

Małgorzata Rogowska

Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu

KIERUNKI ROZWOJU WYBRANYCH MIAST KOTLINY KŁODZKIEJ NA PODSTAWIE ICH STRATEGII ROZWOJU ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM INWESTYCJI W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY KOMUNIKACYJNEJ

1. Wstęp

Problematyka strategii rozwoju na poziomie lokalnym podejmowana była niejednokrotnie w literaturze. Tematyce tej poświęcono szereg badań i prac naukowych. Analizowano etapy budowy tegoż dokumentu, jego zasadność oraz korzyści i koszty związane z jego posiadaniem przez określone jednostki samorządu terytorialnego.

Można przyjąć, że praktyka tworzenia dokumentów strategicznych w Polsce rozpoczęła się w końcu lat 90. XX w. Napływ wiedzy z zakresu zarządzania i organizacji z krajów zachodnich oraz pojawienie się zachęt w postaci możliwości uzyskania środków pomocowych sprawiły, że w polskich miastach i gminach coraz częściej zaczęto stosować metodę planowania strategicznego.

Celem niniejszego artykułu jest próba uchwycenia pożądanych kierunków rozwoju wybranych gmin Kotliny Kłodzkiej ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji w dziedzinie infrastruktury komunikacyjnej. Ze względu na specyficzny charakter pełnionych przez obszar funkcji, mianowicie turystycznych i uzdrowiskowych, to właśnie te inwestycje wydają się być bardzo istotne z punktu widzenia dalszego rozwoju. Obecnie trudno nie zgodzić się ze stwierdzeniem, że nie tylko gminy powiatu kłodzkiego, ale większość gmin w Polsce boryka się z problemem braku infrastruktury oraz jej starzenia się, czyli niedostosowania do oczekiwań odbiorców. Aby miasta i gminy Kotliny Kłodzkiej mogły w pełni realizować wy-

znaczone funkcje, muszą podejmować działania związane z realizacją modernizacji i rozbudowy infrastruktury, szczególnie infrastruktury komunikacyjnej. Wymaga to od gmin, powiatu, samorządu województwa, ale również samego państwa permanentnego przeprowadzania inwestycji infrastrukturalnych. Inwestycje te decydują bowiem nie tylko o polepszeniu jakości życia mieszkańców, przyciągnięciu nowych inwestycji, ale również w sposób pośredni o osiągnięciu wyznaczonych przez gminy celów strategicznych. W odniesieniu do gmin Kotliny Kłodzkiej koncentrują się one głównie na dalszym rozwoju turystyki, wykorzystaniu w jak największym stopniu atrakcyjnych walorów przyrodniczych i przyciągnięciu na teren obszaru nowych turystów.

2. Istota i przesłanki tworzenia strategii rozwoju

W literaturze spotkać można różne definicje strategii rozwoju. J. Parysek rozumie przez nią sposób osiągania założonych celów poprzez planowanie rozwoju i sterowanie tym rozwojem przy jednoczesnym zaangażowaniu się w proces realizacji podejmowanych w tym celu zadań [5, s. 129]. Według A. Klasika, strategia rozwoju to narzędzie sterowania rozwojem lokalnym, w ramach którego ustalone zostają priorytety rozwojowe oraz ciąg czynności, których wykonanie zapewni osiągnięcie celów [4, s. 30]. Z kolei R. Broll określa strategiczny plan rozwoju lokalnego jako swego rodzaju scenariusz rozwoju gminy, określający docelową wizję rozwoju, misję gminy, strategiczne cele rozwoju, zadania, a także sposób ich realizacji [3, s. 17]. Można więc ogólnie przyjąć, iż strategia jest narzędziem planowania rozwoju społeczno-gospodarczego, które z kolei dotyczy całego procesu przygotowania rozwoju lokalnego, wyznaczenia konkretnych zadań, ich realizacji, koordynacji i oceny przebiegu.

