

2. Uwarunkowania rozwoju przestrzennego	4
2.1. Polska część pogranicza Polski i Niemiec w przestrzeni europejskiej i krajowej	4
2.1.1. W przestrzeni europejskiej	5
Położenie geopolityczne w relacjach wschód-zachód i północ-południe	5
Polska część pogranicza na tle regionów bałtyckich	6
Europejska sieć obszarów ochrony przyrody	10
Procesy metropolizacji	10
Dostępność i podstawowe powiązania transportowe	11
Konkurencyjność i główne powiązania gospodarcze	12
Współpraca międzyregionalna	13
2.1.2. W przestrzeni krajowej	15
Polska część pogranicza Polski i Niemiec w strukturach przestrzennych Polski	15
Społeczno-gospodarcze uwarunkowania rozwoju polskiej części pogranicza	17
Kierunki zagospodarowania przestrzennego polskiej części pogranicza	18
2.2. Potencjał demograficzny	21
Liczba ludności, trendy demograficzne	22
Poziom życia	23
2.3. Sfera przyrodniczo-kulturowa	25
2.3.1. Przyrodnicze struktury przestrzenne	25
Charakterystyka fizycznogeograficzna i przyrodnicza polskiej części pogranicza	27
2.3.2. Ochrona środowiska i jego podstawowych komponentów	32
Obszary ochrony przyrody	33
Zagrożenia dla środowiska i zasady jego zagospodarowania	36
Ochrona krajobrazu i ładu przestrzennego	38
2.3.3. Dziedzictwo kulturowe i jego ochrona	40
Zasoby dziedzictwa kulturowego	40
Zagrożenia dla dziedzictwa kulturowego i zasady jego ochrony	42
2.4. Sfera osadnicza	43
2.4.1. Główne struktury przestrzenne osadnictwa	43
Obszary funkcjonalno-przestrzenne	43
2.4.2. Hierarchia miejskiej sieci osadniczej	45
Obszary metropolitalne	49
Krajowe ośrodki wzrostu	51
Regionalne ośrodki wzrostu i równoważenia rozwoju	52
Miasta transgraniczne	53
2.4.3. Wiejska sieć osadnicza	54
Funkcje gospodarcze obszarów wiejskich, suburbanizacja	56
2.5. Infrastruktura komunikacyjna, techniczna i społeczna	57
2.5.1. Systemy transportowe	57
Sieć drogowa	58
Sieć kolejowa	62
Drogi wodne śródlądowe	64
Transport lotniczy	67
Transport morski	68
2.5.2. Systemy zaopatrzenia w energię	69
Elektroenergetyka	69
Gazownictwo	70
Odnawialne źródła energii	71
2.5.3. Systemy zaopatrzenia w wodę, usuwania ścieków i odpadów	72
Gospodarka wodno-ściekowa	73
Gospodarka odpadami	74
2.5.4. Systemy ochrony przeciwpowodziowej	75
2.5.5. Infrastruktura społeczna	79
Szkoły wyższe	79

Ochrona zdrowia.....	80
Kultura	81
2.6. Sfera gospodarcza	82
2.6.1. Rynek pracy.....	83
2.6.2. Przestrzenne uwarunkowania działalności gospodarczej	84
Usługi.....	84
Przemysł	86
Obszary i kierunki produkcji rolnej	88
Gospodarka leśna.....	90
2.6.3. Turystyka.....	91
Główne obszary turystyczne	91
Ruch turystyczny	93
2.7. Priorytety planowania przestrzennego w polskiej i niemieckiej części obszaru pogranicza	94
2.7.1. Priorytety rozwoju przestrzennego w polskiej części pogranicza	94
Województwo dolnośląskie	94
Województwo lubuskie.....	94
Województwo zachodniopomorskie.....	95
2.7.2. Priorytety rozwoju przestrzennego w niemieckiej części pogranicza	95
Berlin i Brandenburgia.....	96
Meklemburgia-Pomorze Przednie	96
Saksonia	97
2.8. Obszary koncentracji działań szczególnych	98
2.8.1. Kryteria wyboru obszarów działań	98
2.8.2. Struktury przestrzenne predysponowane do koncentracji działań rozwojowych	99
Wrocławski obszar funkcjonalny (metropolitalny).....	99
Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina	99
Krajowe ośrodki wzrostu: Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski	99
Regionalne ośrodki wzrostu.....	99
Miasta transgraniczne: Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Łęknica, Zgorzelec.....	99
Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65	100
Porty ujścia Odry	100
Odra	100
Główne obszary zagospodarowania turystycznego	100
Obszary zagrożone powodzią.....	100
3. KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ	101
3.1. Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65.....	101
3.2. Porty ujścia Odry	111
3.3. Szczeciński Obszar Metropolitalny / Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina	120
3.4. Wrocławski obszar funkcjonalny (metropolitalny) – ponadregionalny ośrodek rozwoju społeczno-ekonomicznego i transferu innowacyjności.....	126
3.5. Krajowe ośrodki wzrostu: Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski	134
3.6. Regionalne ośrodki wzrostu i równoważenia rozwoju: Koszalin, Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra	140
3.7. Miasta przygraniczne: Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec – wielokierunkowa współpraca transgraniczna i planowanie przestrzenne.....	151
3.8 Odra – główny korytarz ekologiczny obszaru i oś komunikacyjna obszaru pogranicza	168
3.9. Transgraniczne powiązania infrastrukturalne i komunikacyjne – spójność i dostępność przestrzenna	177

3.10. Główne obszary zagospodarowania turystycznego – aktywizacja społeczno-ekonomiczna	193
3.11. Obszary zagrożone powodzią – zasięg i metody ochrony	206

2. UWARUNKOWANIA ROZWOJU PRZESTRZENNEGO

2.1. Polska część pogranicza Polski i Niemiec w przestrzeni europejskiej i krajowej

Polska część pogranicza Polski i Niemiec, będąca przedmiotem studium, obejmuje swym zasięgiem województwo dolnośląskie, województwo lubuskie i województwo zachodniopomorskie. Północną granicę wyznacza linia wybrzeża Morza Bałtyckiego, na wschodzie obszar studium graniczy z województwami pomorskim, wielkopolskim i opolskim, na południu z Republiką Czeską – krajami Ołomuńskim, Pardubickim, Hradeckim i Libereckim – na zachodzie z Republiką Federalną Niemiec i jej krajami związkowymi: Saksonią, Brandenburgią, Meklemburgią-Pomorzem Przednim. Istotne znaczenie ma też bliskość Berlina, prowadzącego z Brandenburgią wspólną politykę przestrzenną.

Nadbałtyckie położenie decyduje o tym, że Polska, a więc i polska część pogranicza Polski i Niemiec należy do Regionu Morza Bałtyckiego. Naprzeciw zachodniopomorskiego wybrzeża po drugiej stronie Bałtyku leży duński region stołeczny (Kopenhaga i Bornholm) oraz szwedzki Skania i Blekinge.

Polska część pogranicza Polski i Niemiec leży w obrębie Nizy Środkowoeuropejskiego i Masywu Czeskiego. Rozległość obszaru z północy na południe wynosi blisko 500 km, co w połączeniu ze zróżnicowanymi warunkami fizjograficznymi znajduje odbicie w odmiennym zagospodarowaniu przestrzennym wewnątrz obszaru i daje podstawę do prowadzenia działalności gospodarczej o bardzo różnym profilu. Elementem przestrzeni, spajającym obszar z północy na południe w różnych aspektach jest rzeka Odra.

Polska część pogranicza Polski i Niemiec obejmuje 18,2% powierzchni kraju i mieszka na niej 14,6% ludności Polski. Wytwarza się tu 14,4% produktu krajowego brutto.

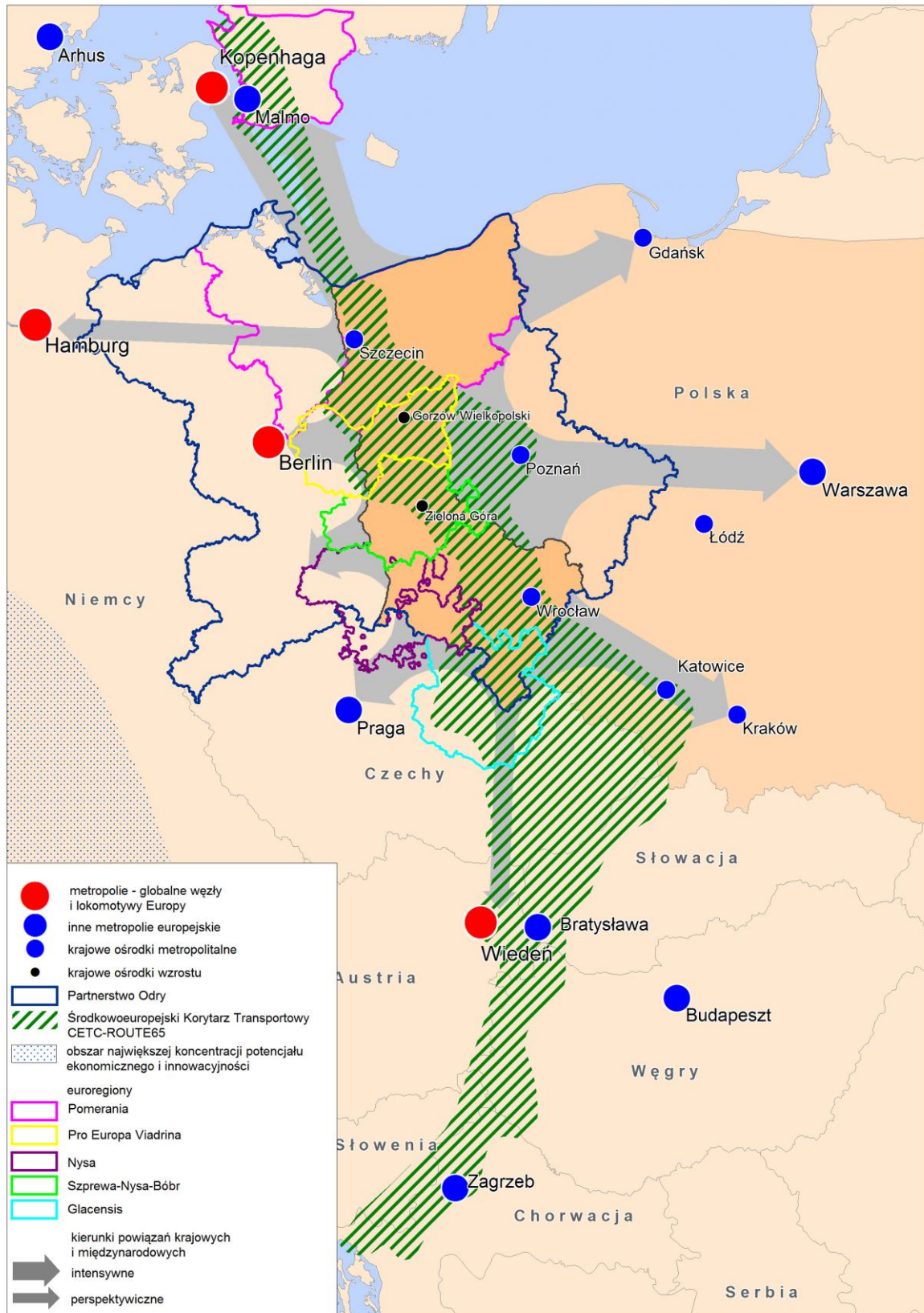
Tabela. Wybrane dane o polskiej części pogranicza Polski i Niemiec

Wyszczególnienie	Województwo			Obszar studium	Polska
	dolnośląskie	lubuskie	zachodniopomorskie		
Powierzchnia w km ²	19 947	13 987	22 892	56 826	312 679
w %	6,4	4,5	7,3	18,2	100,0
Ludność w tys.	2 877,1	1 011,0	1 693,1	5 581,2	38 200,0
w %	7,5	2,6	4,4	14,6	100,0
Gęstość zaludnienia w osobach na 1 km ²	144	72	74	98	121
Urbanizacja w %	70,6	63,9	68,9	68,5	60,9
Produkt krajowy brutto na 1 mieszkańca w %	109,0	85,4	87,9	98,3	100,0

2.1.1. W przestrzeni europejskiej

Położenie geopolityczne w relacjach wschód-zachód i północ-południe

Rysunek. Polska część pogranicza Polski i Niemiec w Polsce i w Europie



Polska dzięki położeniu w Europie Środkowo-Wschodniej ma powiązania z różnymi obszarami europejskimi. Członkostwo w Unii Europejskiej wiąże ją z państwami Europy Zachodniej. Formalnym i faktycznym wynikiem tego członkostwa są procesy integracyjne, które zachodzą w krajach Unii. W tej sferze szczególnie silny jest wpływ Niemiec, które swoje interesy gospodarcze kierują m.in. przez Polskę na wschód. Z kolei położenie nad Bałtykiem włącza automatycznie Polskę do grona państw Regionu Morza Bałtyckiego. Elementami spajającymi są tu transbałtyckie powiązania transportowe w relacji północ-południe oraz współpraca międzynarodowa i międzyregionalna dotycząca środowiska morskiego i obszarów przybrzeżnych. Wreszcie południowa część kraju w pewnym stopniu ukierunkowana jest na współpracę z państwami dorzecza Dunaju. Na obszarze pogranicza polsko-niemieckiego wszystkie te czynniki oddziałują z różną siłą i w różnym zakresie przestrzennym. Najslabiej albo wcale odczuwalne są powiązania z Europą Wschodnią – obszarami leżącymi po zewnętrznej stronie granicy UE.

