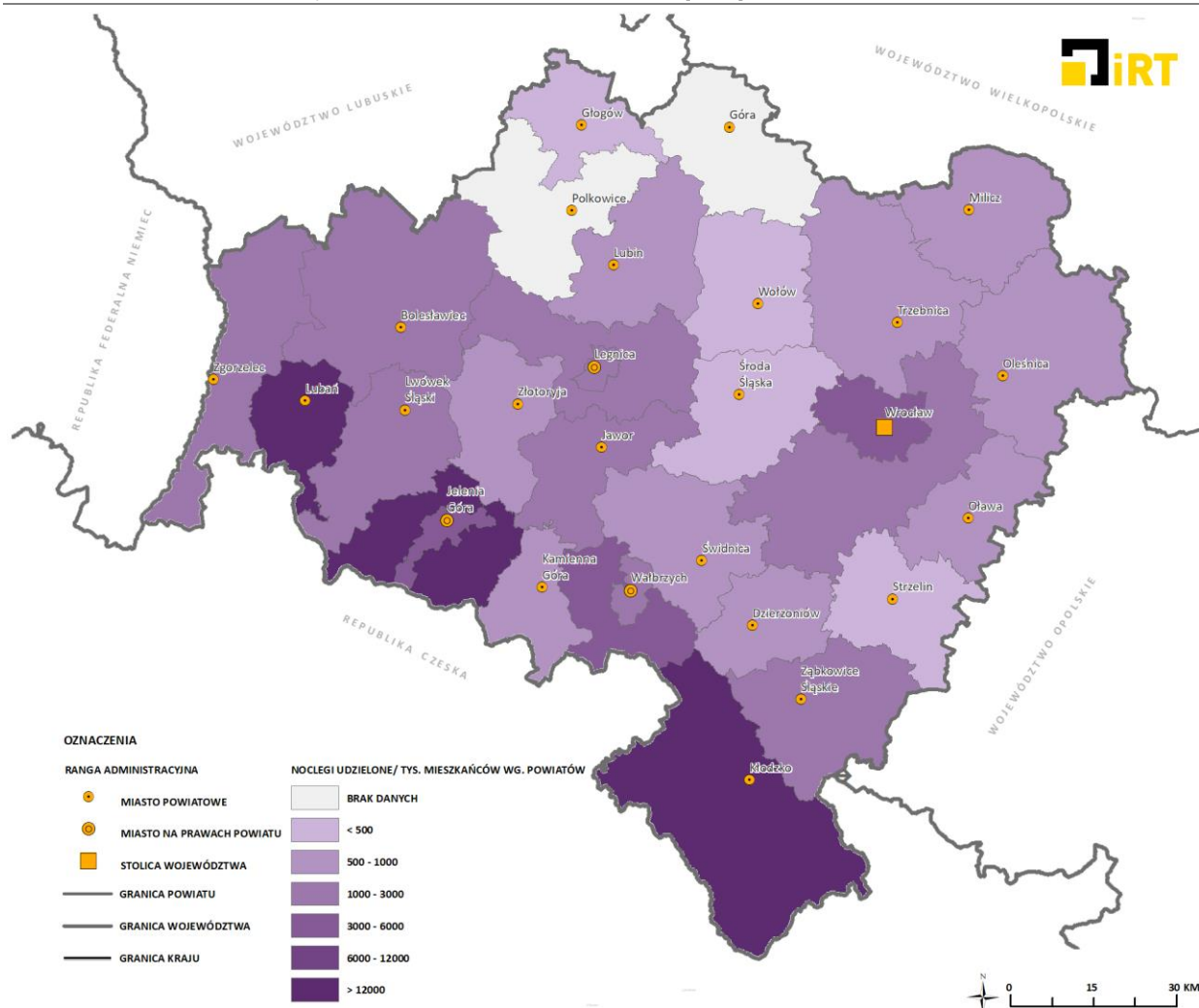
WYKRES 6. LICZBA MIEJSC NOCLEGOWYCH W POWIATACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO [2019]



Na pierwszym miejscu uplasował się powiat jeleniogórski (karkonoski) (prawie 20 tys. miejsc noclegowych), na drugim miejscu miasto Wrocław (14 tys. miejsc), a na trzeciej pozycji powiat kłodzki (13,5 tys. miejsc noclegowych). Analiza danych wykazała ogromną różnicę pomiędzy pierwszą trójką, a pozostałymi powiatami województwa dolnośląskiego. Powiat lubański, który uplasował się w tym zestawieniu na czwartym miejscu, posiada aż o ok. 10 tys. miejsc noclegowych mniej, niż poprzedzający go powiat kłodzki. Ponadto 2/3 powiatów na Dolnym Śląsku, posiada poniżej 1000 miejsc noclegowych, a trzy z nich, strzeliński, średzki i górowski, posiadają poniżej 100 miejsc noclegowych; daje to wstępny obraz turystycznego rozkładu sił w regionie.

Sama wysoka liczba obiektów lub miejsc noclegowych, nie świadczy o wysokim wykorzystaniu bazy turystycznej. Lepszym narzędziem do zbadania turystycznego potencjału powiatu, jest wskaźnik udzielonych noclegów na 1000 mieszkańców (mapa 18). Na pierwszym miejscu uplasował się powiat jeleniogórski (karkonoski) z wartością wskaźnika pow. 34 tys. udzielonych noclegów/tys. mieszkańców, na drugim miejscu powiat kłodzki z ponad 12,5 tys. noclegów i lubański z wartością pow. 12 tys.

MAPA 18. NOCLEGI UDZIELONE/TYS. MIESZKAŃCÓW WG POWIATÓW [2019]