Planowanie rozwoju obejmuje kolejno kilka etapów, które tworzą płaszczyznę rozwoju lokalnego. Są to [5, s. 124]:

- 1) ocena stanu istniejącego,
- 2) opracowanie strategii rozwoju,
- 3) sformułowanie projektów rozwoju,
- 4) wybór i szczegółowe określenie zadań,
- 5) ocena realizacji zadań.

Bez względu na to, czego strategia dotyczy oraz jaki się przyjmie model jej realizacji, podstawowe jej etapy będą zawsze podobne, choć czasem odmiennie formułowane. W ramach każdej strategii należy bowiem przede wszystkim zbadać i ocenić problemy, które trzeba rozwiązać i których dotyczyć będzie strategia, jasno określić cele wraz z uzasadnieniem, wskazać zestaw skoordynowanych działań służących rozwiązaniu problemów oraz ustalić mechanizmy kontroli realizacji i oceny efektów oraz realność ich wykonania [5, s. 130].

Posiadanie strategii rozwoju odgrywa istotną rolę w funkcjonowaniu i rozwoju gminy. Jest ona bowiem ważnym instrumentem zarządzania gospodarką lokalną, a

jednocześnie stanowi podstawę działania w dłuższym okresie. Znaczenie strategii rozwoju lokalnego wynika z tego, iż dzięki strategii istnieje realna szansa racjonalnych decyzji rozwojowych i przekształceń strukturalnych gminy, a także posiadanie tegoż dokumentu jest warunkiem ubiegania się o pomoc finansową ze środków zarówno krajowych, jak i zagranicznych [9, s. 202].

Przyczyny formułowania strategii wynikają przede wszystkim z konieczności identyfikacji najważniejszych problemów gminy i określenia wspólnej wizji rozwoju w perspektywie najczęściej kilku bądź kilkunastu lat, po to, aby najefektywniej wykorzystać ograniczone zasoby budżetowe dla przyspieszenia rozwoju [8, s. 97]. Inne korzyści to możliwość osiągnięcia porozumienia między różnymi środowiskami gminnymi co do konieczności rozwiązywania problemów gminy, możliwość znacznego podniesienia sprawności zarządzania gminą. Przyczyną konstruowania strategii może być także chęć uzyskania pozytywnego wizerunku władz lokalnych i gminy zarówno wśród społeczeństwa lokalnego, jak i u organów administracji samorządowej wyższego szczebla, instytucji, organizacji, inwestorów. Motywem może być również posiadanie strategii przez inne gminy [8, s. 97]. Z całą pewnością jednak rozpoznanie istniejących szans i zagrożeń oraz wzajemnych relacji występujących między wszystkimi dziedzinami życia społecznego, jakie umożliwia skutecznie opracowana strategia rozwoju, jest warunkiem trafnego podejmowania decyzji co do warunków rozwoju [1, s. 114].

3. Miejsce infrastruktury w systemie celów strategii rozwoju wybranych gmin powiatu kłodzkiego

Ziemia Kłodzka to obszar ok. 1642 km², zamieszkiwany przez prawie 182 tys. mieszkańców. Powiat kłodzki jest największym powiatem w województwie dolnośląskim i obejmuje swoim zasięgiem czternaście gmin [7, s. 9]. Wśród tych, które posiadają instrument rozwoju lokalnego, jakim jest strategia rozwoju, wymienić można stolicę powiatu – Kłodzko, oraz główne miejscowości uzdrowiskowe i turystyczne. Tabela 1 prezentuje gminy Kotliny Kłodzkiej w aspekcie posiadania przez nie dokumentów dotyczących zarządzania strategicznego.

Dokument strategiczny na poziomie subregionalnym, do którego odnoszą się wszystkie strategie lokalne wymienione w tab. 1, to z całą pewnością Strategia Rozwoju Powiatu Kłodzkiego stworzona w roku 1999. Uznano w niej, że najważniejsze obszary warunkujące przyszły rozwój powiatu to kolejno:

- obszar społeczny,
- obszar gospodarki,
- obszar infrastruktury,
- obszar ochrony środowiska,
- obszar współpracy.