Pogranicze Polski i Niemiec jest, podobnie jak większość terytorium Polski, obszarem przenikania się wpływów z Europy Zachodniej i Wschodniej. Obszar ten, położony na pograniczu pomiędzy narodami słowiańskimi i germańskimi, w swojej historii znajdował się pod różnym panowaniem. Te uwarunkowania historyczne, zmienność i niepewność granic wpływały na dynamikę jego rozwoju oraz jego kulturę. Na obecne położenie geopolityczne pogranicza Polski i Niemiec największy wpływ ma najnowsza historia, a w szczególności wejście Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. i przystąpienie Polski do układu z Schengen w 2007 r. W wyniku tych zmian granica państwa przestała być barierą i możliwy stał się swobodny przepływ osób, usług i towarów. Otworzyło to drogę do poprawy spójności terytorialnej obszarów przygranicznych. Spowodowało falę emigracji z Polski, z drugiej zaś strony zniknęły miejsca pracy związane z funkcjonowaniem przejść granicznych. Obszar przygraniczny stał się obszarem tranzytowym, a nie celem podróży turystycznych.

Położenie nadgraniczne i nadmorskie obszaru wiąże się z jego tranzytowym charakterem. Krzyżują się tutaj połączenia międzynarodowe w układzie zachód-wschód – z Europy Zachodniej do Europy Wschodniej, w tym na Ukrainę, Białoruś, do Rosji i państw nadbałtyckich – oraz połączenia północ-południe, z Półwyspu Skandynawskiego do Europy Południowej. W okresie przygotowania państw Europy Środkowo-Wschodniej do akcesji do UE wytyczono w relacji zachód-wschód – ważniejszej z punktu widzenia interesów silniejszych politycznie i ekonomicznie państw Unii Europejskiej – dwa paneuropejskie korytarze transportowe: II i III. Oba przebiegają przez obszar polskiej części pogranicza i są intensywnie eksploatowane.

W relacji północ-południe biegnie przez centralną Polskę paneuropejski korytarz transportowy VI, omija on jednak obszar polskiej części pogranicza Polski i Niemiec i porty ujścia Odry. Dynamika rozwoju gospodarczego i innowacyjność regionów Skanii i Øresund z jednej strony, a z drugiej chłonność gospodarek państw leżących na południe od Polski sprzyjają intensyfikacji powiązań południkowych. Lukę wynikającą z braku przebiegu paneuropejskiego korytarza transportowego przez ten obszar wypełnia inicjatywa regionów europejskich – Środkoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65.

Polska część pogranicza na tle regionów bałtyckich

Polska należy do krajów Regionu Morza Bałtyckiego, jednak na obszarze polskiej części pogranicza tylko województwo zachodniopomorskie jest województwem nadmorskim. Decydujący dla powiązania obszaru z wybrzeżem Morza Bałtyckiego jest fakt funkcjonowania tu portów ujścia Odry, na czele ze Szczecinem i Świnoujściem. Przez województwa przygraniczne przebiegają główne szlaki komunikacyjne prowadzące do portów. Na przedłużeniu tych szlaków, po drugiej stronie Bałtyku, znajdują się regiony szwedzkie i duńskie: Skania i Blekinge, Kopenhaga i Bornholm.

Powiązania transportowe i funkcjonalne pogranicza w relacji północ-południe koncentrują się wokół Środkoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65. Elementy tego korytarza łączą wszystkie najważniejsze ośrodki gospodarcze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec przez Bałtyk z regionami państw Półwyspu Skandynawskiego. Efektywnym wyrazem tych powiązań jest połączenie promowe Świnoujście-Ystad, z którego korzysta rocznie 760 tysięcy pasażerów i którym przewożone jest 380 tys. samochodów osobowych i ciężarowych, ok. 20 tys. wagonów kolejowych, 3,3 mln ton ładunków. Innym przykładem współpracy transbałtyckiej jest Euroregion Pomerania.

Współpracę w regionie Morza Bałtyckiego wzmacnia Program Europejskiej Współpracy Terytorialnej dla Regionu Morza Bałtyckiego na lata 2007-2013 oraz Program Współpracy Transgranicznej Południowy Bałtyk 2007-2013. Wpływ na rozwój tej współpracy ma też Współpraca Subregionalna Państw Morza Bałtyckiego (Baltic Sea States Subregional Co-operation, BSSSC). Ma ona charakter polityczny, a uczestniczą w niej oprócz szefów regionów państw nadbałtyckich także przedstawiciele administracji regionalnej i instytucji związanych z Regionem Morza Bałtyckiego.

Nie ma natomiast współpracy województwa zachodniopomorskiego z regionami duńskimi. Kopenhaga i transgraniczny szwedzko-duński region Øresund należą do najlepiej rozwijających się obszarów w Regionie Morza Bałtyckiego i współpraca taka mogłaby odbywać się z korzyścią dla województwa zachodniopomorskiego i za jego pośrednictwem – dla całego obszaru pogranicza.

Rysunek. Perspektywa rozwoju terytorialnego basenu Morza Bałtyckiego w 2030 roku (wg KPZK 2030)

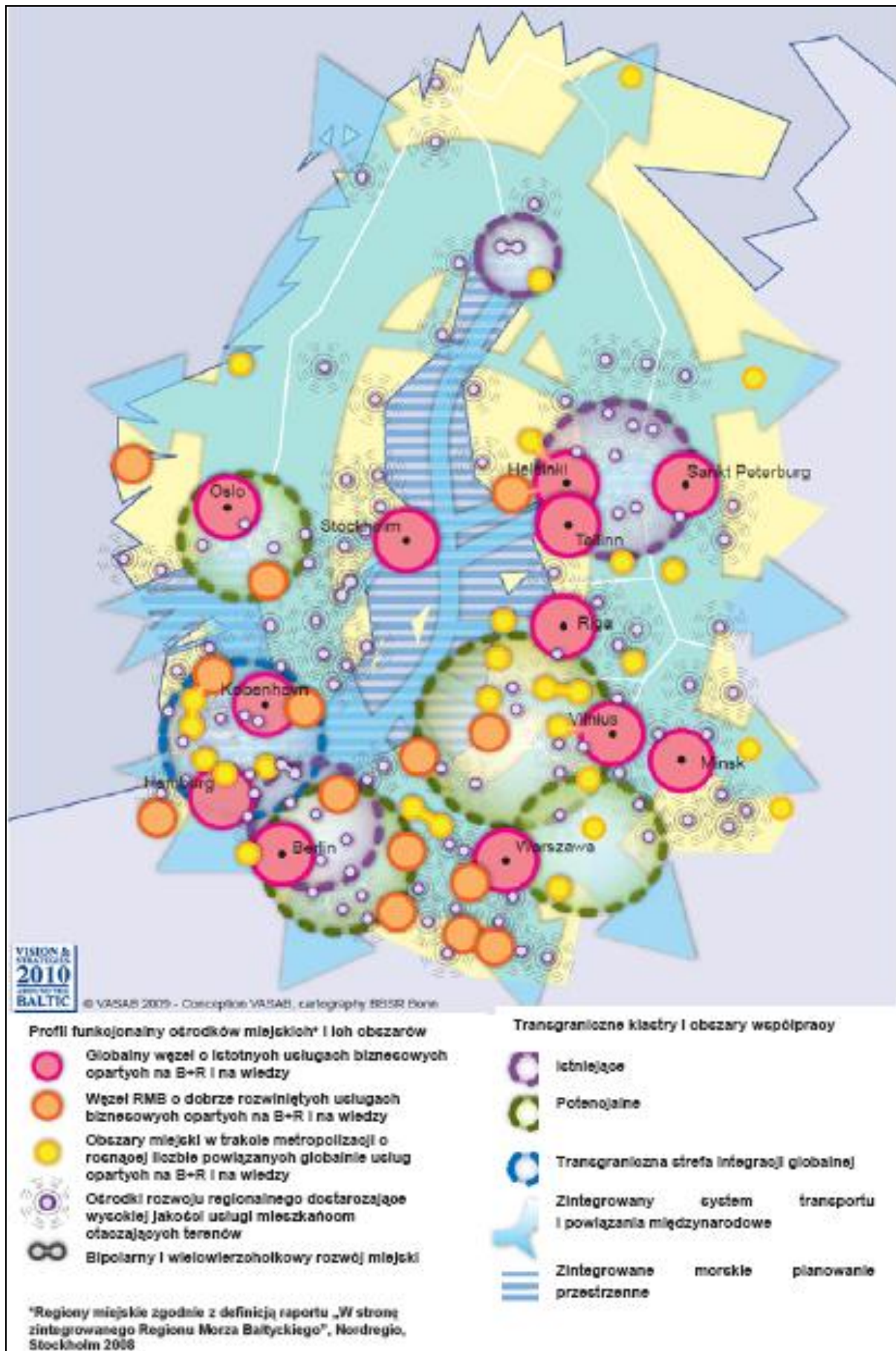


Tabela. Województwa polskiej części pogranicza Polski i Niemiec na tle regionów ościennych – wybrane dane

Województwo / region	Powierzchnia w km ²	Ludność w tys. osób	Przyrost naturalny na 1000 mieszkańców	PKB na 1 mieszkańca wg parytetu siły nabywczej UE=100	Udział rolnictwa w wartości dodanej brutto w %	Udział usług w wartości dodanej brutto w %	Udział studentów w populacji osób w wieku 20-24 lat w %	Drogi publiczne o twardej nawierzchni w km na 100 km ²
Rok	2010	2010	2009	2008	2006	2008	2010	2008
POLSKA	312 679	38 200	0,9	52,3	3,7	65,3	52,2	83,6
Obszar studium	56 826	5 581	0,3	55	2,6	63,1	56,1	69,6
Dolnośląskie	19 947	2 877	-0,4	60	1,8	59,9	73,3	91,5
Lubuskie	13 987	1 011	1,7	48	3,6	61,8	35,2	58,3
Zachodniopomorskie	22 892	1 693	0,9	51	3,6	70,1	62,5	57,5
Opolskie	9 412	1 031	-0,4	48	4,3	57,7	44,4	89,3
Pomorskie	18 310	2 230	3,5	53	2,5	67,3	56,2	64,6
Wielkopolskie	29 827	3 408	2,7	59	5,1	59,8	64,9	87,9
Obszar pogranicza po stronie niemieckiej	71 971	11 799	-2,7	88	1,1	74,9	47,6	50,5
Berlin	892	3 443	0,0	99	0,1	81,6	64,9	41,8 ^I
Brandenburgia Północno-Wschodnia	29 477	2 512	-3,1	75	2,4	71,8	31,8	42,9 ^I
Brandenburgia Południowo-Zachodnia				88	1,6	73,7		
Meklemburgia-Pomorze Przednie	23 186	1 651	-4,8 ^{II}	81	2,8	77,5	31,9	27,9 ^I
Saksonia	18 416	4 193	-1,9 ^{II}	86	1,0	68,9	b.d.	73,7
Południowa Szwecja – Skania i Blekinge	2 561	1 381	2,6	107		71,0	79,0	136,6
Region Stołeczny Danii – Kopenhaga i Bornholm	13 968	1 714	2,9	152	0,3	84,3	108,0	b.d.
Kraj Liberecki	3 163	448	2,0	65	1,8	53,0	34,0	b.d.
Kraj Hradecki	4 758	561	0,6					b.d.
Kraj Pardubicki	4 519	518	1,2					b.d.
Kraj Ołomuniecki	5 267	641	0,7					64 ^{III}

^I Tylko drogi ponadlokalne, bez dróg gminnych.

^{II} 2008 r.

^{III} Razem z Krajem Morawsko-Śląskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS i Eurostatu.

Według KPZK 2030 kształtowanie przestrzeni Regionu Morza Bałtyckiego zmierza w kierunku wykształcenia globalnych węzłów, którymi będą metropolie już dziś dominujące na tym obszarze, oraz innych ośrodków węzłowych o dobrze rozwiniętych funkcjach biznesowych, innowacyjnych i naukowych. Do tych ostatnich na obszarze polskiej części pogranicza należeć będą Wrocław i Szczecin. Po-

granicze polsko-niemieckie znajdzie się w jednym z kilku transgranicznych klastrów i obszarów współpracy, którego głównym ośrodkiem będzie Berlin. Cały region w perspektywie do roku 2030 zostanie objęty zintegrowanym systemem transportu, promieniującym na zewnątrz, a sam Bałtyk – zintegrowanym morskim planowaniem.