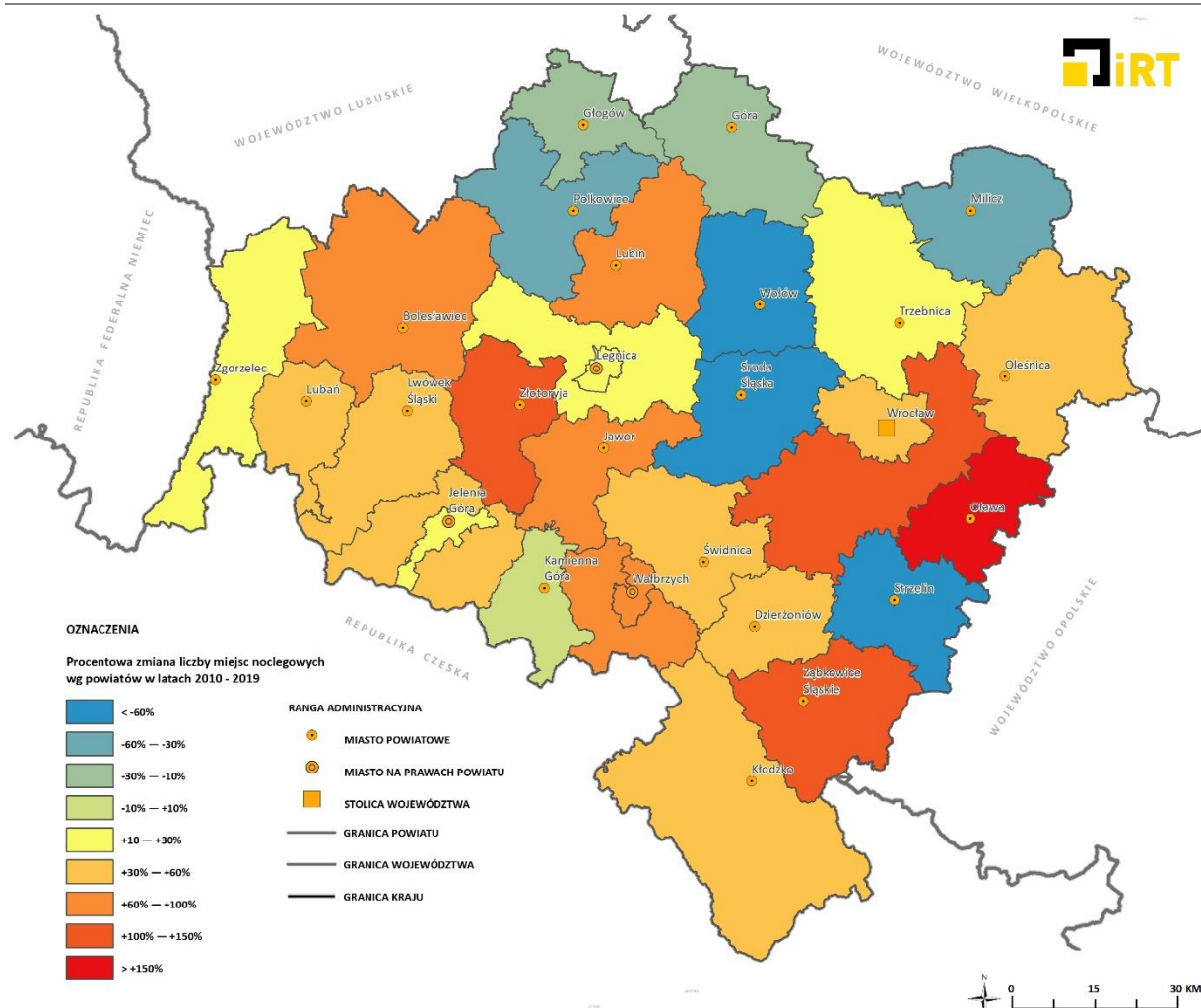


Na kartogramie wyróżnia się także powiat wałbrzyski, lwówecki czy zgorzelecki, a także miasta na prawach powiatu: Wrocław i Jelenia Góra. W przypadku dwóch powiatów: górowskiego i polkowickiego, dane zostały objęte tajemnicą statystyczną, jednakże już po samej liczbie obiektów noclegowych, można wnioskować, iż nie są to powiaty, w których turystyka stanowi silną gałąź gospodarki.

Ponadto analizie poddano dynamikę zmian liczby miejsc noclegowych w poszczególnych powiatach województwa dolnośląskiego w latach 2010 – 2019 (mapa 19). W 2010 roku na Dolnym Śląsku dostępnych było ponad 49 tys. miejsc noclegowych, z czego najwięcej w powiatach: jeleniogórskim (karkonoskim) – ponad 14 tys., kłodzkim – 8,9 tys. i we Wrocławiu – 8,8 tys. W 2019 roku, łączna liczba miejsc noclegowych zwiększyła się niemal dwukrotnie i wyniosła blisko 71 tys., a w czołówce nadal znajdowały się powiaty: jeleniogórski (karkonoski) – ponad 19 tys., Wrocław – ponad 14 tys. i powiat kłodzki – 13,5 tys. miejsc noclegowych. Z uwagi na podział powiatu wałbrzyskiego w 2013 roku i brak danych szczegółowych dla 2010 roku, powiat wałbrzyski i miasto Wałbrzych analizowano jako całość.

Największy przyrost zaobserwowano w powiecie oławskim, gdzie liczba miejsc noclegowych powiększyła się ponad trzykrotnie z 99 do 483, co daje wzrost o 388%. Na drugiej pozycji pod względem dynamiki rozwoju uplasował się powiat złotoryjski, w którym liczba miejsc noclegowych zwiększyła się o prawie 150%, ze 146 do 362. Trzecim powiatem o najszybszym wzroście bazy turystycznej jest powiat ząbkowicki, gdzie zaobserwować można 112% wzrost, z 326 na 691 miejsc noclegowych.

MAPA 19. PROCENTOWA ZMIANA LICZBY MIEJSC NOCLEGOWYCH WG POWIATÓW W LATACH 2010 - 2019



Warto również zwrócić uwagę na powiaty, gdzie branża turystyczna notuje regres: powiat wołowski (spadek liczby miejsc noclegowych o 78%), powiat średzki (72%) oraz powiat strzeliński, gdzie w 2019 roku znajdowało się o 63% mniej miejsc noclegowych niż w roku 2010.

5.2. TURYSTYCZNE GENERATORY RUCHU

Na obszarze województwa dolnośląskiego przeprowadzony został szereg analiz, mających na celu wytypowanie gmin generujących największy ruch turystyczny w regionie. Z uwagi na bardzo dobrze rozwiniętą infrastrukturę transportową, w analizie nie uwzględniono gminy Wrocław. Ze względu na ograniczoną dostępność danych⁸, analizą objęto obszar 126 ze 169 dolnośląskich gmin i skupiono się głównie na liczbie udzielonych noclegów oraz liczbie obiektów noclegowych w poszczególnych gminach.

Do analiz wykorzystano również wyniki badań zawarte w raporcie pn.: „Opracowanie koncepcji metodologicznej oraz wykonanie badań ilościowych i jakościowych ruchu turystycznego województwa dolnośląskiego”⁹. W ramach ww. dokumentu przeprowadzona została ankieta badająca najczęstszą formę spędzania czasu wśród turystów odwiedzających Dolny Śląsk. W odpowiedziach, ankietowani wskazywali m.in.: piesze wycieczki (60,8%), zwiedzanie zabytków (45,0%), wędrowki górskie (21,6%), wycieczki rowerowe (12,5%), czy korzystanie z oferty SPA/Wellness (13,6%). Zapytani o mocne strony dolnośląskiej oferty turystycznej, ankietowani wymieniali m.in.: walory przyrodnicze (28,5%), ciekawe atrakcje turystyczne (20,1%), przygotowanie szlaków turystycznych (8,6%) czy jakość bazy noclegowej (6,5%). W badaniu ankietowym znalazły się również pytania związane ze słabymi stronami bazy turystycznej na Dolnym Śląsku, gdzie ankietowani najczęściej wskazywali m.in.: utrudniony dojazd (w szczególności transportem zbiorowym), natężony ruch samochodowy (również w miastach), czy też niewystarczającą liczbę miejsc parkingowych.

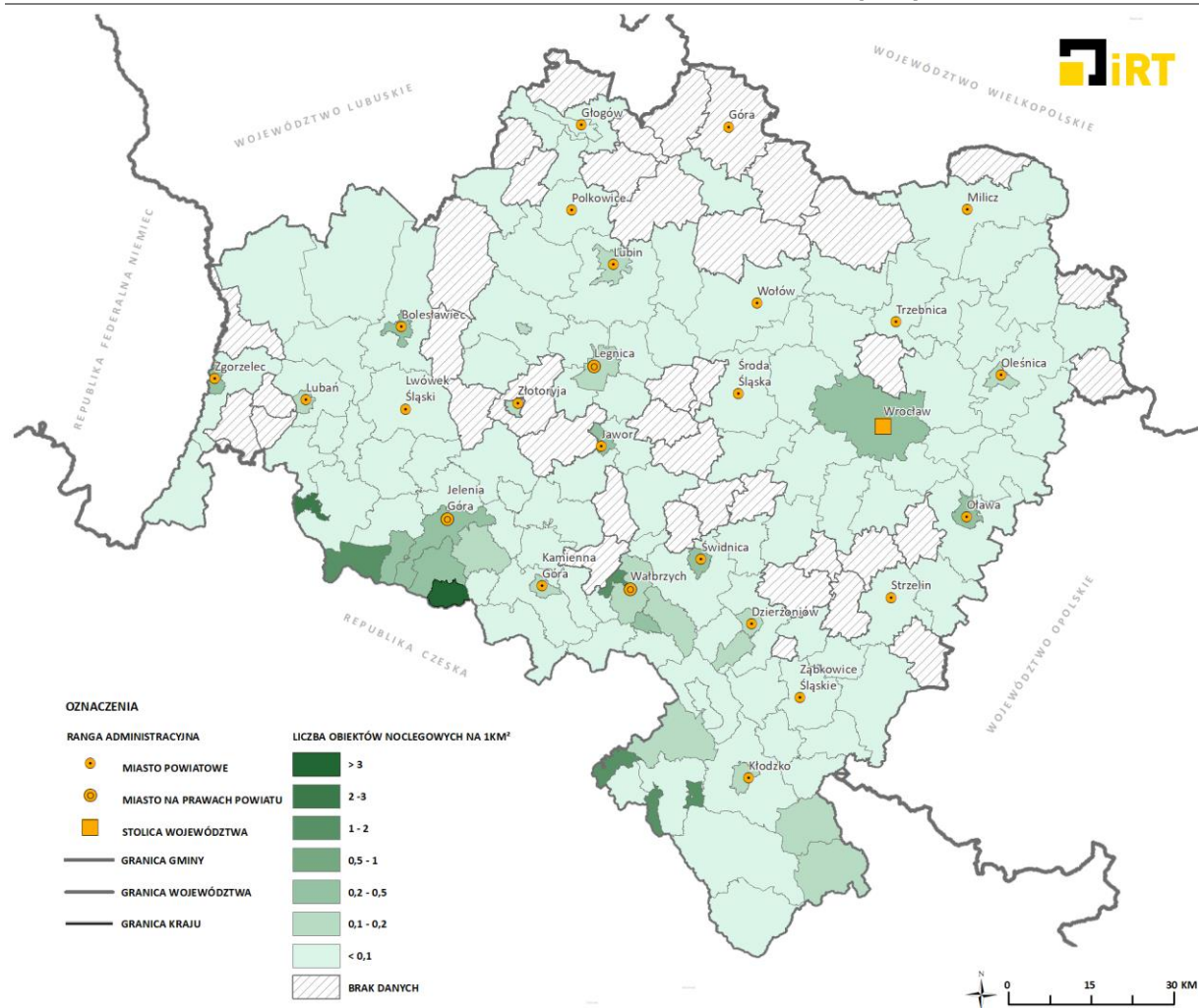
Wyniki ankiety pokrywają się z analizą ilościową bazy obiektów noclegowych analizowanego obszaru (mapa 20). W czołówce znalazły się gminy o charakterze górskim i podgórskim; pierwsze i drugie miejsce zajęły gminy powiatu jeleniogórskiego (karkonoskiego): Karpacz – 145 ob. i Szklarska Poręba – 103 ob., na trzeciej pozycji uplasowała się gmina Świeradów-Zdrój, z wynikiem 48 ob. noclegowych. O dysproporcjach rozwoju bazy noclegowej w regionie świadczy fakt, iż pierwsze 10 gmin: Karpacz, Szklarska Poręba, Świeradów-Zdrój, Kudowa-Zdrój, Polanica-Zdrój, Jelenia Góra, Podgórzyn, Duszniki Zdrój, Bystrzyca Kłodzka i Łądek-Zdrój kumulują ponad połowę całej analizowanej bazy noclegowej.