Tabela 1. Posiadane przez gminy Kotliny Kłodzkiej dokumenty strategiczne

Miasto/gmina	Strategia
Duszniki Zdrój	Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Duszniki Zdrój
Kłodzko	Strategia Rozwoju Miasta Kłodzka
Kudowa Zdrój	Strategia Rozwoju Gminy Kudowa Zdrój oraz Rozwoju Produktów Turystycznych
Nowa Ruda	brak
Polanica Zdrój	brak
Bystrzyca Kłodzka	Plan Rozwoju Lokalnego na Lata 2004-2006 z Perspektywą Realizacji do Roku 2013 Strategia Rozwoju Gminy Bystrzyca Zdrój
Łądek Zdrój	Strategia Rozwoju Gminy Łądek Zdrój na Lata 2004-2013
Lewin Kłodzki	Strategia Rozwoju Gminy Lewin Kłodzki na Lata 1999-2006
Międzyzlesie	brak
Radków	brak
Stronie Śląskie	Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Stronie Śląskie na Lata 2004-2006, Strategia Rozwoju Gminy Stronie Śląskie
Szczytna	Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Szczytna na Lata 2000-2006

Źródło: opracowanie własne.

Trudno wartościować poszczególne priorytety, zważywszy, że dotyczą one odmiennych sfer życia i aktywności człowieka. Z punktu widzenia pełnionych przez obszar funkcji, mianowicie turystycznej i rekreacyjnej, ważnym obszarem wpływającym pośrednio na realizację zadań w ramach pozostałych priorytetów jest obszar infrastruktury. Tabela 2 prezentuje cele strategiczne, jakie wyznaczyły sobie poszczególne gminy Kotliny Kłodzkiej, oraz miejsce w hierarchii celów infrastruktury.

Analizując tab. 2, można zauważyć, że istotne miejsce w procesie projektowania rozwoju lokalnego zostało przypisane obszarom społecznym i gospodarczym, ze wskazaniem na konieczność poprawy infrastruktury technicznej bądź to w fazie określania celów strategicznych, bądź przy formułowaniu celów operacyjnych.

Strategie rozwoju poszczególnych gmin powiatu kłodzkiego wskazują na pilną konieczność poprawy istniejącej infrastruktury komunikacyjnej. Wskazują na potrzebę dostosowania istniejącego stanu i sieci dróg do aktualnych potrzeb wynikających z obciążenia ruchem tranzytowym i lokalnym oraz rozbudowę sieci dróg tranzytowych i lokalnych, wzmacniających powiązania regionalne, transgraniczne, udostępniających obszary turystyczne powiatu, włączających powiat w dolnośląski i krajowy system pasm rozwoju. Mowa jest również o konieczności połączenia obszaru powiatu z krajowym i europejskim systemem autostrad drogami ekspresowymi. Wśród naglących potrzeb w dziedzinie infrastruktury komunikacyjnej wymienia się również brak kapitału na utrzymanie i modernizację dróg powiatowych i gminnych oraz rozbudowę dróg krajowych i międzynarodowych.