Europejska sieć obszarów ochrony przyrody

Obszary ochrony przyrody w polskiej części pogranicza Polski i Niemiec są włączone w europejską sieć ochrony przyrody. Struktury ekologiczne o znaczeniu międzynarodowym są chronione przez:

- sieć ECONET,
- sieć Natura 2000, obejmującą obszary specjalnej ochrony ptaków (tzw. ostoje ptasie) oraz specjalne obszary ochrony siedlisk (tzw. ostoje siedliskowe),
- rezerваты biosfery z programu UNESCO Man and Biosphere (MaB),
- Konwencję Helsińską o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego z 1974 r. i proklamowaną przez nią Komisję Ochrony Środowiska Obszaru Morskiego Bałtyku (HELCOM),
- Konwencję Ramsarską z 1971 r.,
- Europejską Konwencję Krajobrazową.

Polska część pogranicza leży w pasie nizin ciągnących się od Morza Północnego przez Holandię, północne Niemcy, Polskę, Białoruś i Rosję do Uralu. Krajobraz tego obszaru był w większości kształtowany przez zlodowacenia. Nasuwający się i wycofujący na przemian lądolód pozostawił po sobie bogactwo różnych form. Na obszar Sudetów i Przedgórze Sudeckie dodatkowo wywarły wpływ ruchy górotwórcze.

Północną granicę województwa zachodniopomorskiego stanowi wybrzeże Morza Bałtyckiego o złożonej fizjografii w ujściu Odry. Województwo zachodniopomorskie oraz północna część województwa lubuskiego są obszarami o znacznej liczbie jezior. Wyodrębnia się tam liczne pojezierza oraz pojedyncze duże jeziora. Natomiast południowa część województwa dolnośląskiego to przedgórze i pasma górskie Sudetów: Góry Izerskie, Karkonosze, Góry Sowie, Góry Stołowe, Góry Złote. Do cech charakterystycznych polskiej części pogranicza należy zaliczyć duże pokrycie jej powierzchni lasami, zwłaszcza w województwie lubuskim.

Najbardziej cenne przyrodniczo obszary to strefa nadmorska, dolina Odry, Sudety i Przedgórze Sudeckie. Pasma górskie po stronie polskiej, czeskiej i niemieckiej stanowią ciąg takich obszarów. Dolina Odry, użytkowana w XIX i XX wieku jako droga wodna, zachowała funkcje ekologicznego korytarza paneuropejskiego.

W polskiej części obszaru pogranicza znajduje się pięć parków narodowych (Woliński, Drawieński, Ujście Warty, Karkonoski, Gór Stołowych) oraz 27 parków krajobrazowych.

Procesy metropolizacji

Unia Europejska zakłada, że stworzenie policentrycznej struktury osadnictwa na jej obszarze będzie warunkiem osiągnięcia zrównoważonego rozwoju i zwiększenia konkurencyjności Europy. Decydujący wpływ na to mają aglomeracje miejskie i metropolie – główne ośrodki globalnej sieci wymiany i przepływu informacji, ludzi i towarów, zarazem centra naukowe, akademickie i biznesowe. O randze tych ośrodków decyduje nie tylko ich wielkość i sieć powiązań, ale także stopień przekształcenia otaczających je obszarów (zabudowa mieszkaniowa, tereny przemysłowe, usługowe, centra akademickie i inne ukształtowanie przestrzeni związane z funkcjami miast).

Najbardziej przekształcone obszary z silnymi metropoliami znajdują się w Europie Zachodniej i obejmują północne Włochy, pasmo wzdłuż Renu (zachodnia część Niemiec, Beneluks), Anglię, centralną Francję. Wyróżnić tu należy też rejon Wiednia, Bratysławy i Budapesztu, a także południowo-wschodnie Niemcy. Procesy metropolizacji i sieciowych powiązań miast na tych obszarach są najdalej posunięte.

Według klasyfikacji unijnej¹ w Polsce znajduje się tylko jedna metropolia (potencjalne MEGA) – Warszawa. Ma ona tę samą rangę co Praga, Bratysława, Budapeszt, ale niższą niż Berlin, Kopenhaga, Wiedeń czy Sztokholm, które należą do „lokomotywu Europy”. Siedem innych polskich miast to tzw. słabe MEGA, czyli metropolie w początkowej fazie wzrostu; wśród nich są Wrocław i Szczecin. Według tej klasyfikacji na obszarze pogranicza polsko-niemieckiego wyróżnia się jeszcze Zielona Góra jako funkcjonalny obszar miejski o znaczeniu krajowym. Inne duże miasta – Gorzów Wielkopolski, Koszalin, Jelenia Góra, Legnica, Wałbrzych – to funkcjonalne obszary miejskie o znaczeniu regionalnym.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030² przyjmuje odmienną klasyfikację polskich metropolii i zalicza do nich 10 ośrodków, w tym Wrocław i Szczecin. Procesy metropolizacji w obu tych miastach przebiegają z różną dynamiką, proporcjonalną do ich wielkości, potencjału demograficznego, naukowego, społeczno-gospodarczego. Niezależnie od tego, że Wrocław i Szczecin są ośrodkami metropolitalnymi, to jednocześnie same znajdują się w strefie oddziaływania większych od nich zagranicznych metropolii. Szczególnie silny jest wpływ Berlina, co znajduje wyraz w tworzeniu dogodnych połączeń komunikacyjnych między miastami polskiej części obszaru pogranicza a stolicą Niemiec. Pozytywne skutki sąsiedztwa aglomeracji berlińskiej przejawiają się w dziedzinie dochodów osiąganych ze świadczenia usług na jej rzecz i z turystyki. Negatywnym skutkiem jest drenaż wykwalifikowanych kadr oraz tłumienie niektórych funkcji metropolitalnych w ośrodkach słabszych.

Specyfika obu największych miast polskiej części pogranicza Polski i Niemiec może jednak wpływać na kierunek kreowania ich funkcji metropolitalnych w większym zakresie. Szczecin, jako miasto leżące nad Bałtykiem, powinien szukać zbliżenia z Kopenhagą i regionem Øresund i może aspirować do roli metropolii bałtyckiej. Dodatkowo, ze względu na położenie bezpośrednio przy granicy wpływy Szczecina sięgają na tereny po stronie niemieckiej, w związku z czym można mówić o kształtowaniu się transgranicznego regionu metropolitalnego. Z kolei Wrocław stanowi silny ośrodek naukowy, gospodarczy i kulturalny oddziałujący na znaczny obszar Europy Środkowo-Wschodniej. Dla Wrocławia drugą bliską metropolią jest Praga, a także obszar „trójkąta saksońskiego” (Drezno-Lipsk-Chemnitz). Oba miasta powinny stać się ośrodkami współpracy gospodarczej, naukowej, logistycznej z Danią, południową Szwecją, Niemcami oraz Czechami. Rozwijaniu współpracy służy m.in. uczestnictwo Wrocławia i Szczecina w Europejskiej Sieci Regionów i Obszarów Metropolitalnych METREX.

W wymiarze regionalnym procesy metropolizacji dwóch największych miast wywierają wpływ na rozwój całego obszaru. W województwie lubuskim oraz na obszarach peryferyjnych województw zachodniopomorskiego i dolnośląskiego odczuwalny jest także wpływ innego silnego ośrodka metropolitalnego – Poznania.

Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski nie mają statusu miast metropolitalnych, jednak i one rozwijają niektóre funkcje metropolitalne, zwłaszcza w sferze społecznej.

Problemem rozwoju dla Szczecina, Wrocławia, Zielonej Góry, Gorzowa Wlkp. jest słaba dostępność do centralnej Polski, zwłaszcza do Warszawy i Łodzi, powodująca peryferyzację całego obszaru w wymiarze krajowym.

Dostępność i podstawowe powiązania transportowe

Dostępność polskiej przestrzeni, mierzona gęstością dróg i linii kolejowych, jest niższa niż przeciętna dostępność przestrzeni europejskiej, zwłaszcza jej najsilniej rozwiniętej części wzdłuż biegu Renu. Na tle całego kraju Polska Zachodnia, a zwłaszcza obszar polskiej części pogranicza polsko-niemieckiego pozytywnie się wyróżnia (80-100% średniej europejskiej), jakkolwiek ustępuje wyższej dostępności sąsiadujących niemieckich krajów związkowych³. Szczególnie uderzająca jest różnica w gęstości sieci autostrad.

Podstawową siecią komunikacyjną w Unii Europejskiej jest Trans-European Transport Network (TEN-T), która obejmuje wytypowane drogi lądowe, koleje, śródlądowe drogi wodne, morskie szlaki żegluj-

¹ Atlas ESPON, październik 2006.

² *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* została przyjęta przez Radę Ministrów 13 grudnia 2011 r.

³ Atlas ESPON j.w.

gowe wraz z portami i lotniska. Przez Polskę przebiegają dwie osie priorytetowe TEN-T: drogowa Gdańsk-Wiedeń i kolejowa Tallin/Gdańsk - Warszawa - Żylina; obie omijają polską część pogranicza polsko-niemieckiego. W tej części do sieci TEN-T należą drogi i koleje znajdujące się w paneuropejskich korytarzach transportowych i w Środkowoeuropejskim Korytarzu Transportowym, a także odcinek linii kolejowej z Wrocławia do Brna (przez Międzylesie), Odrzańska Droga Wodna od ujścia Nysy Łużyckiej do Szczecina, porty morskie Szczecin i Świnoujście oraz lotniska Wrocław Strachowice i Szczecin-Goleniów.

II paneuropejski korytarz transportowy biegnie z Brukseli i Berlina przez Poznań, Warszawę do Moskwy i Niżnego Nowgorodu. W skład tego korytarza wchodzi:

- międzynarodowa droga E30 (autostrada A2) Berlin - Poznań - Warszawa,
- międzynarodowa linia kolejowa E20 Berlin - Poznań - Warszawa,

III paneuropejski korytarz transportowy prowadzi z Drezna i Berlina przez Wrocław i Kraków do Kijowa. Znajdują się w nim:

- międzynarodowa droga E40 (autostrada A4) Bruksela - Drezno - Wrocław - Kijów,
- międzynarodowa droga E36 (droga krajowa nr 18/A18) Berlin - Krzyżowa,
- międzynarodowa linia kolejowa E30/C-E30 Drezno - Wrocław - Kijów.

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65 wyznaczony wzdłuż drogi E65 ze Skaonii w Szwecji na Kretę w Grecji (obecnie praktycznie do Zagrzebia i Triestu). Ciągami komunikacyjnymi w tym korytarzu są:

- międzynarodowa droga E65 (droga krajowa nr 3 i ekspresowa S3) Świnoujście - Szczecin - Gorzów Wlkp. - Zielona Góra - Legnica - Jakuszcze/Lubawka - Praga - Bratysława,
- międzynarodowa droga E261 (droga krajowa nr 5 i ekspresowa S5) Poznań - Wrocław - Praga,
- międzynarodowa linia kolejowa E59 (priorytetowa dla transportu pasażerskiego) Świnoujście - Szczecin - Poznań - Wrocław - Opole - Chałupki,
- międzynarodowa linia kolejowa C-E59 (priorytetowa dla transportu towarowego) Świnoujście - Szczecin - Zielona Góra - Wrocław - Międzylesie,
- międzynarodowa droga wodna E30 (Odra),

Korytarz ten jest jedynym elementem infrastruktury transportowej o znaczeniu międzynarodowym, który przebiega przez obszar trzech przygranicznych województw. Z tego względu realizacja przedsięwzięć z nim związanych jest szczególnie ważna dla pełnej integracji przestrzennej i funkcjonalnej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec.

Obszar pogranicza polsko-niemieckiego jest gorzej skomunikowany z ośrodkami administracyjnymi i gospodarczymi Polski centralnej niż z Berlinem, Dreznem i Hamburgiem. Wpływ na to ma głównie jakość połączeń kolejowych i drogowych, przekładająca się na stosunkowo długi czas dojazdu do Warszawy. Najgorzej wygląda to w przypadku obszarów oddalonych od głównych miast. Pomorze Środkowe i Sudety, a zwłaszcza Kotlina Kłodzka należą do najtrudniej dostępnych z centrum obszarów Polski.

Konkurencyjność i główne powiązania gospodarcze

Dominacja gospodarcza Europy Zachodniej nad przyjętymi do Unii Europejskiej w roku 2004 i później państwami Europy Środkowo-Wschodniej jest oczywista. Obszar dobrobytu, gdzie są najwyższe wskaźniki produktu krajowego brutto, przekraczające o 25% i więcej średnią unijną, nazywany ze względu na jego kształt „błękitnym bananem”, obejmuje wspomniane już wyżej dorzecze Renu oraz duże metropolie: Paryż, Londyn, Mediolan, Monachium. Jest to obszar największej w Europie koncentracji potencjału ekonomicznego, innowacyjności i konkurencyjności. Na wschód, na zachód i na południe znajdują się strefy stopniowo malejącego PKB; w Polsce, w tym i na obszarze pogranicza polsko-niemieckiego wynosi on poniżej 75% średniej unijnej. Szczególnie niska na tym tle jest innowacyjność polskiej gospodarki.