W kwestii liczby odwiedzających, najwięcej turystów przyciąga do siebie Karpacz. W 2019 roku z noclegów skorzystało tam ponad 461 tys. osób, na drugim miejscu uplasowała się Szklarska Poręba – ponad 213 tys. korzystających z noclegów, a na trzecim Świeradów-Zdrój, gdzie z noclegów skorzystało ponad 150 tys. osób. Warto zwrócić uwagę, że liczba korzystających z noclegu w Karpaczu, jest o ponad połowę większa od tej wartości zanotowanej w Szklarskiej Porębie, a pierwsze 7 gmin: Karpacz, Szklarska Poręba, Świeradów-Zdrój, Jelenia Góra, Polanica-Zdrój, Kudowa-Zdrój i Legnica łącznie obsłużyły ponad połowę całej analizowanej liczby osób korzystających z noclegu.

⁸ Ze względu na brak obowiązku przekazywania danych o wielkości i wykorzystania bazy noclegowej, dla niektórych gmin są one niedostępne.

⁹ Badanie ilościowe i jakościowe ruchu turystycznego na Dolnym Śląsku

MAPA 20. LICZBA OBIEKTÓW NOCLEGOWYCH W GMINACH W PRZELICZENIU NA 1 KM² [2019]



5.3. FREKWENCJA W NAJWAŻNIEJSZYCH ATRAKCJACH TURYSTYCZNYCH

Województwo dolnośląskie znalazło się na trzecim miejscu w kraju po regionach mazowieckim i małopolskim (Frekwencja w atrakcjach turystycznych w latach 2016 – 2018, Z. Kruczek, Polska Organizacja Turystyczna, Kraków 2019 r.) pod względem poziomu frekwencji odnotowanej w atrakcjach turystycznych. Głównymi celami ruchu turystycznego w województwie dolnośląskim, według danych Polskiej Organizacji Turystycznej za 2018 r. były następujące atrakcje turystyczne:

- liczba odwiedzających powyżej 1 mln. os./rok: Wrocław, Karkonoski PN, PN Gór Stołowych;
 - liczba odwiedzających 100 - 600 tys. os./rok: Zamek Książ w Wałbrzychu, Cieplice-Zdrój (Termy Cieplickie), Dolina Pałaców i Ogrodów w Kotlinie Jeleniogórskiej, Muzeum Górnictwa i Hutnictwa Złota- Kopalnia Złota w Złotym Stoku, Arboretum w Wojsławicach, Zespół Pocysterski w Krzeszowie.
- Pozostałe dolnośląskie atrakcje turystyczne ujęte w badaniach POT odnotowały frekwencję niższą niż wyżej podana i są generatorami ruchu turystycznego o zasięgu regionalnym lub lokalnym.

5.4. ATRAKCJE O MIĘDZYNARODOWEJ RANDZE TURYSTYCZNEJ

W roku 2018 najwyższą w regionie frekwencję (powyżej 1 mln. os./rok) w atrakcjach o międzynarodowej wartości tworzących je zasobów, odnotowano w dwóch parkach narodowych: Karkonoskim PN oraz PN Gór Stołowych. Kolejne dolnośląskie atrakcje turystyczne o randze międzynarodowej cechuje relatywnie przeciętna w skali województwa frekwencja w 2018 r., przy równoczesnym międzynarodowym znaczeniu tworzących je zasobów. Są to: Kościół Pokoju w Świdnicy (80 tys. os./rok) oraz Hala Stulecia we Wrocławiu (ponad 60 tys. os./rok).

Do atrakcji turystycznych rangi międzynarodowej, niepopartych rozpoznaną frekwencją, ale o najwyższej, uznanej w skali międzynarodowej wartości tworzących je zasobów, należy zaliczyć również: rezerwat „Stawy Milickie” w PK Dolina Baryczy, rezerwat „Jaskinia Niedźwiedzia” w Śnieżnickim PK oraz Kościół Pokoju w Jaworze. Atrakcją turystyczną o takiej randze jest również ośrodek sportów zimowych w Szklarskiej Porębie-Jakuszytach, posiadający uznane w skali międzynarodowej warunki naturalne (ukształtowanie terenu, warunki śniegowe) do uprawiania narciarstwa biegowego. Wykaz atrakcji turystycznych o randze międzynarodowej znajduje się w tabeli 2 i na mapie 21.

TABELA 2. ATRAKCJE TURYSTYCZNE O RANDZE MIĘDZYNARODOWEJ

Lp.*	Atrakcje turystyczne
1	Karkonoski Park Narodowy
2	Park Narodowy Gór Stołowych
3	Rezerwat „Stawy Milickie” w PK Dolina Baryczy
4	Rezerwat „Jaskinia Niedźwiedzia” w Śnieżnickim PK
5	Kościół Pokoju w Jaworze
6	Kościół Pokoju w Świdnicy
7	Hala Stulecia we Wrocławiu
8	Ośrodek sportów zimowych w Szklarskiej Porębie - Jakuszytach

* – numery odpowiadają oznaczeniom na mapie 21

5.5. ATRAKCJE O KRAJOWEJ RANDZE TURYSTYCZNEJ

Przy określaniu krajowej rangi atrakcji turystycznych, uwzględniono dane dotyczące osiągniętej w 2018 r. frekwencji (do 600 tys. os./rok), certyfikaty Polskiej Organizacji Turystycznej przyznawane najlepszym krajowym produktom turystycznym oraz uznaną na poziomie krajowym wartość zasobów tworzących atrakcje.

Wszystkie ww. kryteria jednocześnie spełniły następujące atrakcje turystyczne: Wrocław (zasoby kulturowe i oferta kulturowo–rekreacyjna miasta i aglomeracji wrocławskiej), Dolina Pałaców i Ogrodów w Kotlinie Jeleniogórskiej, Muzeum Górnictwa i Hutnictwa Żłota – Kopalnia Żłota w Żłotym Stoku, Twierdza Srebrna Góra, Muzeum Papiernictwa w Dusznikach-Zdroju, Zamek Książ w Wałbrzychu oraz Termy Cieplickie w Cieplicach-Zdroju.

Wrocław z frekwencją przekraczającą 1 mln os./rok oraz krajowym znaczeniem oferty kulturalno-rekreacyjnej miasta i aglomeracji wrocławskiej, plasuje się na pierwszym miejscu turystycznych atrakcji rangi krajowej w regionie.

Kryterium wartości krajowej zasobów i frekwencji w określonych granicach spełniły atrakcje: Arboretum w Wojsławicach, Zespół Pocysterski w Krzeszowie, a także Muzeum Gross-Rosen w Rogoźnicy.