Tabela 2. Cele strategiczne wybranych gmin Kotliny Kłodzkiej

Łądek Zdrój		
	Cele strategiczne	Cele operacyjne
1.	Aktywizacja gospodarcza gminy	1. Marka „Łądek Zdrój” 2. Pielęgnacja i rozwój funkcji uzdrowiskowej 3. Turystyka 4. Alternatywne kierunki rozwoju gospodarczego – przemysł i rolnictwo
2.	Rozwój społeczności lokalnej	1. Administracja publiczna 2. Kultura 3. System edukacji 4. Opieka zdrowotna 5. Infrastruktura 6. Bezpieczeństwo 7. Przyjazne środowisko
Kudowa Zdrój		
	Cele strategiczne	Obszary działań
1.	Rozwój zasobów ludzkich, integracji społeczności lokalnej oraz tworzenie warunków do pełnego zaspokojenia potrzeb mieszkańców	1. Ludność, problemy społeczne, kultura, sport 2. Wspieranie rozwoju przedsiębiorczości 3. Edukacja 4. Ochrona środowiska naturalnego
2.	Tworzenie warunków do rozwoju gospodarczego oraz wzrostu poziomu inwestycji	5. Infrastruktura 6. Turystyka
3.	Tworzenie warunków zapewniających wzrost liczby turystów	7. Promocja miasta
Stronie Śląskie		
	Cele strategiczne	Cele pośrednie
1.	Zmniejszenie bezrobocia na terenie gminy poprzez wykorzystanie istniejącego potencjału	1. Stworzenie dogodnych warunków do inwestowania 2. Wsparcie lokalnej przedsiębiorczości
2.	Stworzenie i utrwalenie pozycji gminy Stronie Śląskie jako czołowego ośrodka turystycznego na Dolnym Śląsku	1. Zrównoważona lokalizacja i funkcjonowanie infrastruktury sportowo-rekreacyjnej 2. Wizerunek Stronia Śląskiego jako atrakcyjnego ośrodka turystycznego
3.	Osiągnięcie pozycji bezpiecznej gminy, świadczącej wysokiej jakości usługi swoim mieszkańcom, aktywnie uczestniczącym w jej aktywnym życiu	1. Stworzenie bogatej oferty edukacyjnej, kulturalnej i medycznej 2. Wytworzenie się cech społeczeństwa informacyjnego
4.	Zrównoważony rozwój gminy wyposażonej w pełen zakres infrastruktury technicznej	1. Zachowanie cennych walorów naturalnych 2. Sprawny i przyjazny dla środowiska system komunikacyjny

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii Rozwoju Gminy Łądek Zdrój na Lata 2004-2013, Strategii Rozwoju Gminy Kudowa Zdrój oraz Rozwoju Produktów Turystycznych, Strategii Rozwoju Gminy Stronie Śląskie.

W Strategii Rozwoju Gminy Kudowa Zdrój oraz Rozwoju Produktów Turystycznych infrastruktura stanowi jeden z obszarów działania, których podejmowanie jest niezbędne z punktu widzenia osiągnięcia celów strategicznych. Z punktu

widzenia gminy przygranicznej, najdalej wysuniętej na południe spośród wszystkich analizowanych, pełniące funkcje kurortu uzdrowiskowego, najważniejsze inwestycje to przebudowa i modernizacja drogi krajowej nr 8. Jest to bowiem główna droga dojazdowa do gminy zarówno z kraju, jak i z zagranicy. Kolejną priorytetową inwestycją ma być również włączenie dróg prowadzących w gminie do Pasma Drogi Śródsudeckiej, która umożliwi dostęp do najbardziej atrakcyjnych zakątków Gór Stołowych.

W Strategii Rozwoju Gminy Stronie Śląskie rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej określona została w celu operacyjnym „Sprawny i przyjazny dla środowiska system komunikacyjny”. Mowa jej tutaj głównie o pilnej konieczności reaktywowania zawieszonych przez PKP połączeń na linii Kłodzko – Stronie Śląskie. Ruch pasażerski na tym odcinku został zawieszony w marcu 2004 r., głównie z powodu dużych kosztów utrzymania połączenia oraz małego natężenia ruchu na tej trasie. Strategia Rozwoju Stronia Śląskiego proponuje również stworzenie i włączenie gminy w sieć połączeń wewnątrz powiatu pomiędzy miejscowościami Kłodzko – Kudowa Zdrój, Kłodzko – Międzyzlesie, Kłodzko – Nowa Ruda, Kłodzko – Radków za pomocą oszczędnych autobusów szynowych zintegrowanych z komunikacją autobusową.