Innowacyjność jest motorem przemian i podstawą konkurencyjności współczesnej gospodarki. W ocenie Unii Europejskiej Polska zamyka grupę państw „umiarkowanych innowatorów” (szóste miejsce od

końca). Głównym i jedynym atutem Polski w tej dziedzinie są zasoby ludzkie: kadry naukowe i potencjał akademicki. Skupiają się one w dużych ośrodkach miejskich, zwłaszcza w metropoliach. Największym ośrodkiem naukowym i akademickim obszaru polskiej części pogranicza Polski i Niemiec jest Wrocław, następnie Szczecin; wyższe uczelnie znajdują się też w Zielonej Górze, Koszalinie, Słubicach oraz w Gorzowie Wielkopolskim, Wałbrzychu, Jeleniej Górze, Legnicy, Wałczu. Filie uczelni z większych miast znajdują się w mniejszych ośrodkach. Transfer wiedzy i wyników badań naukowych prowadzonych w ośrodkach akademickich do praktyki gospodarczej odbywa się m.in. za pośrednictwem centrów transferu technologii i parków naukowo-technologicznych. Znacznie gorzej na tle innych państw europejskich przedstawia się wewnętrzna innowacyjność przedsiębiorstw.

Otwarcie europejskiego rynku pracy dla fachowców z Polski spowodowało znaczny odpływ wykształconych kadr za granicę.

O konkurencyjności obszaru decyduje też poziom rozwoju gospodarczego i infrastruktura. Konkurencyjność może być zwiększana przez odpowiednie działania, takie jak np. tworzenie specjalnych stref ekonomicznych, oferujących korzystne warunki opodatkowania firm. Na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec znajduje się 18 parków przemysłowych: 8 w województwie dolnośląskim, 4 w lubuskim, 6 w zachodniopomorskim. Na terenie województw przygranicznych zlokalizowane są też siedziby i podstrefy czterech specjalnych stref ekonomicznych: Kamiennogórskiej, Kostrzyńsko-Słubickiej, Legnickiej i Wałbrzyskiej. Na terenie województwa zachodniopomorskiego funkcjonują także podstrefy stref Pomorskiej, Słupskiej i Mieleckiej.

Liczącymi się czynnikami są specyficzne uwarunkowania obszaru: zasoby naturalne i położenie geograficzne. Najważniejszym surowcem mineralnym na obszarze polskiej części pogranicza są złoża rud miedzi w Legnicko-Głogowskim Okręgu Miedziowym. Są one podstawą gospodarki tego rejonu (średnie wynagrodzenie wynosi tam około 150% średniej krajowej). Do znaczących dla gospodarki obszaru zasobów należą też węgiel brunatny, surowce skalne (w województwie dolnośląskim) i budowlane (we wszystkich województwach). W województwach lubuskim i zachodniopomorskim ważne znaczenie ma gospodarka leśna i rozwinięty na jej bazie przemysł drzewny.

Pozycję konkurencyjną obszaru może również budować gospodarka morska: porty morskie, przedsiębiorstwa armatorskie, stocznie remontowe, rybołówstwo bałtyckie, turystyka morska. W portach morskich lokalizowany jest różnorodny przemysł, korzystający z transportu morskiego. Morze jest łącznikiem obszaru pogranicza z dynamicznie rozwijającymi się, wysoce innowacyjnymi regionami Danii i Szwecji. Wobec faktycznej likwidacji tradycyjnych sektorów – przemysłu stoczniowego i rybołówstwa – funkcjonowanie gospodarki morskiej ogranicza się do transportu morskiego i turystyki morskiej.

Ważnym czynnikiem geograficznym, mającym potencjalnie wpływ na pozycję konkurencyjną polskiej części obszaru pogranicza, jest przepływająca przez wszystkie trzy województwa Odra. Jako droga żeglowna wykorzystywana jest tylko w dolnym odcinku. Podniesienie i utrzymanie odpowiedniej klasy żeglowności na całej Odrze oraz budowa kanału Odra-Dunaj mogłoby być działaniem wspomagającym atrakcyjność inwestycyjną obszaru i rozwój gospodarczy.

Podkreślić należy również turystyczną atrakcyjność polskiej części obszaru pogranicza, zasadzającą się na bardzo zróżnicowanej ofercie turystycznej, jaką zapewniają warunki fizjogeograficzne: morze i pojezierza na północy, lasy w części środkowej, góry na południu oraz przecinająca ten obszar Odra.

Współpraca międzyregionalna

Uzupełnić o informację o EUWT w Jeleniej Górze – postulat Wrocławia

Pogranicze polsko-niemieckie było pionierem rozwijania współpracy transgranicznej w Europie Środkowo-Wschodniej. Znajdują się tu cztery euroregiony:

- Nysa, funkcjonujący od 1991 roku na pograniczu Polski, Czech i Niemiec, w skład którego wchodzi ze strony polskiej gminy powiatów zgorzeleckiego, bolesławieckiego, lubańskiego, lwóweckiego, kamiennogórskiego, jeleniogórskiego oraz miasto Jelenia Góra, ze strony niemieckiej powiaty Bautzen i Görlitz, a ze strony czeskiej gminy Kraju Libereckiego oraz Usteckiego,
- Szprewa-Nysa-Bóbr, funkcjonujący od 1993 roku, po stronie polskiej z udziałem gmin z powiatów żarskiego, krośnieńskiego, żagańskiego, nowosolskiego, wschowskiego, zielonogórskiego, świebodzińskiego, sulęcińskiego oraz miasta Zielona Góra; po stronie niemieckiej euroregion jest

zarejestrowanym stowarzyszeniem, w którym dobrowolnie współpracują gminy, przedsiębiorstwa, szkoły wyższe, instytucje, stowarzyszenia i poszczególni mieszkańcy, terytorialnie obejmuje powiat Spree-Neisse oraz miasto Cottbus,

- Pro Europa Viadrina, funkcjonujący od 1993 roku, w skład którego wchodzi gminy z powiatów sulęcińskiego, słubickiego, gorzowskiego, krajeńskiego oraz miasto Gorzów Wielkopolski, a ze strony niemieckiej powiaty Märkisch-Oderland, Oder-Spree oraz Frankfurt nad Odrą,
- Pomerania, funkcjonujący od 1995 roku na pograniczu Polski, Niemiec i Szwecji, obejmujący po polskiej stronie gminy z obszaru województwa zachodniopomorskiego, po stronie niemieckiej powiaty Rügen, Nordvorpommern, Ostvorpommern, Uecker Randow, Stralsund, Greifswald, Uckermark i Barnim, po stronie szwedzkiej 33 gminy z regionu Skania.

Na obszarze województwa dolnośląskiego na pograniczu Polski i Czech działają euroregiony Glacensis (od 1996 r.) i Pradziad (od 1997 r.).

Do celów funkcjonowania euroregionów należy przezwyciężanie negatywnego oddziaływania granicy państwowej, poprawa standardu życia ludności, rozwój potencjałów gospodarczych opartych na współpracy partnerów z obu stron granicy. W ramach prac euroregionów organizowana jest współpraca straży granicznych, straży pożarnych, policji (wspólne patrole) oraz służb medycznych.

Najważniejszą inicjatywą współpracy międzyregionalnej w polskiej części pogranicza Polski i Niemiec jest Środkoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65, w którym uczestniczą regiony: Skania (Szwecja), Województwo Zachodniopomorskie, Województwo Lubuskie, Województwo Dolnośląskie (Polska), Bratysława, Trnava (Słowacja), Hradec Králove (Czechy), Powiat Győr-Moson-Sopron, Vas i Zala reprezentujące Zachodni Region Zadunajski (Węgry), Powiat Varaždin (Chorwacja). Osią korytarza jest droga międzynarodowa E65, która bierze początek w Malmö w Szwecji, a kończy się w Chaniá na Krecie. Rozwój infrastruktury transportowej korytarza (drogowej, kolejowej i wodnej) ma być podstawą do zacieśnienia międzyregionalnej współpracy w różnych jej aspektach oraz dostarczenia dodatkowych impulsów rozwojowych gospodarce tego obszaru. W następnym okresie inicjatywa ma być kontynuowana jako Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej.

Elementem współpracy międzyregionalnej między polskimi i niemieckimi regionami jest Partnerstwo Odry. Jest to nieformalna sieć współpracy obejmująca ze strony polskiej województwo dolnośląskie, lubuskie i zachodniopomorskie oraz nienależące do obszaru pogranicza województwo wielkopolskie. Po stronie niemieckiej uczestniczą w nim Meklemburgia-Pomorze Przednie, Berlin, Brandenburgia oraz Saksonia. Inicjatywa ta ma na celu integrację regionu nadodrzańskiego w sferze politycznej, infrastrukturalnej i gospodarczej.

Projekty współpracy międzyregionalnej w układzie Bałtyk-Adriatyk-Bałkany dotyczą zróżnicowanych zagadnień. Projekty w ramach współpracy bałtyckiej obejmują:

- zarządzanie obszarami morskimi, w tym planowanie przestrzenne (BaltSeaPlan) oraz bezpieczeństwo transportu morskiego (Baltic Master II, EfficienSea),
- ochronę środowiska poprzez ochronę Bałtyku przed eutrofizacją (PURE, Baltic MANURE), rozwój technologii plazmowych (PlasTEP), rozwój ekologicznego rolnictwa (Baltic Green Belt) i akwakultury (AQUAFIMA), zmniejszenie emisji zanieczyszczeń (BSR InnoShip), zmniejszenie zagrożeń przez odpady wydobywcze (MIN-NOVATION), produkcję energii z odpadów (RE-MOWE), adaptację do zmian klimatu (Baltic Climate),
- rozwój transportu (TransBaltic, TransLogis, A-B Landbridge),
- rozwoju przedsiębiorczości (JOSSEFIN, BSR QUICK), w tym także poprzez poprawę zatrudnienia osób powyżej 65. roku życia (Best Agers) oraz rozwój przemysłów kreatywnych w miastach (Urban Creative Poles),
- podnoszenia jakości życia (NEW BRIDGES).

Projekty w ramach współpracy przy programie dla Europy Środkowej 2007-2013 dotyczą:

- poprawy dostępności transportowej, w tym korytarzy transportowych północ-południe (CETC-ROUTE65, SoNoRa) i wschód-zachód (Via Regia+), poprawy dostępności transportem lotniczym

(CHAMPIONS), poprawy dostępności regionalnym transportem kolejowym (INTER-Region-Rail),

- ochrony środowiska poprzez stworzenie transgranicznej sieci obszarów chronionych (TransEco-Net), ochrony gleb w mieście (URBAN-SMS),
- dopasowania regionów do zmian demograficznych (YURA, EURUFU),
- efektywności energetycznej obszaru (MANERGY, ENERGYREGION),
- transferu technologii (CERIM, CLUSTERCORD, INTRAMED-C2C), w tym poprzez rozwój MŚP (SMART FRAME, PROINCOR, InoPlaCe) oraz transferu wiedzy w zakresie rozwoju podobnych regionów (AutoNet – regiony z rozwiniętym przemysłem samochodowym) czy rozwoju edukacji (ET-struct),
- działania na rzecz wysokiej jakości środowiska miejskiego (UrbSpace).

W ramach współpracy międzyregionalnej z programu INTERREG IVC realizowane są projekty dotyczące:

- zmniejszania różnic w zatrudnieniu mężczyzn i kobiet (WINNET 8), rozwoju przedsiębiorczości (ENSPIRE EU) oraz mian demograficznych (DART),
- ewaluacji programów rozwoju regionalnego pod kątem rozwoju zrównoważonego (RSC Regions for Sustainable Change) oraz społeczeństwa informacyjnego (B3 Regions) oraz rozwoju zarządzania wiedzą w rozwoju parków technologicznych (Know-Man),
- rozwoju transportu śródlądowego (Waterways Forward), eksploatacji zasobów wód podziemnych (SHARP), poprawy efektywności energetycznej regionów i miast (EnercitEE) oraz poprawy ochrony ludności przed katastrofami (CivPro).

Województwo dolnośląskie uczestniczy w 10 projektach z INTERREG IV C, zachodniopomorskie w dwóch, a lubuskie w jednym.

2.1.2. W przestrzeni krajowej

Polska część pogranicza Polski i Niemiec w strukturach przestrzennych Polski

Pogranicze polsko-niemieckie wyróżnia się w polskiej przestrzeni specyficznymi uwarunkowaniami, które są przywoływane we wszystkich dokumentach kreujących politykę zagospodarowania przestrzennego Polski. Uwarunkowania te wynikają z historii politycznej, społecznej i gospodarczej tego obszaru, z faktu przygranicznego i nadmorskiego położenia oraz istnienia naturalnego spoiwa jakim jest Odra.

Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju z 2001 roku w dziedzinie kształtowania przestrzeni była punktem odniesienia dla strategii rozwoju i planów zagospodarowania przestrzennego województw w ostatnim dziesięcioleciu. Koncepcja podzieliła polską przestrzeń na dwie główne strefy:

- strefę przyspieszonego rozwoju, stymulowanego przez procesy integracyjne Polski z Europą (Unią Europejską) i światem, w której znalazła się większość obszaru polskiej części pogranicza polsko-niemieckiego oraz
- strefę wymagającą aktywizacji społeczno-gospodarczej, do której należy znaczna część Pomorza Zachodniego i Pomorze Środkowe.