Kryterium wartości krajowej zasobów i certyfikatu POT spełniły następujące atrakcje: Zamek Kliczków, Zamek Czocho, Tajemnicze podziemne miasto Osówka w Głuszycy w Górach Sowich oraz Huta Julia w Piechowicach.

Kryterium wartości krajowej zasobów spełniły następujące atrakcje: Opactwo w Lubiążu, Opactwo w Henrykowie, Opactwo w Krzeszowie, kościół św. Apostołów Piotra i Pawła w Strzegomiu, zespół dawnego opactwa cysterek w Trzebnicy, katedra św. Stanisława i Wacława w Świdnicy, zespół klasztorny w Legnickim Polu, ośrodki sportów zimowych w gminach: Świeradów-Zdrój, Szklarska Poręba, Stronie Śląskie oraz dwa położone w gminie Duszniki – Zdrój.

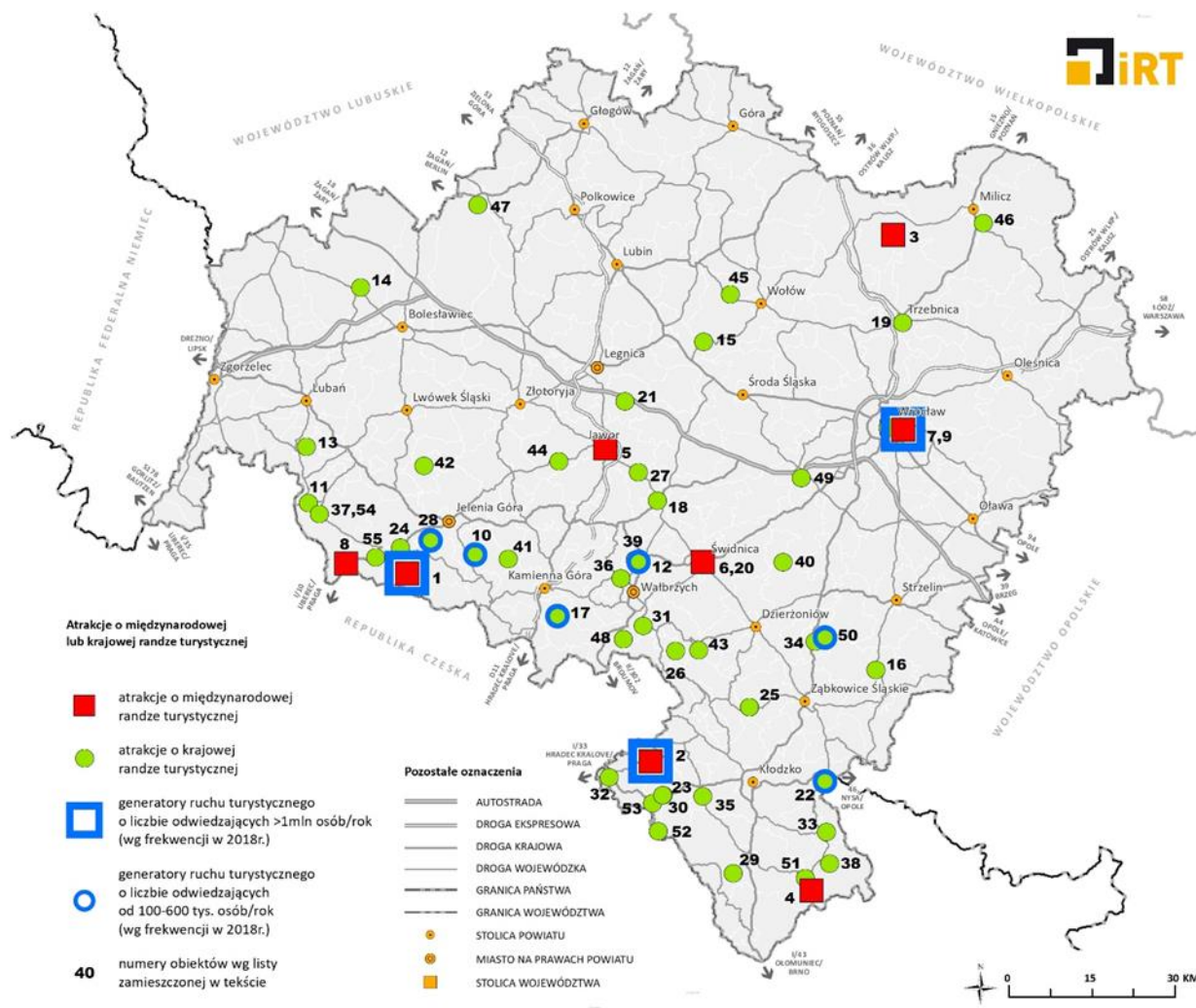
Wszystkie ww. atrakcje, posiadające krajową wartość tworzących je zasobów przy jednoczesnym spełnianiu w stopniu różnym pozostałych kryteriów, zostały zaliczone do atrakcji rangi krajowej. Do atrakcji turystycznych województwa o randze krajowej zaliczonych zostało również jedenaście dolnośląskich uzdrowisk, którym przyznany został przez Ministra Zdrowia status uzdrowiskowy. Za atrakcje turystyczne rangi krajowej uznane zostało również dwanaście dolnośląskich parków krajobrazowych, pomimo braku danych o osiągniętej w nich frekwencji oraz braku certyfikatów POT. Rangę krajową uzasadnia w tym przypadku wartość zasobów przyrodniczych i krajobrazowych tych obszarów oraz prawnie ustanowione możliwości rozwoju turystyki w ich granicach. Ranga krajowa została przypisana również pięciu ośrodkom sportów zimowych o uznanych w skali kraju warunkach naturalnych do ich uprawiania. Wykaz atrakcji turystycznych o randze krajowej znajduje w tabeli 3 i na mapie 21.

TABELA 3. ATRAKCJE TURYSTYCZNE O RANDZE KRAJOWEJ

Lp.*	Atrakcje turystyczne
9	Wrocław
10	Dolina Pałaców i Ogrodów Kotliny Jeleniogórskiej
11	Czerniawa-Zdrój
12	Zamek Książ w Wałbrzychu
13	Zamek Czocho w Leśnej
14	Zamek Kliczków w Kliczkowie
15	Opactwo w Lubiążu
16	Opactwo w Henrykowie
17	Opactwo w Krzeszowie
18	Kościół św. Apostołów Piotra i Pawła w Strzegomiu
19	Zespół dawnego opactwa cysterek w Trzebnicy
20	Katedra św. Stanisława i Wacława w Świdnicy
21	Zespół klasztorny w Legnickim Polu
22	Kopalnia Złota i Średniowieczny Park Techniki w Złotym Stoku
23	Muzeum Papiernictwa w Dusznikach – Zdrój
24	Huta Julia w Piechowicach
25	Twierdza Srebrna Góra
26	Pomilitarne kompleksy podziemne w Górach Sowich

Lp.*	Atrakcje turystyczne
27	Państwowe Muzeum Gross-Rosen w Rogoźnicy
28	Cieplice-Zdrój
29	Długopole-Zdrój
30	Duszniki-Zdrój
31	Jedlina-Zdrój
32	Kudowa-Zdrój
33	Lądek-Zdrój
34	Przerzeczn-Zdrój
35	Polanica-Zdrój
36	Szczawno-Zdrój
37	Świeradów-Zdrój
38	Śnieżnicki Park Krajobrazowy
39	Książański Park Krajobrazowy
40	Ślęzański Park Krajobrazowy
41	Rudawski Park Krajobrazowy
42	Park Krajobrazowy Doliny Bobru
43	Park Krajobrazowy Gór Sowich
44	Park Krajobrazowy Chełmy
45	Park Krajobrazowy Dolina Jezierzycy
46	Park Krajobrazowy Dolina Baryczy
47	Przemkowski Park Krajobrazowy
48	Park Krajobrazowy Sudetów Wałbrzyskich
49	Park krajobrazowy Dolina Bystrzycy
50	Arboretum w Wojsławicach
51	Ośrodek sportów zimowych w Stroniu Śląskim
52	Ośrodek sportów zimowych w Dusznikach- Zdroju (Zieleniec Ski Arena)
53	Ośrodek sportów zimowych w Dusznikach-Zdroju (Centrum Polskiego Biathlonu na Jamrozowej Polanie)
54	Ośrodek sportów zimowych w Świeradowie-Zdroju
55	Ośrodek sportów zimowych w Szklarskiej Porębie
* – numery odpowiadają oznaczeniom na mapie 21	

MAPA 21. ATRAKCJE TURYSTYCZNE O MIĘDZYNARODOWEJ LUB KRAJOWEJ RANDZE



6. IDENTYFIKACJA I HIERARCHIZACJA KORYTARZY – MODEL GRAWITACYJNY

Idea modelu grawitacyjnego wywodzi się bezpośrednio z jednego z fundamentalnych oddziaływań fizycznych, sformułowanego w 1687 r. przez I. Newtona, prawa powszechnego ciążenia (gravitacji): każde dwie masy (M_1 , M_2) znajdujące się w odległości d przyciągają się z siłą F , równą co do wartości bezwzględnej $F = GM_1M_2/d^2$, gdzie: G – stała grawitacji.