Podobnie jest w przypadku Łądka Zdroju. W Strategii Rozwoju Gminy Łądek Zdrój określono konieczność reaktywowania połączeń kolejowych oraz usprawnienia głównych połączeń w ramach krajowej „Ósemki” oraz pasma Drogi Śródsudeckiej.

Gminy położone w południowo-wschodnim paśmie Ziemi Kłodzkiej swoich szans rozwoju upatrują dodatkowo w rozwinięciu nowych przejść granicznych pomiędzy Polską a Republiką Czeską. Wymagać to będzie oczywiście nowych inwestycji w celu stworzenia nowych połączeń komunikacyjnych.

W strategiach gmin sporo miejsca poświęca się konieczności modernizacji dróg, dostosowania ich przepustowości do natężenia ruchu. Gminy oprócz potrzeby unowocześnienia własnych dróg dostrzegają także potrzebę modernizacji zdekapitalizowanych dróg powiatowych. W dokumentach strategicznych mowa jest o konieczności budowy chodników i oświetleń wzdłuż głównych tras, budowie poboczy, poszerzaniu jezdni. Powyższe inwestycje powinny ponadto zostać przeprowadzone w pierwszej kolejności w gminach charakteryzujących się zwiększonym natężeniem ruchu turystycznego.

4. Stan infrastruktury komunikacyjnej na terenie powiatu kłodzkiego – próba oceny

Na terenie powiatu kłodzkiego istnieje dość dobrze rozwinięta sieć drogowa, problem stanowi jej zły stan techniczny. Żadna z dróg nie może być określona jako znajdująca się w dobrym stanie technicznym. W dostatecznym stanie technicznym znajdują się drogi krajowe i wojewódzkie oraz ok. 60% dróg powiatowych i 70%

dróg gminnych i lokalnych. W tab. 3 przedstawiano długość (w km) infrastruktury drogowej na terenie powiatu w rozbiu na drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne i lokalne. Na terenie powiatu najwięcej jest kilometrów dróg powiatowych, gminnych, lokalnych i miejskich. Stanowią one w sumie ok. 80% wszystkich dróg znajdujących się na terenie powiatu. Około 20% wszystkich dróg stanowią drogi krajowe i wojewódzkie.

Tabela 3. Rodzaje dróg na terenie powiatu kłodzkiego (w km)

Rodzaje dróg	Długość
Drogi krajowe	109
Drogi wojewódzkie	241,6
Drogi powiatowe	713,4
Drogi gminne i lokalne miejskie	797,5
Razem	1860

Źródło: Plan Rozwoju Lokalnego Powiatu Kłodzkiego.

Tabela 4 przedstawia ważniejsze drogi krajowe i wojewódzkie znajdujące się na terenie powiatu.

Tabela 4. Ważniejsze drogi krajowe i wojewódzkie na terenie powiatu

Rodzaje dróg	Wyszczególnienie
Drogi krajowe	nr 8 Wrocław – Kłodzko i Kudowa Zdrój (przejście graniczne) nr 381 (33) krajowa (Kłodzko – Bystrzyca Kłodzka – Międzyzlesie – Boboszów) – przejście graniczne oraz wojewódzka Kłodzko – Nowa Ruda – Wałbrzych nr 408 Kłodzko – Nysa
Drogi wojewódzkie	nr 384 Bielawa – Wolibórz (włączona do 385) nr 385 Ząbkowice – Srebrna Góra – Nowa Ruda – Tłumaczów (przejście graniczne) nr 387 Kudowa Zdrój i Radków, Ścinawka Górna (włączone do 385) nr 388 Ratno Dolne, Polanica Zdrój i Bystrzyca Kłodzka nr 389 Duszniki Zdrój, Mostowice i Międzyzlesie nr 391 Złoty Stok i Łądek Zdrój nr 392 Łądek Zdrój i Stronie Śląskie nr 393 Stronie Śląskie i Bystrzyca Kłodzka

Źródło: Strategia Rozwoju Powiatu Kłodzkiego.