Na obszarze pogranicza polsko-niemieckiego KPPZK wskazała również inne struktury przestrzenne:

- europejskie ośrodki polaryzacji, czyli europole (Wrocław i Szczecin),
- ośrodki równoważenia rozwoju: krajowe (Zielona Góra), główne regionalne (Koszalin, Gorzów Wlkp., Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra), ważniejsze regionalne (Stargard Szczeciński, Lubin, Głogów) i ważniejsze transgraniczne (Świnoujście, Kołobrzeg, Darłowo, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Zgorzelec),
- potencjalne pasma przyspieszonego rozwoju, kształtujące się wraz z modernizacją, rozbudową i budową systemu infrastruktury technicznej o znaczeniu europejskim (Berlin - Poznań - Warszawa, Berlin - Wrocław - Przemyśl, Drezno - Wrocław, Praga - Wrocław), krajowym (Świnoujście

- Gorzów - Jelenia Góra, Szczecin - Bydgoszcz, Szczecin - Gdańsk, Wrocław - Poznań) i międzyregionalnym (Koszalin - Piła - Poznań, Gorzów Wlkp. - Piła),
- obszar narastającej koncentracji (polaryzacji) potencjału cywilizacyjno-ekonomicznego, konkurencyjnego w skali gospodarki europejskiej i światowej, który na obszarze pogranicza obejmuje Wrocław i jego bezpośrednie otoczenie,
- strefę przełamywania recesji (część Pomorza Zachodniego i Pomorze Środkowe),
- strefę przełamywania kryzysu ukształtowanej dotychczas bazy ekonomicznej (Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy),
- strefę aktywnej restrukturyzacji (rejon Wałbrzycha i Nowej Rudy),
- strefy równoważenia metropolizacji wokół Wrocławia i Szczecina,
- strefę zagospodarowania zasobów polskiego obszaru morskiego.

Dla poszczególnych stref, pasm i ośrodków KPPZK formułowała cele i zasady zagospodarowania przestrzennego, zasadniczo już zawarte w ich nazwach. W dużej mierze cele te i zasady, jak również rodzaj i zasięg struktur przestrzennych wskazanych w KPPZK z 2001 roku są nadal aktualne, odzwierciedlają bowiem niezakończone jeszcze procesy społeczno-ekonomiczne.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, choć w niektórych diagnozach jest zbieżna z wcześniejszym dokumentem, to zasadniczo odeszła od jego opisu przestrzeni, wyodrębniając inne struktury i powiązania w przestrzeni Polski i obszaru pogranicza polsko-niemieckiego oraz wskazując negatywne zjawiska do przewyżczenia. Według KPZK 2030 do istotnych uwarunkowań przestrzennych, występujących na obszarze pogranicza należą:

- dwie metropolie (Wrocław, Szczecin) i dwa ośrodki wojewódzkie (Zielona Góra, Gorzów Wlkp.), o dużym potencjale rozwojowym, ale o słabych powiązaniach funkcjonalnych zarówno wzajemnych, jak i – z wyjątkiem Wrocławia – z innymi dużymi ośrodkami krajowymi,
- rejony o bardzo słabej dostępności komunikacyjnej do ośrodków wojewódzkich i słabo skomunikowane z centrum Polski (wschodnia część województwa zachodniopomorskiego, wyspa Uznam, wyższe rejony Sudetów, Kotlina Kłodzka),
- pas przygraniczny wzdłuż granicy polsko-niemieckiej i polsko-czeskiej, wymagający wsparcia ośrodków subregionalnych oraz działań integrujących systemy planowania po obu stronach granicy,
- strefy o niskim poziomie rozwoju i słabej dostępności do usług (wschodnia część województwa zachodniopomorskiego, pas przygraniczny, Sudety, Kotlina Kłodzka),
- tereny wiejskie o najniższej dostępności do ośrodków wzrostu (wschodnia część województwa zachodniopomorskiego, Sudety, Kotlina Kłodzka),
- miasta, w których występuje szczególna kumulacja problemów społeczno-gospodarczych (Stargard Szczeciński, Głogów, Jelenia Góra, Wałbrzych, Świdnica) i które nie wykorzystują w pełni możliwości wynikających z położenia przygranicznego (większość miast z wyjątkiem Wrocławia i jego otoczenia oraz miast położonych w dalszej odległości od granicy), a także miasta podzielone granicą (Słubice, Gubin, Zgorzelec),
- niedostatecznie rozwinięta, w porównaniu z sąsiadującymi obszarami Niemiec i Czech, chociaż nieodbiegająca od standardów polskich, sieć elektroenergetyczna,
- złoża surowców energetycznych – ropy naftowej, gazu ziemnego, węgla brunatnego – i zasoby energii geotermalnej,
- tereny zagrożone powodzią wzdłuż Odry i Nysy Łużyckiej, wymagające wzmożonej współpracy transgranicznej,
- obszary morskie w granicach województwa zachodniopomorskiego i przyległe oraz strefa przybrzeżna,
- obszary górskie w województwie dolnośląskim,

- tereny konfliktów przestrzennych z obszarami chronionymi, spowodowanych działalnością inwestycyjną (modernizacja i budowa dróg i linii kolejowych, rozwój przestrzenny dużych miast).

Generalnie KPZK 2030 przedstawia obszar pogranicza polsko-niemieckiego jako słabo funkcjonalnie powiązany i niedostatecznie skomunikowany z obszarami Polski Centralnej, obszar o infrastrukturalnych i społeczno-ekonomicznych problemach rozwojowych; wskazuje też na jego ciężenie w kierunku zachodnim, zwłaszcza ku metropolii berlińskiej. Integracja polskiej przestrzeni, z nakładającą się na ten proces zewnętrzną integracją funkcjonalną m.in. z obszarami Niemiec i Czech, jest głównym celem polityki przestrzennej i dotyczy w największym stopniu polskiej części pogranicza polsko-niemieckiego.

Spoleczno-gospodarcze uwarunkowania rozwoju polskiej części pogranicza

Polska część pogranicza Polski i Niemiec dysponuje potencjałem demograficznym i społeczno-gospodarczym nieco mniejszym w stosunku do wielkości obszaru w strukturach przestrzennych Polski. Wyróżnia się pod tym względem województwo dolnośląskie, które ma zarówno największą liczbę ludności, jak i najwyższy potencjał gospodarczy. Problemem demograficznym jest bardzo niski poziom przyrostu naturalnego, który w skali kraju wynosi 2,6‰ – na obszarze studium jest on bliski zera, choć tylko w województwie dolnośląskim ma wartość ujemną.

Na obszarze studium można wyróżnić dwa główne obszary koncentracji ludności i potencjału społeczno-gospodarczego: centralną i północną część województwa dolnośląskiego z Wrocławiem jako głównym ośrodkiem oraz północno-zachodnią część województwa zachodniopomorskiego ze Szczecinem.

Wzrost produktu krajowego brutto w latach 2000-2008 na obszarze studium (26,6%) był niższy niż wskaźnik krajowy (30,1%). Pod tym względem tylko województwo dolnośląskie wyróżniało się dynamiką wyższą niż krajowa (36,4%). W istotnej dla dynamiki rozwoju gospodarczego sferze badawczo-rozwojowej województwa polskiej części pogranicza Polski i Niemiec nie dorównują wskaźnikom krajowym. Również spadek liczby studentów na obszarze studium w ciągu ostatnich sześciu lat był wyższy niż średnio w Polsce. W tej dziedzinie tylko województwo dolnośląskie nie odnotowało wartości ujemnych.

Głównymi ośrodkami, skupiającymi funkcje administracyjne, społeczne i gospodarcze w polskiej części pogranicza Polski i Niemiec są ponad 600-tysięczny Wrocław i ponad 400-tysięczny Szczecin. Łukę przestrzenną między nimi wypełniają liczące ponad 100 tysięcy Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski, które pełnią podobne funkcje w odniesieniu do środkowej części obszaru, a w skali regionalnej inne duże miasta i obszary aglomeracyjne, zwłaszcza w województwach dolnośląskim i zachodniopomorskim.

Przewiduje się dalszą koncentrację ludności i funkcji społeczno-gospodarczych w dużych ośrodkach miejskich. Z koncentracją ludności związany będzie wzrost potencjału rozwojowego miast, wyrażającego się poprzez aktywność gospodarczą oraz rozwój funkcji społecznych, edukacyjnych, kulturalnych i działalności sektora badawczo-rozwojowego.

Jednocześnie występować będzie dalszy odpływ ludności z obszarów peryferyjnych, co wywoła potrzebę konstruowania różnych programów naprawczych. Wśród obszarów zagrożonych negatywnymi tendencjami gospodarczymi wymienia się Polskę Zachodnią oraz Pomorze Środkowe. Depopulacja w największym stopniu zagraża Sudetom, natomiast największy wzrost liczby ludności nastąpi w powiatach otaczających miasta wojewódzkie.

Obszar Pomorza Środkowego i Polski Zachodniej charakteryzuje się przeciętnymi wynikami rozwoju społeczno-gospodarczego, jednak jest bardzo zróżnicowany wewnętrznie; niektóre rejony charakteryzują się rosnącą depopulacją, bezrobociem strukturalnym oraz niskim poziomem aktywności gospodarczej i inwestycyjnej. Jego największy ośrodek miejski Szczecin przeżywa obecnie kryzys gospodarczy i traci niektóre znaczące funkcje gospodarcze (przemysł stoczniowy, przeładunek towarów w portach, tranzyt towarów na południe Europy).

Wejście Polski do strefy Schengen nie przyczyniło się do intensyfikacji procesów rozwojowych i współpracy między obszarami przygranicznymi w przewidywanym stopniu. Obszary te są zagrożone wymywaniem potencjałów, co spowodowane jest dostępnością metropolii Berlina oraz bardziej atrakcyjnymi warunkami życia w Niemczech. Słabość społeczno-gospodarcza obszaru polskiej części pogra-

nicza wynika również ze słabości sieci osadniczej oraz niskiej dostępności transportowej do centrum kraju. W efekcie tej sytuacji występują duże bezrobocie oraz odpływ ludności do większych ośrodków miejskich w kraju i za granicą. Istniejąca współpraca transgraniczna w niewielkim stopniu wychodzi poza projekty kulturalne, edukacyjne oraz turystyczne i z tego względu nie stanowi wystarczającego impulsu dla rozwoju tego obszaru.

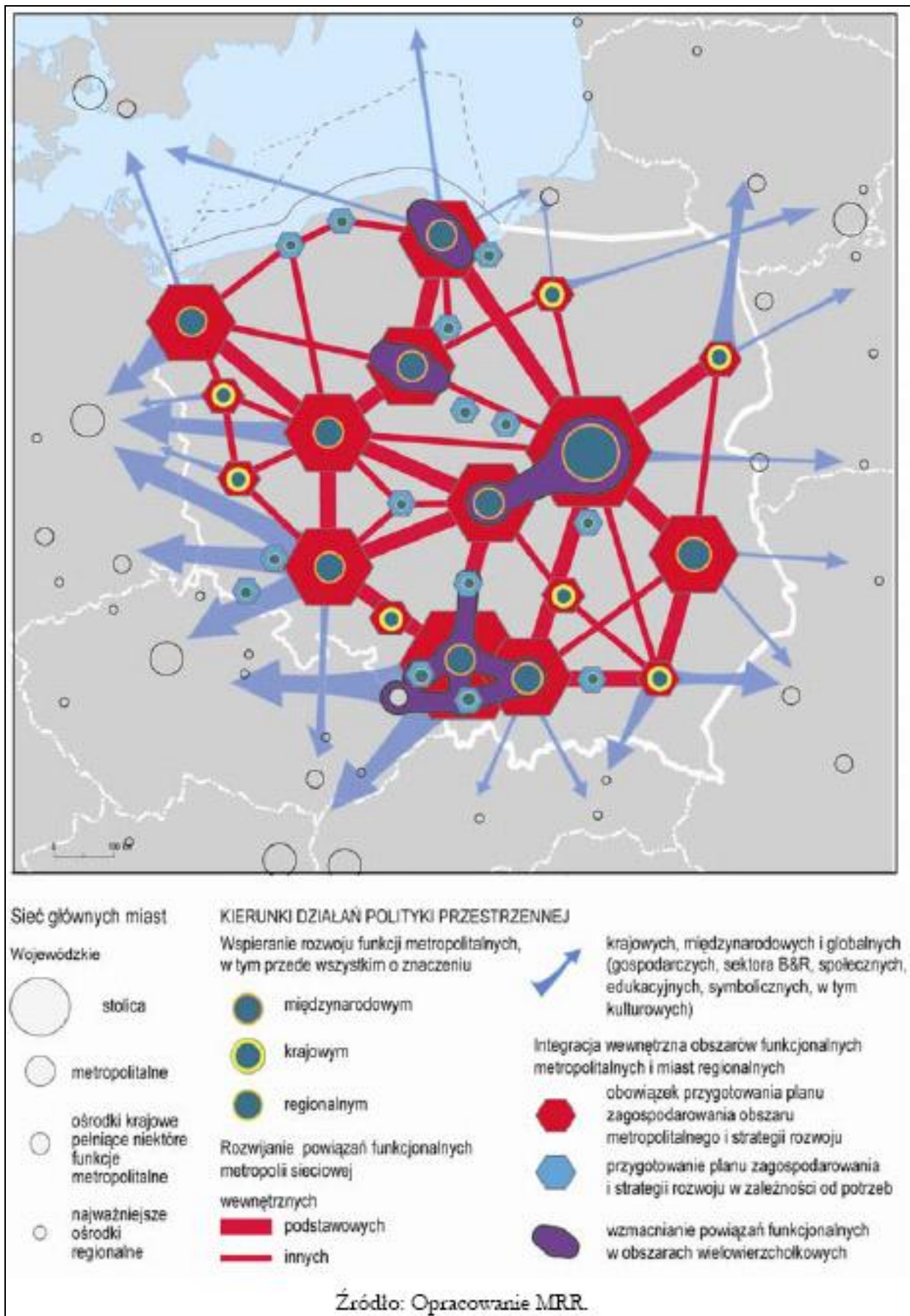
Kierunki zagospodarowania przestrzennego polskiej części pogranicza