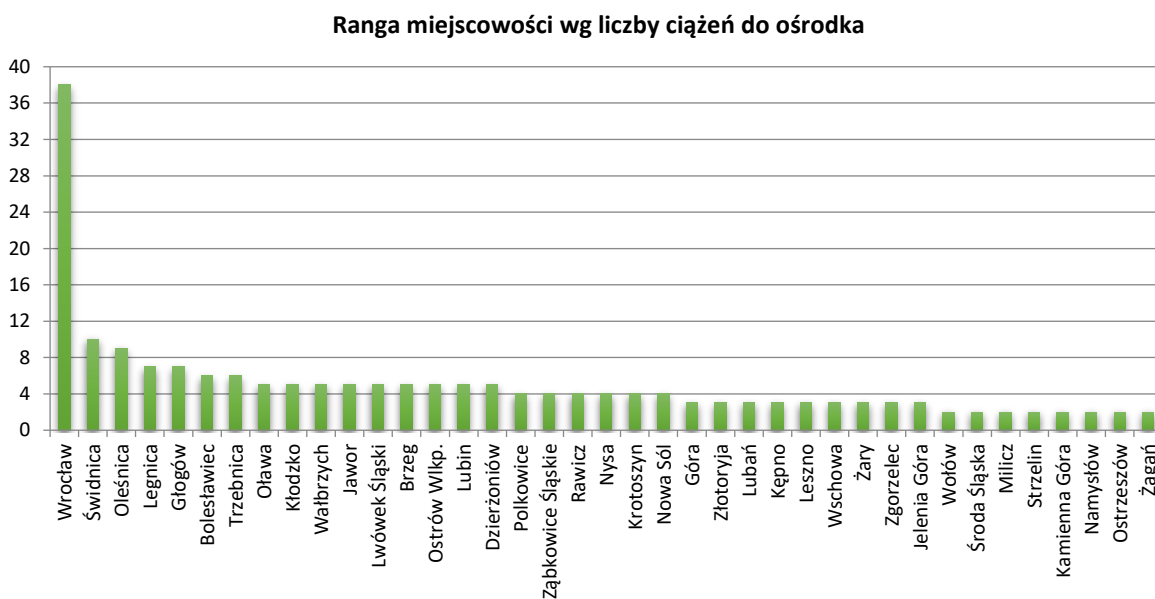
W celu zobrazowania ciążenia pomiędzy ośrodkami miejskimi – będącymi stolicami powiatów w województwie dolnośląskim oraz powiatów bezpośrednio graniczących przynależących do województw: opolskiego, wielkopolskiego i lubuskiego – wykonano analizę powiązań na podstawie modelu grawitacyjnego. Jako masy ośrodków (łącznie 39 miast) – ciał posiadających masę grawitacyjną – przyjęto: (a) liczbę ludności według miejsca zamieszkania w badanych powiatach, do których przynależy dany ośrodek miejski; (b) liczbę pracujących według faktycznego miejsca pracy w analizowanych powiatach, do których należy dany ośrodek miejski.

Kolejno na potrzeby modelu stworzono macierze odległości, w których podano najkrótsze dystanse pomiędzy zadanymi ośrodkami oraz macierze przedstawiające siłę powiązań, w których ciążenie ośrodków odwzorowano na podstawie stworzonego modelu grawitacyjnego.

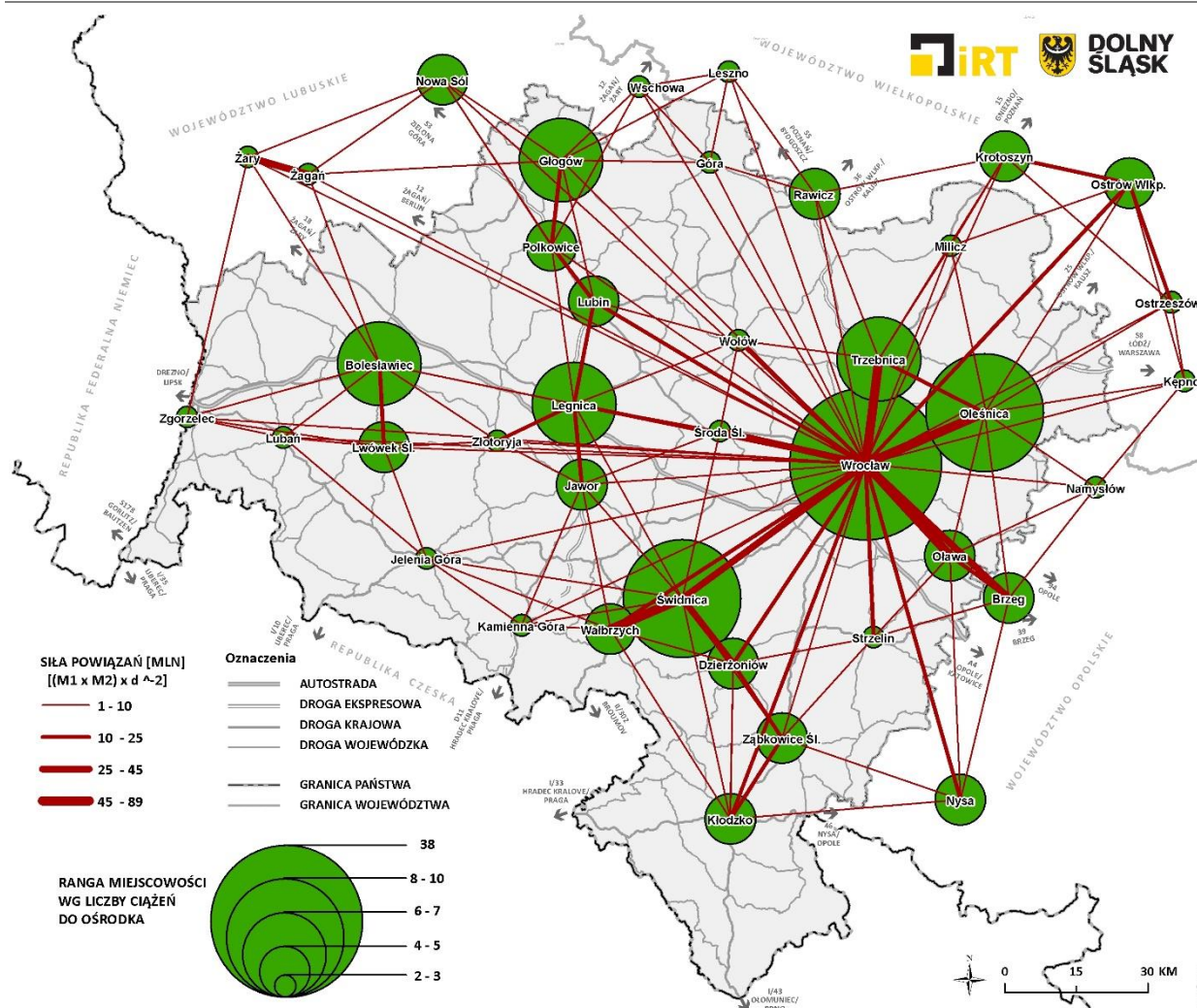
W przyjętym modelu powiązań dla każdego z analizowanych ośrodków ustalono wzajemne ciążenia względem pozostałych, ujętych w modelu ośrodków. Następnie wyszczególniono 5 ciążen o najwyższych wartościach, które dany ośrodek generuje względem innego, ujętego w modelu powiązań ośrodka.

W kolejnym kroku postępowania badawczego w celu ustalenia rangi miejscowości, będących stolicami analizowanych powiatów, zliczono liczbę ciążen do/na korzyść poszczególnych ośrodków na podstawie wyselekcjonowanych 5 ciążen o najwyższych wartościach (wykres 7 i wykres 8).