Oprócz złego stanu technicznego problemem infrastruktury drogowej powiatu jest zapewne słaba przepustowość głównych dróg tranzytowych – drogi nr 8 na całym jej przebiegu oraz dróg nr 381 i 408 w centrach miast [3]. System transportu zbiorowego bazujący głównie na dwóch formach przewozu – kolejowym i komunikacji autobusowej, w chwili obecnej sprowadza się w głównej mierze do tej drugiej formy. Główne połączenia kolejowe opierają się na połączeniu Wrocław –

Kłodzko – Międzyzylesie (granica państwa). Część linii, ważnych z punktu widzenia miejscowości turystycznych i uzdrowisk, jest nieczynna. Odcinek kolei łączący Kłodzko z Kudową Zdrój został wyłączony z ruchu w wyniku powodzi z 1997 r., inne zlikwidowane z powodu niskiej rentowności (połączenie ze Stroniem Śląskim oraz odcinek Radków i Tłumaczów). Istniejącą lukę w komunikacji zbiorowej zdaje się sprawnie wypełniać komunikacja autobusowa. W ostatnim czasie zostały uruchomione połączenia w kierunkach: Gdańsk, Kołobrzeg, Lublin, Tomaszów Lubelski.

Zły stan infrastruktury drogowej na terenie powiatu z pewnością nie idzie w parze z coraz większą promocją obszaru jako spełniającego funkcje turystyczne i uzdrowiskowe i z chęcią przyciągnięcia coraz większej liczby turystów i kuracjuszy, którzy w znacznej mierze korzystają z komunikacji kołowej. Poprawa istniejącej infrastruktury komunikacyjnej jest również warunkiem koniecznym przyciągnięcia nowych inwestorów na teren powiatu oraz rozwoju specjalnych stref ekonomicznych istniejących na terenie powiatu.

5. Ważniejsze inwestycje planowane na terenie powiatu kłodzkiego w latach 2005-2008

Praktycznym wyznacznikiem realizacji strategii lokalnych czy też subregionalnych są wieloletnie plany inwestycyjne. Plany te to konkretne programy gospodarcze, zgodne z założeniami polityki społeczno-gospodarczej miasta lub powiatu. Stanowią one podstawę do tworzenia planu wydatków inwestycyjnych gminy na dany rok budżetowy. Można, więc stwierdzić, iż analiza WPI pozwala rozpoznać kierunki strategii rozwoju obszaru oraz alokacji kapitału przeznaczonego na inwestycje. W tab. 5 przedstawiono zadania inwestycyjne rozwijające infrastrukturę transportowo-turystyczną w powiecie kłodzkim wraz z terminami realizacji poszczególnych zadań oraz przewidywanymi źródłami realizacji zadań.

Analiza tab. 5 pozwala stwierdzić, iż powiat kłodzki do roku 2008 zamierza przeznaczyć na główne inwestycje w zakresie modernizacji dróg powiatowych ogólną kwotę 29 544 740 zł, z czego 8 434 570 zł planuje pokryć ze środków własnych, co stanowi ok. 28% kosztów ogółem. Pozostałą kwotę około 21 110 170 zł powiat planuje pokryć ze środków pochodzących głównie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Wśród planowanych inwestycji, głównie polegających na przebudowie i modernizacji dróg powiatowych, większość dotyczy odcinków bądź dojazdów do drogi śródsudeckiej. Jest to pasmo ok. 360 km mające połączyć wschodnią część Sudetów w Górach Opawskich z częścią zachodnią po stronie Niemiec i wychodzić w Górach Łużyckich. Na terenie Ziemi Kłodzkiej trasa drogi prowadzi od drogi Tłumaczów/Otovice do przejścia Lutynia/Trafna, którego otwarcie planowane jest na rok 2006 [3].