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 ustala, że celem strategicznym polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest: *Efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie.*

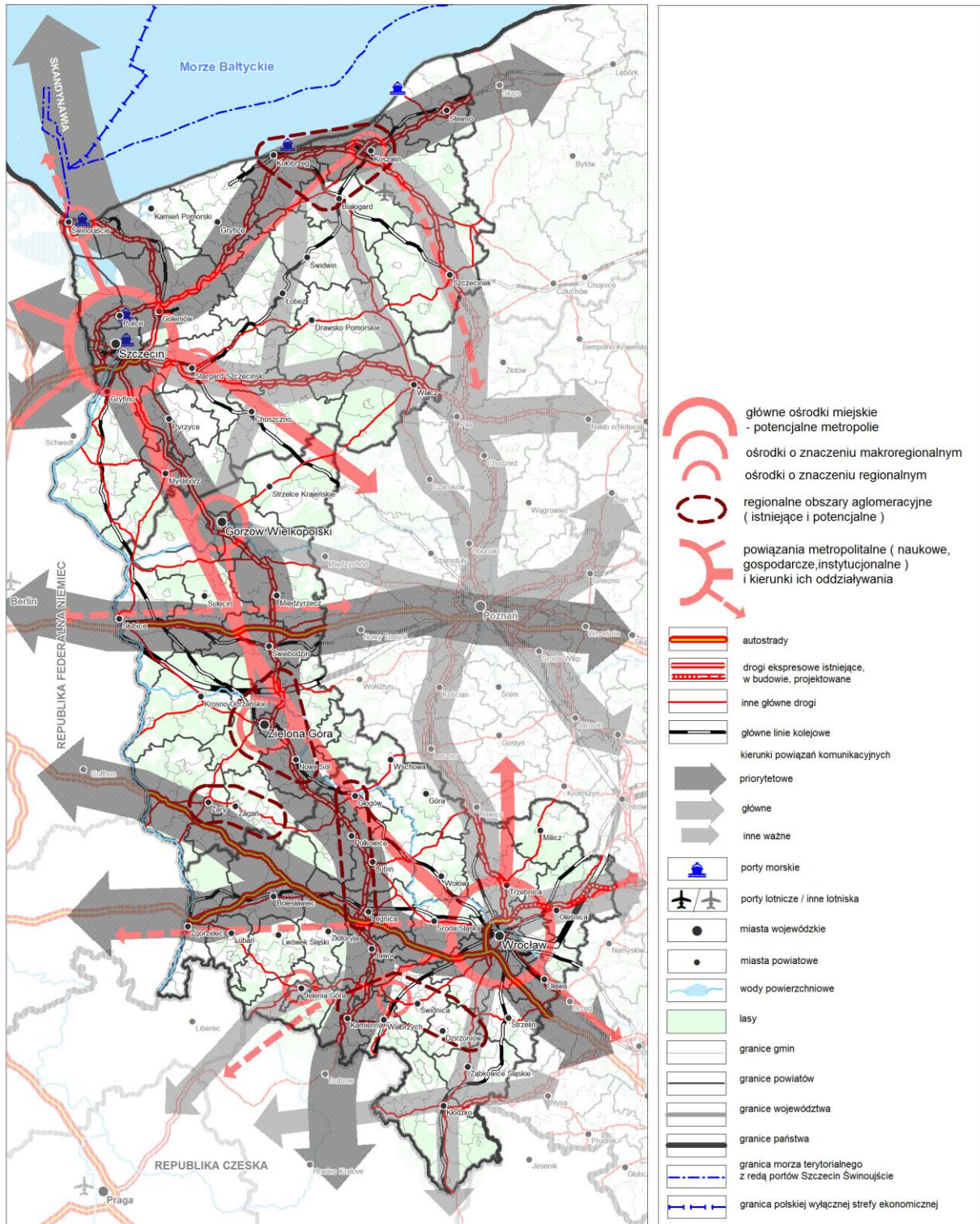
Osiągnięciu tego celu mają służyć cele polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, które w odpowiednim zakresie będą realizowane również na obszarze polskiej części pogranicza polsko-niemieckiego:

- podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego,
- poprawa spójności wewnętrznej kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów,
- poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej,
- kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski,
- zwiększenie odporności struktury przestrzennej kraju na zagrożenia naturalne i utraty bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa,
- przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego, w tym opracowanie planów dla obszarów morskich oraz zintegrowanie planowania na styku lądu i morza.

Rysunek. Kierunki działań polityki przestrzennej służące podniesieniu konkurencyjności głównych ośrodków miejskich (wg KPZK 2030)



Rysunek. Priorytety rozwoju przestrzennego w polskiej części obszaru pogranicza Polski i Niemiec (wg Analizy porównawczej planów zagospodarowania przestrzennego województw Polski Zachodniej)



KPZK 2030 przyjmuje, że podstawą rozwoju przestrzennego Polski do roku 2030 ma być policentryczna metropolia sieciowa, do której należy 10 głównych miast, w tym Wrocław i Szczecin. Jednak według KPZK 2030 oba te miasta nie będą ze sobą bezpośrednio powiązane, a ośrodkiem metropolitalnym je łączącym ma być Poznań. Ten policentryczny organizm mają uzupełniać miasta o znaczeniu regionalnym: Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski oraz Koszalin. Funkcjonalne podwiązanie tych miast do

głównych ośrodków życia społeczno-gospodarczego kraju da impuls rozwojowy obszarom peryferyjnym: Polsce Zachodniej i Pomorzu Środkowemu.

Policentryczna metropolia sieciowa ma być systemem otwartym i włączonym w europejską metropolię sieciową, zarówno w Europie Zachodniej, jak i w Regionie Morza Bałtyckiego.

W myśl KPZK 2030 powiązania zagraniczne w przypadku miast obszaru polskiej części pogranicza Polski i Niemiec oznaczają ściślejsze związki Wrocławia z Pragą, Brnem, Dreznem i Berlinem, Szczecina i Zielonej Góry z Berlinem, Szczecina z regionem Øresund oraz Zielonej Góry z Dreznem. Wśród zagranicznych ośrodków metropolitalnych szczególną rolę przypisuje się Berlinowi – w przyszłości będzie on uzupełniał funkcje ośrodków metropolitalnych Polski Zachodniej.

Budowa policentrycznej metropolii sieciowej wymaga poprawy dostępności polskich ośrodków metropolitalnych i regionalnych. Wzmocniona ma być dostępność do Warszawy oraz wzmocnione połączenia w relacjach Gdańsk - Szczecin i Wrocław - Poznań. KPZK 2030 zakłada osiągnięcie do 2030 roku szkieletowej sieci połączeń o standardzie autostrady między głównymi ośrodkami miejskimi w Polsce.

W celu zapewnienia spójności Polski Centralnej z Polską Zachodnią i Pomorzem Środkowym rozbudowywane mają być powiązania infrastrukturalne łączące główne ośrodki miejskie, położone na obszarach peryferyjnych, z głównymi węzłami metropolii sieciowej. W celu poprawy dostępności wspierane będą wybrane inwestycje lokalne, takie jak budowa przeprawy między wyspami Wolin i Uznam. System transportowy Polski zostanie tak przebudowany, aby dostępność czasowa do miast wojewódzkich nigdzie nie przekraczała 120 minut.

Do 2030 roku planowane jest stworzenie szkieletowej sieci szybkich połączeń kolejowych (o prędkości 120-200 km/h) i zmodernizowanych (o prędkości 100-120 km/h) pomiędzy głównymi ośrodkami kraju. Planowana jest budowa kolei dużych prędkości (do 300 km/h) z Warszawy m.in. do Poznania i Wrocławia, z przedłużeniem do Berlina i Pragi. Jako perspektywiczne wskazano połączenie Warszawa - Bydgoszcz - Szczecin.

Odrzańska Droga Wodna została uznana za priorytetową inwestycję w żegludze śródlądowej. W perspektywie 2030 roku osiągnięta ma być III klasa na odcinku Szczecin - Kanał Gliwicki. Na osiągnięcie IV klasy nie pozwolą niewystarczające zasoby wodne. Podobne ograniczenia występują na drodze Warta-Noteć. Wymagane są zintegrowane działania w zakresie ochrony przeciwpowodziowej na pograniczu Polski i Niemiec.

KPZK 2030 zakłada, że w skład podstawowej sieci lotnisk wejdzie lotnisko we Wrocławiu, a lotniska w Szczecinie-Goleniowie i Zielonej Górze-Babimoście uzupełniają będą tę sieć. W zależności od sytuacji rynkowej powstaną lotniska komunikacyjne w rejonie Koszalina i Jeleniej Góry.

2.2. Potencjał demograficzny

Uzupełnić rysunek: Gęstość zaludnienia – Szczecin

Na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec mieszka 14,6% ogółu ludności Polski. Najludniejszym województwem jest dolnośląskie, gdzie mieszka 51,5% ludności obszaru studium. W województwie zachodniopomorskim (które z kolei ma największą powierzchnię spośród województw pogranicza) mieszka 30,3% ogółu ludności tego obszaru, a w najmniejszym pod względem powierzchni i zaludnienia województwie lubuskim 18,2%. Na taki rozkład przestrzenny w rozmieszczeniu ludności wpłynęły czynniki historyczne – Dolny Śląsk, z Wrocławiem na czele, od wieków był terenem ekspansji ze strony otaczających go państw państwowych – jak i ekonomiczno-społeczne, wyrażające się w obfitości zasobów naturalnych, rozwijającej się gospodarki i postępującego w ślad za tym rozwoju cywilizacyjnego.

W północnej części polskiej części pogranicza Polski i Niemiec obszarem o znaczącym potencjale demograficznym są tereny położone przy ujściu Odry i pas wybrzeża. Również tu zadecydowały o tym względy historyczne i ekonomiczne, zwłaszcza związane z gospodarczym wykorzystaniem morza.

Mówiąc o potencjale demograficznym należy oceniać równocześnie jakość życia, którą determinują – oprócz względów gospodarczych, które będą omówione w następnym rozdziale – poziom życia i po-

ziom rozwoju infrastruktury społecznej. Na polskiej części pogranicza Polski i Niemiec oba te aspekty wykazują dużą zbieżność z potencjałem demograficznym, wyrażającym się liczbą ludności.

Potencjał demograficzny wykazuje duże zróżnicowanie między- i wewnątrzregionalne.

Liczba ludności, trendy demograficzne

Tabela. Wybrane dane o liczbie ludności na polskiej części pogranicza Polski i Niemiec

Wskaźnik	Dolnośląskie	Lubuskie	Zachodniopomorskie	Obszar studium	Polska
Liczba ludności	2 877 840	1 011 024	1 693 072	5 581 936	38 200 037
Gęstość zaludnienia (w osobach na 1 km ²)	144	72	74	98	122
Przyrost naturalny na 1000 mieszkańców	-0,1	1,4	0,5	0,4	0,9
Wskaźnik obciążenia demograficznego* w %	52,6	52,2	52,2	52,4	55,3
Prognozowany wzrost - spadek liczby ludności w latach 2010-2030	-189 560	-27 408	-72 073	-299 041	-1 404 107

* Obciążenie demograficzne udział ludności w wieku nieprodukcyjnym i poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym.

Województwo dolnośląskie. Największą gęstością zaludnienia charakteryzują się gminy położone w południowej części województwa (w Kotlinie Kłodzkiej) oraz w obrębie aglomeracji wrocławskiej. Wśród powiatów ziemskich największą gęstość zaludnienia ma powiat wałbrzyski (349 osób na km²).

W latach 2002-2009 ubyło ponad 28 tys. mieszkańców województwa. Zadecydował o tym spadek liczby ludności w miastach; w tym samym okresie populacja ludności wiejskiej wzrosła o 2,5%. Procesy zmian liczby ludności Dolnego Śląska są zbliżone do ogólnopolskich tendencji.

Największa dynamika zmian w rozmieszczeniu ludności obserwowana jest w otoczeniu największych, atrakcyjnych ośrodków miejskich: Wrocławia, Lubina, Głogowa, Jeleniej Góry i Legnicy. Liczba ludności gmin podmiejskich wzrosła tu w latach 2002-2009 o 8-20%. Największy spadek liczby ludności (ponad 6%) w tym samym czasie odnotowały małe miasta: Łądek-Zdrój, Gryfów Śląski, Węgliniec, Duszniki-Zdrój, Karpacz, Szklarska Poręba. Ubytek ludności następuje głównie w podregionie wałbrzyskim.