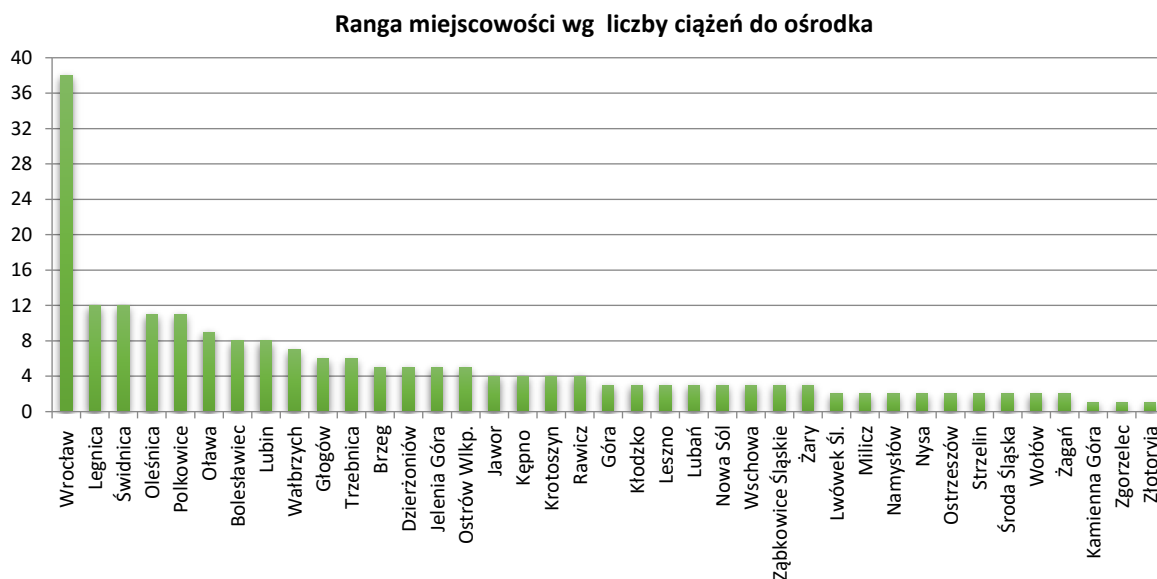
WYKRES 7. ANALIZA POWIĄZAŃ OŚRODKÓW MIEJSKICH NA PODSTAWIE LICZBY LUDNOŚCI WEDŁUG MIEJSCA ZAMIESZKANIA W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM [2019]



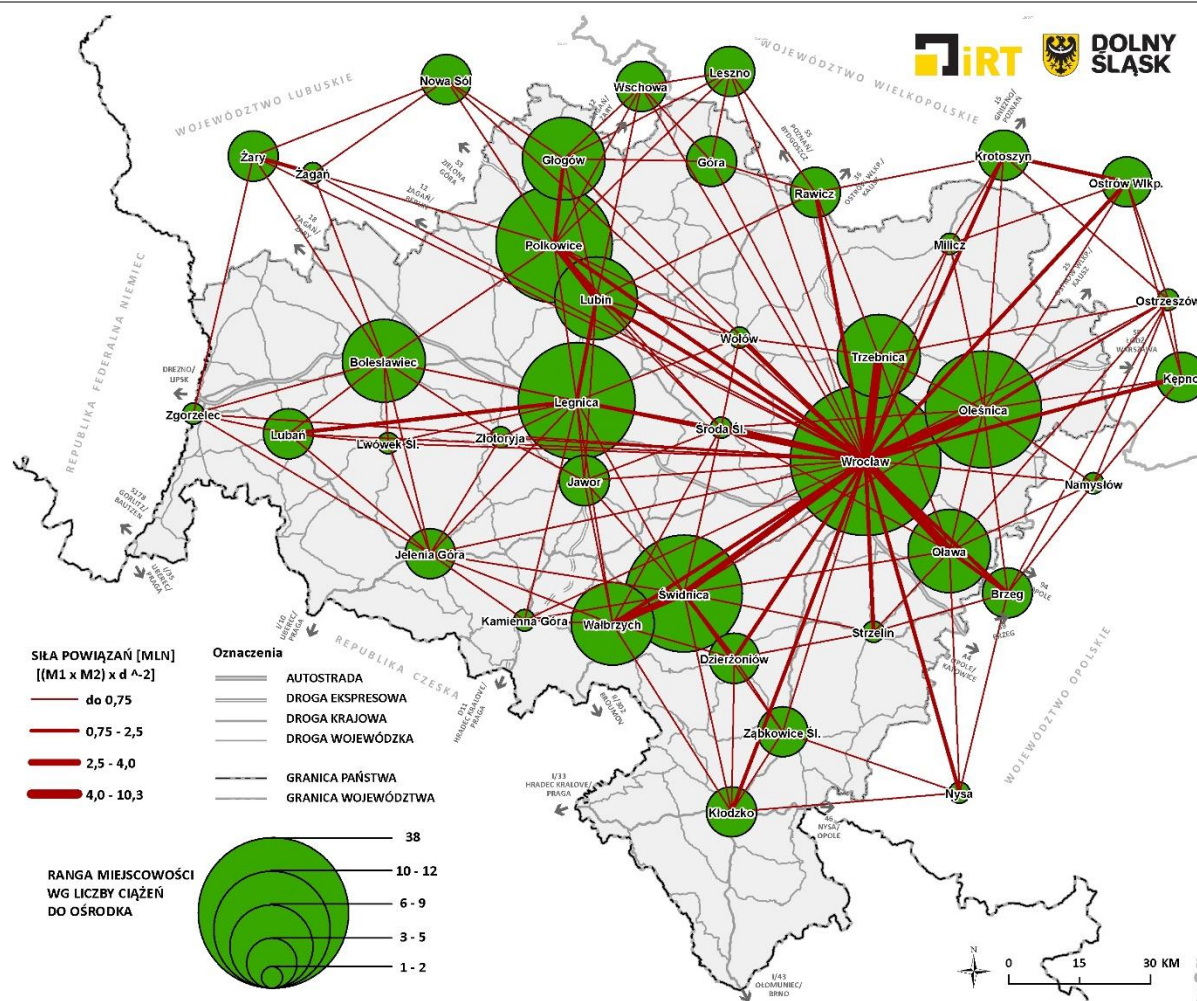
MAPA 22. POWIĄZANIA OŚRODKÓW MIEJSKICH NA PODSTAWIE LICZBY LUDNOŚCI WEDŁUG MIEJSCA ZAMIESZKANIA W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM [2019]



WYKRES 8. ANALIZA POWIĄZAŃ OŚRODKÓW MIEJSKICH NA PODSTAWIE LICZBY PRACUJĄCYCH WEDŁUG FAKTYCZNEGO MIEJSCA PRACY W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM [2019]



MAPA 23. POWIĄZANIA OŚRODKÓW MIEJSKICH NA PODSTAWIE LICZBY PRACUJĄCYCH WEDŁUG FAKTYCZNEGO MIEJSCA PRACY W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM [2019]



Analiza wyników modeli grawitacyjnych sporządzonych dla ośrodków miejskich w oparciu o liczbę ich mieszkańców (mapa 22) oraz liczbę pracujących (mapa 23) identyfikuje na podstawie skupisk aktywności mieszkańców/ pracujących i ich lokalizacji przestrzennej następujące korytarze ciąż:

- Korytarze centralne/ regionalne, tj. promieniście kształtujące się w stosunku do stolicy województwa – Wrocławia - głównego ośrodka administracyjnego, społeczno-gospodarczego w regionie:
 - Wrocław – Legnica – Bolesławiec – Zgorzelec;
 - Wrocław – Świdnica – Wałbrzych;
 - Wrocław – Lubin / Polkowice / Głogów.
- Korytarze subregionalne, tj. podrzędne w stosunku do ośrodków regionalnych, przenoszące z nich obciążenia:
 - promieniste ciążenia od Wrocławia, będące wynikiem intensywnego rozwoju suburbiów stolicy województwa szczególnie w kierunku do: Oleśnicy, Trzebnicy, Oławy, w dalszej kolejności Środy Śląskiej, Wołowa, Strzelina;
 - ciążenia w sąsiedztwie skupisk miejskich, tj.: Legnicy, Jawora, Lubina, Polkowic, Głogowa;
 - ciążenia w sąsiedztwie skupisk miejskich, tj.: Wałbrzycha, Świdnicy, Dzierżoniowa, Ząbkowic Śląskich i Kłodzka;
 - ciążenia w sąsiedztwie skupisk miejskich, tj. Bolesławca, Lwówka Śląskiego, Lubania, Zgorzelca.