Tabela 5. Planowane inwestycje w zakresie infrastruktury lokalnej w powiecie kłodzkim w latach 2005-2008

Inwestycja	Okres realizacji	Koszt realizacji (w zł)	Źródła finansowania (w zł)	
			środki własne	inne
Przebudowa odcinka drogi śródsudeckiej Poniatów – Mostowice	2004-2005	6 100 000	1600 000	4 500 000 EFRR
Przebudowa drogi powiatowej nr 45306 Nowa Wieś – Czerwiefczyce	2006	1 192 700	240 000	952 700 budżet państwa
Przebudowa drogi powiatowej nr 45127 Kłodzko – Wojciechowice	2005	226 940	113 470	113 470 EFRR
Przebudowa drogi powiatowej nr 45132 Kąty Bystrzyckie – Łądek Zdrój	2005	1 025 700	512 850	512 850 EFRR
Przebudowa drogi powiatowej nr 45368 Bieganów – Ścinawka Średnia	2005	980 000	490 000	490 000 EFRR
Przebudowa drogi powiatowej nr 45132 Wojtówka – Lutynia	2006	893 600	446 800	446 800 EFRR
Przebudowa drogi powiatowej nr 45180 Kocioł – Taszów	2006	1 000 000	500 000	500 000 EFRR
Modernizacja drogi powiatowej nr 45130 Lutynia – Łądek Zdrój – droga śródsudecka	2007	500 000	125 000	375 000 EFRR
Przebudowa drogi powiatowej nr 45151 Idzików – Wilkanów – droga śródsudecka	2007	978 000	244 500	733 500 EFRR
Modernizacja drogi powiatowej nr 45108 Wilkanów – Międzygórze – droga śródsudecka	2007	200 000	50 000	150 000 EFRR
Modernizacja drogi powiatowej nr 45109 Domaszków – Międzygórze – droga śródsudecka	2007	50 000	12 500	37 500 EFRR
Modernizacja drogi powiatowej nr 45153 Domaszków – Nowa Wieś – Goworów – droga śródsudecka	2007	800 000	200 000	600 000 EFRR
Modernizacja drogi powiatowej nr 45110 Goworów – Międzylesie – droga śródsudecka	2007	200 000	50 000	150 000 EFRR
Przebudowa drogi powiatowej nr 45158 Międzylesie – Lesica – Niemojów – Poniatów – dojazd do drogi śródsudeckiej	2007	6 187 800	1 546 950	4 640 850 EFRR
Przebudowa drogi powiatowej nr 45161 Poręba – Poniatów – droga śródsudecka	2008	200 000	50 000	150 000 EFRR
Przebudowa drogi powiatowej nr 45120 Stoszków – Kulin – Gołaczów – Dańczów – droga śródsudecka	2008	3 592 000	898 000	2 694 000 EFRR
Przebudowa drogi powiatowej nr 45184 Jeleniów – Jerzykowice – droga śródsudecka	2008	1 234 000	308 500	925 500 EFRR
Modernizacja drogi powiatowej nr 45366 Radków – Tłumaczów – droga śródsudecka	2008	1 936 000	484 000	1 452 000 EFRR
Modernizacja drogi powiatowej nr 45308 Nowa Ruda – Jugów – Sokolec – droga śródsudecka	2008	2 248 000	562 000	1 686 000 EFRR
Razem		29 544 740	8 434 570	21 110 170

Źródło: opracowanie własne na podstawie WPI powiatu kłodzkiego [w:] Plan Rozwoju Lokalnego Powiatu Kłodzkiego.

W ramach modernizacji i rozbudowy regionalnego układu transportowego przewidziane są na poziomie regionu m.in. [6]:

1) modernizacja i rozbudowa drogi nr 8 (docelowo ma powstać dwujezdniowa droga z obwodnicami wokół Kłodzka, Szczytniej, Dusznik Zdrój, Jeleniowa, Kudowy Zdrój),

2) budowa układu obwodnicowego Kłodzka w ciągu dróg krajowych 8, 33, 46,

3) budowa drogi ekspresowej S5 (Wrocław – Kłodzko – Międzyzlesie, kierunek Brno),

4) modernizacja dróg wojewódzkich w ciągu drogi śródsudeckiej (390, 392, 393, 389, 387, 385),

5) modernizacja dróg wojewódzkich dojazdowych do drogi śródsudeckiej (381, 385, 384, 392, 388, 383, 389)

6) rozbudowa i modernizacja linii kolejowych: Kłodzko – Kudowa – Nachod, Nowa-Ruda – Tłumaczów – Broumov, Kłodzko – Łądek – Stronie Śląskie [1].