W województwie, tak jak wszędzie w Polsce, obserwuje się tendencję starzenia się społeczeństwa. W latach 2002-2009 nastąpił wzrost udziału ludności w wieku produkcyjnym o 2,3% oraz w wieku poprodukcyjnym o 8%, natomiast spadek liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym wyniósł 17,3%.

Wskaźnik obciążenia demograficznego w latach 2002-2009 zmalał z 56,9 do 51,9, obecnie jednak ma tendencję wzrostu. Najwyższy współczynnik obciążenia demograficznego w 2009 r. stwierdzono w Wałbrzychu (56,6) oraz w powiecie górowskim (55,6), najniższy w powiatach głogowskim (47,8) i złotoryjskim (48,9).

Według długoterminowej prognozy demograficznej GUS w okresie do roku 2035 można spodziewać się pogłębiania obecnie występujących zjawisk:

- dalszego spadku liczby mieszkańców do 2 614 tys. osób,
- większego spadku ludności w miastach niż na obszarach wiejskich,
- wyludniania się obszarów w południowej części województwa, a także wyraźnego wzrostu liczby mieszkańców na terenach podmiejskich oraz w północnej i wschodniej części regionu,
- dalszego liczebnego wzrostu ludności w wieku poprodukcyjnym oraz zmniejszenie liczby osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym.

Województwo lubuskie. Największą gęstością zaludnienia charakteryzuje się powiat nowosolski (113 osób/km²), najmniejszą sulęciński (30 osób/km²).

Procesy demograficzne zachodzące w województwie lubuskim na przestrzeni ostatnich lat odbiegają nieco od obserwowanych w większości regionów Polski. Liczba mieszkańców jest stabilna, a przyrost naturalny stosunkowo wysoki. Tylko w gminach w podregionie zielonogórskim występuje ujemny przyrost naturalny.

W 2009 r. na 100 osób w wieku produkcyjnym przypadało 52 osoby w wieku nieprodukcyjnym.

Prognoza na rok 2035 zakłada zmniejszenie się liczby mieszkańców województwa o około 50 tysięcy. Nastąpić ma spadek liczby ludności w wieku produkcyjnym i udziału tej grupy w liczbie ludności ogółem – z 63% do 58%. Stanie się tak na skutek wzrostu procentowego udziału ludności w wieku produkcyjnym i jednoczesnego zmniejszenia udziału grupy wiekowej przedprodukcyjnej.

W **województwie zachodniopomorskim** gminy o największej koncentracji mieszkańców znajdują się w okolicy Szczecina, Koszalina oraz w pasie nadmorskim. Gminy sąsiadujące z województwem pomorskim oraz wielkopolskim mają najniższą gęstość zaludnienia.

W latach 2002-2009 w województwie zachodniopomorskim ubyło 4,5 tys. mieszkańców. W miastach spadek liczby mieszkańców wyniósł ponad 15 tys. osób, na obszarach wiejskich odnotowano wzrost o blisko 11 tysięcy. Rzeczywisty spadek liczby ludności spowodowany był ujemnym saldem migracji, zwłaszcza międzywojewódzkich do województw: wielkopolskiego, mazowieckiego, pomorskiego i lubuskiego.

W województwie powstają obszary depopulacyjne. Dotyczy to zwłaszcza powiatów leżących w centrum: drawskiego, białogardzkiego, choszczeńskiego, a także części powiatów na obrzeżach województwa: gryfińskiego, wałeckiego oraz szczecińskiego.

Przyrost naturalny w całym województwie w latach 1999-2009 był dodatni. Najwyższe ujemne wartości salda ruchu naturalnego, gdy liczba zgonów przewyższa liczbę urodzeń, odnotowano w Szczecinie oraz w gminach leżących w południowej i centralnej części województwa. Najwyższe dodatnie saldo mają gminy sąsiadujące z największymi ośrodkami miejskimi; wzrost liczby mieszkańców w latach 2002-2009 sięgał tu kilkudziesięciu procent.

Struktura wieku ludności odzwierciedla ogólną tendencję starzenia się społeczeństwa. Na przestrzeni lat 2002-2009 wyraźnie zmniejszyła się liczba osób znajdujących się w grupie przedprodukcyjnej oraz zwiększyła w grupie poprodukcyjnej. W 2009 r. na 100 osób w wieku produkcyjnym przypadało 51,9 osób w wieku nieprodukcyjnym i obok województwa dolnośląskiego był to wynik najniższy w kraju.

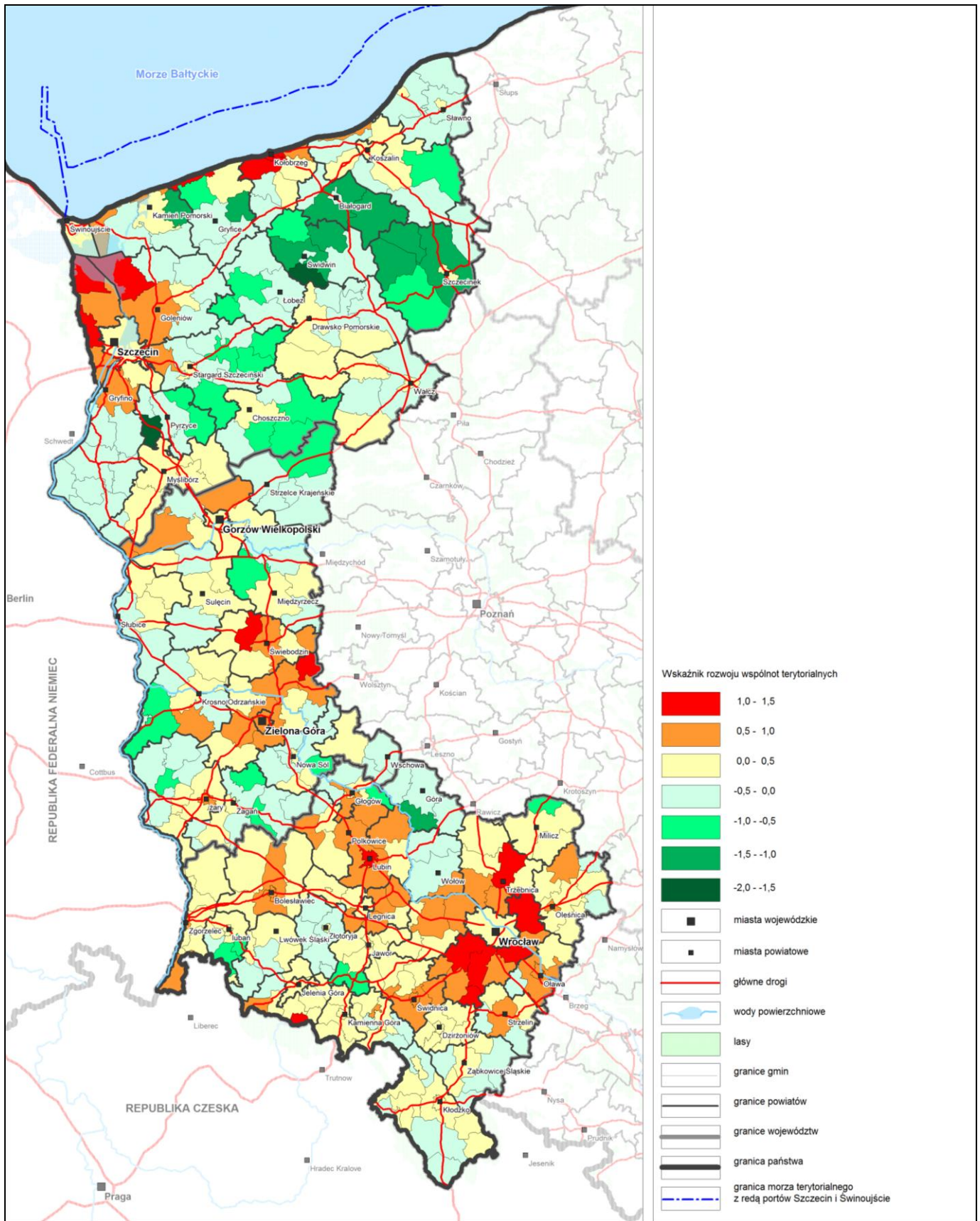
Prognoza demograficzna GUS przewiduje spadek liczby ludności województwa do 2035 roku o 113 tys. osób. Tempo tego procesu będzie rosło w kolejnych latach. Spadek liczby ludności najsilniej dotknie duże miasta; Szczecin, Koszalin i Świnoujście stracą 17-20% ludności.

Poziom życia

Miarodajnym wskaźnikiem poziomu życia mieszkańców jest wskaźnik rozwoju wspólnot terytorialnych. Uwzględnia on następujące czynniki:

- udział dochodów własnych gminy w stosunku do całkowitego dochodu gminy uzyskanego w tym samym okresie,
- udział wydatków inwestycyjnych w ogólnych wydatkach poniesionych przez gminę w danym okresie,
- stopę ubóstwa (liczba mieszkańców gminy otrzymujących pomoc za pośrednictwem gminnych służb pomocy społecznej,
- stopę bezrobocia (odsetek zarejestrowanych bezrobotnych mieszkańców gminy w stosunku do ogółu czynnych zawodowo).

Rysunek. Wskaźniki rozwoju wspólnot terytorialnych



Województwo dolnośląskie.

Uzupełnić: o dane ilustrujące poziom życia, m.in. wysokość średniej płacy, liczbę osób korzystających z pomocy społecznej, dochody budżetów gmin na 1 mieszkańca, ewent. inne. Rozkład przestrzenny! – Wrocław

Mieszkańcy **województwa lubuskiego** nie należą do zamożnych. Średnie zarobki w roku 2009 wyniosły 2 802,77 zł (przy średniej krajowej 3 315,38 zł). Województwo zajmuje pod tym względem 13. miejsce w Polsce. Pod względem przeciętnych miesięcznych wydatków na 1 osobę w gospodarstwach domowych w 2009 roku region z kwotą 937,90 zajął ósma pozycję w kraju (przy krajowej średniej 956,68 zł). Natomiast trzecie miejsce w kraju zajęło województwo pod względem liczby osób korzystających z pomocy społecznej, chociaż ich liczba spadła z blisko 100 tysięcy w roku 2000 do 71,4 tys. osób w roku 2010.

Uzupełnić o dochody budżetów gmin na 1 mieszkańca. Dodać rozkład przestrzenny – Zielona Góra

Województwo zachodniopomorskie można podzielić na 3 grupy gmin o różnej dynamice rozwoju. Najszybciej rozwijające się gminy znajdują się w pierścieniu aglomeracji szczecińskiej, nad Bałtykiem i w południowo-zachodniej części województwa (Barlinek i Dębno). Są to gminy o relatywnie dużych dochodach i niewielkim bezrobociu. Drugą grupę stanowią gminy o niejednoznacznym charakterze. W zależności od sytuacji ekonomicznej mogą się rozwijać bądź podlegać stagnacji czy recesji. Rozmieszczenie przestrzenne gmin z tej grupy jest dość równomierne w całym województwie.

Do trzeciej grupy należą gminy, które wyraźnie borykają się z problemami rozwojowymi. Najwięcej hamujących czynników przy braku wyraźnych sygnałów prorozwojowych jest nagromadzone w powiatach świdwińskim, białogardzkim i szczecineckim.

Najbogatszą gminą w województwie jest Rewal, której dochody budżetowe w roku 2010 przekroczyły 12 tys. złotych na jednego mieszkańca. Gminy leżące w pasie nadmorskim legitymują się stosunkowo wysokimi dochodami budżetowymi, przekraczającymi 5 tys. złotych na mieszkańca. O połowę niższy jest ten wskaźnik dla większości gmin leżących w centralnej, wschodniej i południowej części województwa.