7. ANALIZA POZIOMU ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO

Do określenia poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego województwa dolnośląskiego wykorzystano wskaźnik syntetyczny¹⁰, który skonstruowano uwzględniając następujące zmienne cząstkowe¹¹:

- Udział ludności w wieku poprodukcyjnym (2018),
- Saldo zameldowań i wymeldowań na pobyt stały na 100 mieszkańców (2009-2018),
- Średnie wyniki egzaminu ósmoklasisty (język polski, matematyka, język obcy), (2019),
- Udział ludności korzystającej z pomocy społecznej wg kryterium dochodowego (2018),
- Frekwencja w wyborach samorządowych (I tura) (2018),
- Liczba podmiotów gospodarczych w usługach wyższego rzędu na 1000 mieszkańców (2018),
- Dochody własne budżetu gmin na 1 mieszkańca (2014-2018),
- Liczba bezrobotnych na 100 osób w wieku produkcyjnym (2018).

Po obliczeniu wartości wskaźnika, wydzielono 5 klas prezentujących poziom rozwoju społeczno-gospodarczego gmin w województwie dolnośląskim: bardzo wysoki, wysoki, przeciętny, niski i bardzo niski.

W rozkładzie przestrzennym badanego wskaźnika wyraźnie rysują się obszary koncentracji bardzo wysokiego i wysokiego poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego. Tworzy je przede wszystkim Wrocław wraz z pasmem otaczających gmin powiatu wrocławskiego, trzebnickiego, oleśnickiego, oławskiego i średzkiego. Ponadto korzystną sytuacją społeczno-gospodarczą wyróżniają się gminy położone w pasie między Głogowem a Legnicą, obszar wokół Jeleniej Góry oraz obszar wokół Bolesławca. Natomiast bardzo niski i niski poziom rozwoju społeczno-gospodarczego obserwuje się w szczególności w powiecie kłodzkim, ząbkowickim, strzelińskim, górowskim, wołowskim, lubańskim, lwóweckim, i złotoryjskim (mapa 25).

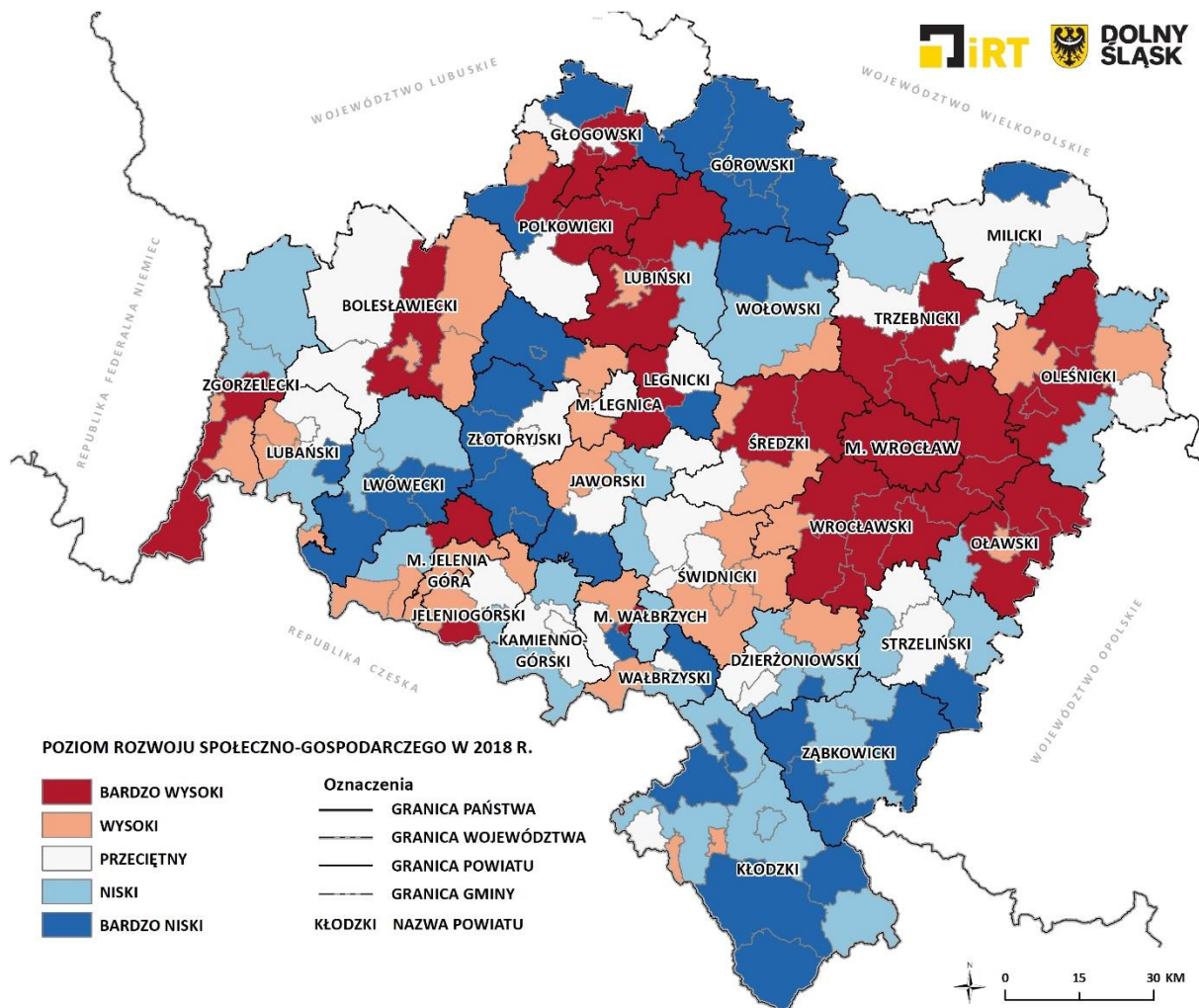
W układzie lokalnym najwyższą wartość obliczonego wskaźnika syntetycznego charakteryzuje się gmina Kobierzyce (2,24). Warto nadmienić, że w pierwszej 10 najbardziej rozwiniętych gmin województwa dolnośląskiego znalazło się aż 5 gmin z powiatu wrocławskiego: Kobierzyce (2,24), Siechnice (1,96), Czernica (1,93), Długotłęka (1,85) i Kąty Wrocławskie (1,46), a także gminy: Jerzmanowa (1,66), Karpacz (1,61), Wrocław (1,30), gmina wiejska Lubin (1,23) i Miękinia (1,20). Natomiast najniższym poziomem rozwoju cechowały się gminy: Pęcław (wartość analizowanego wskaźnika wynosiła -1,29), Jemielno (-1,22), Góra (-0,93), Mirsk (-0,86), Pielgrzymka (-0,84), Świerzawa (-0,80), Niechlów (-0,79), Wojcieszów (-0,78), Boguszów-Gorce (-0,75) i Bolków (-0,74).

Na słabą bądź wysoką pozycję danej jednostki administracyjnej mogły mieć wpływ różne czynniki. Pozytywne zjawiska skoncentrowane wokół większych jednostek miejskich mogą mieć związek z wykorzystywaniem przez przedsiębiorców i mieszkańców korzyści aglomeracji. Na obszarach, w których w przeszłości doszło do negatywnych zjawisk w postaci upadku dominującej funkcji gospodarczej, negatywne zjawiska się pogłębiają. Niebagatelne znaczenie w kształtowaniu się powyższego układu ma także kilka innych istotnych czynników rozwojowych, m.in. sieć komunikacyjna, zasoby naturalne, a także ukształtowanie terenu.

¹⁰ Wskaźnik syntetyczny został skontrowany w oparciu o metodykę oceny rozwoju społeczno-gospodarczego zastosowaną w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.).

¹¹ W nawiasach podano zakres czasowych wykorzystanych danych.