Główne źródła finansowania tych inwestycji to w dużej mierze możliwości dofinansowania ze środków Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego oraz z Funduszu Spójności.

6. Podsumowanie

Podsumowując powyższe rozważania, należy stwierdzić, iż instrument zarządzania rozwojem lokalnym, jakim jest strategia rozwoju, został dostrzeżony przez większość gmin powiatu kłodzkiego. Są to zarówno gminy dynamicznie rozwijające się, jak i gminy słabiej rozwinięte, które w posiadaniu owego dokumentu upatrują szansę na przełamanie niekorzystnych tendencji. W hierarchii celów określonych w dokumentach strategicznych oprócz poprawy poziomu życia mieszkańców, przyciągnięcia nowych inwestycji, szansę na przyszły rozwój gminy widzą w rozwijaniu funkcji turystycznych i uzdrowiskowych. Aby tak sformułowane cele osiągnąć, z pewnością potrzebna jest poprawa istniejącego stanu infrastruktury komunikacyjnej. Taka konieczność jest dostrzeżona i odnotowana również w dokumentach strategicznych. Dostrzeżenie problemu daje dużą szansę na to, iż podjęte zostaną wszelkie kroki, aby tę barierę w rozwoju zniwelować. Wieloletni Plan Inwestycyjny Powiatu Kłodzkiego pozwalający rozpoznać kierunki alokacji kapitału przeznaczanego na inwestycje wskazuje, że w perspektywie kilku następnych lat są to głównie inwestycje infrastrukturalne. Należy oczekiwać więc, że podjęte przedsięwzięcia w przyszłości przyniosą określone efekty i przyczynią się do wzrostu konkurencyjności obszaru, do poprawy jakości infrastruktury na terenie powiatu, spowodują przyciągnięcie nowych inwestorów i turystów. W dużej mierze będzie to możliwe dzięki środkom pochodzącym z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej.

Literatura

- [1] Brandenburg H., *Zarządzanie lokalnymi projektami rozwojowymi*, AE, Katowice 2002.
- [2] Broll R., *Zarządzanie rozwojem lokalnym – studium przypadków*, AE, Wrocław 1998.
- [3] Informacje Powiatu Kłodzko.
- [4] Klasik A., *Lokalny rozwój gospodarczy i metody jego budowania*, [w:] *Gospodarka lokalna w teorii i praktyce*, AE, Wrocław 1996.
- [5] Parysek J., *Podstawy gospodarki lokalnej*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań 2001.
- [6] *Plan Rozwoju Lokalnego Powiatu Kłodzkiego*.
- [7] *Strategia Rozwoju Powiatu Kłodzkiego*.
- [8] Świątkowska G., *Strategia rozwoju jako instrument zarządzania gminą*, [w:] *Polityka regionalna i lokalna w aspekcie wejścia Polski do Unii Europejskiej*, red. M. Fic, Wydawnictwo Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Sulechowie, Sulechów 2004.
- [9] Wojciechowski E., *Zarządzanie w samorządzie terytorialnym*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2003.

DIRECTIONS IN DEVELOPMENT OF KŁODZKO SUBREGION SELF-GOVERNED UNITS AND THE ROLE OF INVESTMENTS IN INFRASTRUCTURE

Summary

The article describes directions in development of local self-governed units of Kłodzko subregion. Neither city nor local self-governed unit or subregion can deal with competitive environment and achieve its strategic goals without having good condition of the infrastructure. The units should put some effort to create the condition to conduct the infrastructural investments.