MAPA 24. POZIOM ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO W GMINACH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

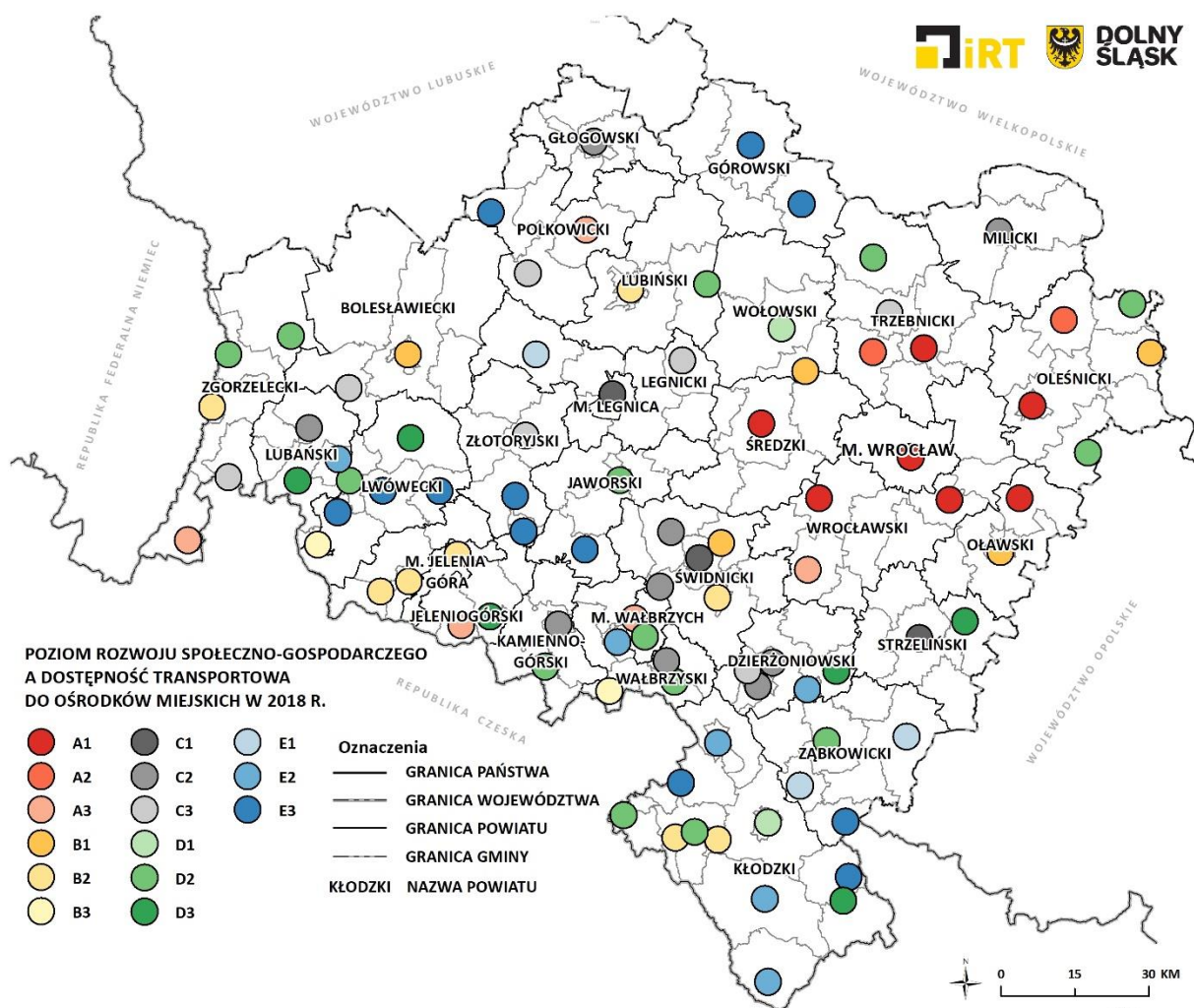


Szereg badań realizowanych zarówno na gruncie polskim, jak i zagranicznym wskazuje na wyraźny związek pomiędzy poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego, a jakością infrastruktury transportowej i działalnością transportową w każdej skali przestrzennej (Banister, Berechman 2000). Podkreśla się, że jest to związek dwustronny – obszary o dobrej dostępności i rozwiniętej infrastrukturze transportowej odznaczają się wysokim rozwojem gospodarczym, który sprzyja dalszym inwestycjom służącym poprawie tej infrastruktury (Hoyle, Smith 1998). Dostępność transportowa, poprzez wpływ na szereg sfer społecznych i ekonomicznych, jest istotnym elementem organizacji przestrzeni znajdującym odzwierciedlenie w zróżnicowaniu atrakcyjności poszczególnych miejsc (Komornicki i in. 2010; Guzik i in. 2012).

Grupę ośrodków miejskich, które w 2018 roku odznaczały się bardzo wysokim poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego i dobrą dostępnością transportową, tworzyły miasta położone wokół stolicy województwa: Środa Śląska, Jelcz-Laskowice, Kąty Wrocławskie, Oleśnica, Siechnice i Trzebnica, a także miasto Wrocław. W regionie uwidoczniły się także miasta cechujące się wprawdzie bardzo wysokim poziomem rozwoju, ale jednocześnie posiadające złą dostępność transportową – w szczególności były to ośrodki miejskie usytuowane w peryferyjnych obszarach Dolnego Śląska: Bogatynia, Karpacz i Szczawno-Zdrój, a także : Polkowice i Sobótka.

Najbardziej niekorzystną sytuację – zarówno bardzo niski poziom rozwoju społeczno-gospodarczego, jak również zła dostępność transportowa – posiadały miasta położone głównie na południu regionu: Bolków, Łądek-Zdrój, Lubomierz, Mirsk, Radków, Wleń, Wojcieszów, Świerzawa i Złoty Stok, a także kilka ośrodków usytuowanych w północnej części województwa: Góra, Wąsosz i Przemków. Warto zaznaczyć, że w przestrzeni regionu zaznaczyły się także miasta o bardzo niskim poziomie rozwoju, ale o dobrej dostępności transportowej: Bardo, Chojnów i Ziębice (mapa 26).

MAPA 25. POZIOM ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO A DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA DO OŚRODKÓW MIEJSKICH W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM [2018]¹²



¹² Oznaczenia: typologia miast według poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego i dostępności transportowej: A1 – miasto o bardzo wysokim poziomie rozwoju i dobrej dostępności transportowej; A2 – miasto o bardzo wysokim poziomie rozwoju i przeciętnej dostępności transportowej; A3 – miasto o bardzo wysokim poziomie rozwoju i złej dostępności transportowej; B1 – miasto o wysokim poziomie rozwoju i dobrej dostępności transportowej; B2 – miasto o wysokim poziomie rozwoju i przeciętnej dostępności transportowej; B3 – miasto o wysokim poziomie rozwoju i złej dostępności transportowej; C1 – miasto o przeciętnym poziomie rozwoju i dobrej dostępności transportowej; C2 – miasto o przeciętnym poziomie rozwoju i przeciętnej dostępności transportowej; C3 – miasto o przeciętnym poziomie rozwoju i złej dostępności transportowej; D1 – miasto o niskim poziomie rozwoju i dobrej dostępności transportowej; D2 – miasto o niskim poziomie rozwoju i przeciętnej dostępności transportowej; D3 – miasto o niskim poziomie rozwoju i złej dostępności transportowej; E1 – miasto o bardzo niskim poziomie rozwoju i dobrej dostępności transportowej; E2 – miasto o bardzo niskim poziomie rozwoju i przeciętnej dostępności transportowej; E3 – miasto o bardzo niskim poziomie rozwoju i złej dostępności transportowej.

PODSUMOWANIE

Przedstawione w niniejszym opracowaniu uwarunkowania dotyczące generatorów ruchu i korytarzy transportowych w przewozach pasażerskich stanowią punkt wyjścia dla określenia – przy uwzględnieniu uwarunkowań zewnętrznych oraz problematyki transportu towarowego, przede wszystkim w postaci wywozu kruszyw – potrzeb transportowych w województwie. Następnie przeprowadzona zostanie analiza stanu infrastruktury komunikacyjnej, co umożliwi zdefiniowanie scenariuszy inwestycyjnych. Te z kolei będą oceniane pod kątem kosztów inwestycji i eksploatacji, a także możliwości poprawy wpływu transportu na środowisko naturalne. Działania inwestycyjne w perspektywie 2021-2027 (2030) skupiać się bowiem będą na wypełnieniu założeń Europejskiego Zielonego Ładu oraz Planu Działań UE wskazanego w Strategii na rzecz Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności, czyli podporządkowaniu realizowanych zadań problemom ochrony środowiska i zapobieganiu zmianom klimatu.