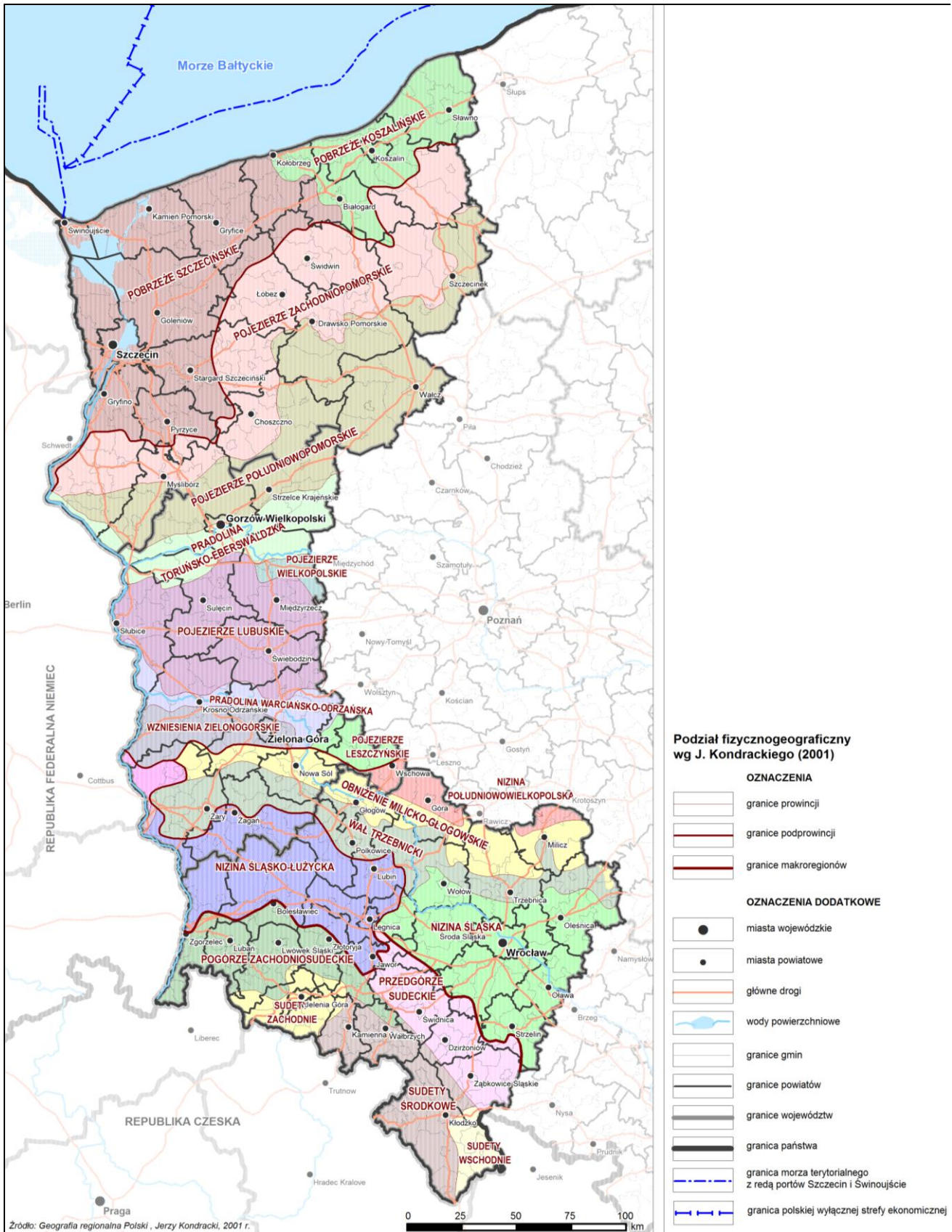
Średnia płaca w województwie w 2010 roku wyniosła 3120 złotych i była o ponad 300 złotych niższa niż średnia dla Polski. Najwyższe były zarobki w Szczecinie i w aglomeracji szczecińskiej oraz w Koszalinie, najniższe – o 900 zł mniej w stosunku do średniej krajowej – w powiatach świdwińskim, sławieńskim, pyrzyckim i łobeskim i generalnie w centralnej strefie województwa. Odwrotnie przedstawia się przestrzenny rozkład korzystania z pomocy społecznej: najczęściej, ponad jedna piąta mieszkańców otrzymuje zasiłki w powiecie świdwińskim, jedna szósta w powiatach szczecineckim, sławieńskim, łobeskim, najmniej zaś korzysta z tej formy wsparcia w Szczecinie, Koszalinie, Świnoujściu, Kołobrzegu i w powiecie polickim.

2.3. Sfera przyrodniczo-kulturowa

2.3.1. Przyrodnicze struktury przestrzenne

Zweryfikować oznaczenia prowincji, podprowincji i makroregionów

Rysunek. Podział fizycznogeograficzny obszaru pogranicza (wg J. Kondrackiego i W. Walczaka)



Charakterystyka fizycznogeograficzna i przyrodnicza polskiej części pogranicza

Obszar znajdujący się w granicach studium obejmuje w całości lub w części 20 makroregionów fizycznogeograficznych, należących do dwóch prowincji: Niżu Środkowoeuropejskiego i Masywu Czeskiego (granica między nimi przebiega przez województwo dolnośląskie). Są to jednostki o zróżnicowanych – zwłaszcza w układzie południkowym – warunkach naturalnych: geologicznych, krajobrazowych, klimatycznych, glebowych, wodnych i pod względem występowania kopalin. Stosunkowo najmniej zróżnicowany jest świat zwierzęcy i roślinny.

Krajobraz

W krajobrazie polskiej części pogranicza na wybrzeżu Bałtyku dominują niziny, stopniowo, w kierunku południkowym ustępujące miejsca wysoczyznom czołowo-morenowym z dużą liczbą jezior. W środkowej części obszaru występują na przemian obniżenia pradolin i pasów wysoczyznowych, a dalej na południe – równiny polodowcowe i wzgórza moren czołowych, wreszcie przedgórze i pogórze. Od południa obszar zamykają formacje górskie Sudetów. Najniżej położony jest punkt na Dąbskich Łąkach w gminie Goleniów (−0,6 m ppm), najwyżej wznosi się pasmo Karkonoszy ze szczytem Śnieżki (1601,5 m npm).

Charakterystycznym elementem krajobrazu polskiej części pogranicza są lasy. Największe powierzchnie leśne znajdują się we wschodniej i południowo-wschodniej części województwa zachodniopomorskiego, w województwie lubuskim oraz w północnej części i w górskich rejonach województwa dolnośląskiego. Ważnymi elementami krajobrazu są też wody powierzchniowe: morze i akweny przymorskie na północy, jeziora na pojezierzach województw zachodniopomorskiego i lubuskiego oraz rzeki z największymi spośród nich: Odrą i jej dopływem Notecią.

Klimat

Klimat obszaru jest umiarkowany o wpływach zarówno klimatu morskiego, jak i kontynentalnego. Wpływy tego pierwszego (łagodne zimy, chłodne lata, silne wiatry) odczuwalne są szczególnie nad morzem. Jednakże w południowo-wschodniej części województwa zachodniopomorskiego cechy klimatu morskiego już prawie nie występują. W województwie lubuskim wpływy obu klimatów równoważą się (łagodne zimy, ciepłe i długie lata), a w dolnośląskim silniejszy jest wpływ klimatu kontynentalnego i tu też warunki klimatyczne są silnie uwarunkowane rzeźbą terenu. Nizinna część województwa dolnośląskiego i okolice Słubic w województwie lubuskim należą do najcieplejszych rejonów Polski.

Gleby

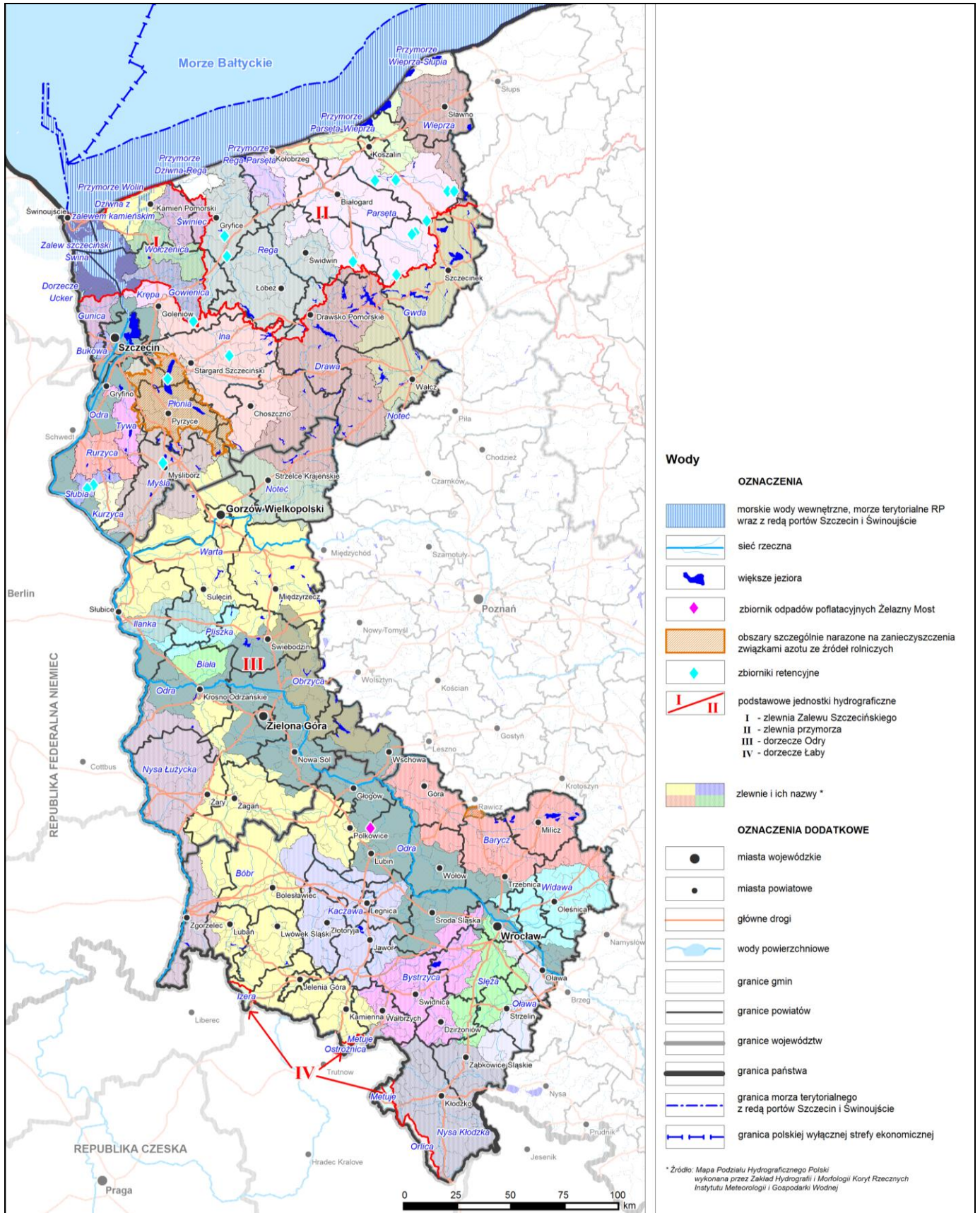
Na obszarze polskiej części pogranicza występują gleby klas od I do VI. Największe powierzchnie gleb najbardziej urodzajnych spotyka się w województwie dolnośląskim. We wszystkich trzech województwach odnotowuje się przestrzenne zróżnicowanie występowania gleb różnych klas.

W **województwie dolnośląskim**, w jego części północnej, a zwłaszcza północno-zachodniej, przeważają ubogie gleby rdzawe oraz biellicowe (najczęściej zalesione), w obniżeniach terenu oraz w dolinach – oglejone mady rzeczne i gleby bagienne. W środkowej części regionu oraz w kotlinach górskich dominują gleby płowe, występujące w mozaice z glebami brunatnymi właściwymi i wylugowanymi. Na południe od Wrocławia wyróżnia się zwarty obszar czarnych ziem wrocławskich, w obrębie szerokiej doliny Odry dominują z kolei mady rzeczne. W części podgórskiej i w paśmie Sudetów przeważają gleby brunatne (głównie kwaśne), z mozaikowo rozproszonymi glebami biellicowymi.

W **województwie lubuskim** największy obszar pokrywają gleby biellicowe i pseudobiellicowe V i VI klasy, pokryte głównie lasami. Niewielką powierzchnię województwa zajmują gleby brunatne II, III i IV klasy, które występują w południowej części województwa. Czarne ziemie II i III klasy występują obok gleb brunatnych w niższych położeniach na terenie całego województwa. Z kolei mady, zaliczane do tej samej klasy bonitacyjnej, zajmują pradoliny i doliny rzek, mają duże znaczenie jako trwałe użytki zielone. W pradolinie Noteci, w dolinie Szprotawy, Odry i w północnej części powiatu wschowskiego występują gleby bagienne.

W **województwie zachodniopomorskim** przeważają gleby średniej wartości klasy IVa i IVb. Zajmują one ponad połowę powierzchni wszystkich gruntów ornych. Następną grupą są gleby słabe i bardzo słabe. Stosunkowo niewielką powierzchnię zajmują gleby dobre, zlokalizowane w rejonie pyrzyckostargardzkim, na zachód i na południe od Szczecina oraz na zachód od Koszalina.

Rysunek. Wody



Wody powierzchniowe i podziemne

Polska część pogranicza Polski i Niemiec leży prawie w całości w zlewisku Morza Bałtyckiego – w dorzeczu Odry i rzek przymorskich – jedynie małe partie Sudetów należą do zlewisk Morza Północnego i Morza Czarnego. Na obszarze studium występuje znaczna liczba rzek, a w północnej i środkowej części obszaru także liczne jeziora. Zasoby wód na obszarze polskiej części pogranicza są rozłożone nierównomiernie. Największymi dysponuje województwo zachodniopomorskie, które jest jednocześnie województwem nadmorskim, najmniejszymi województwo dolnośląskie. Jednocześnie w tym województwie występują największe zagrożenia powodziowe.

Negatywny wpływ na jakość wód zarówno powierzchniowych jak i podziemnych we wszystkich województwach ma nieuporządkowany stan gospodarki wodno-ściekowej. Istotne znaczenie ma działalność rolnicza człowieka i niewłaściwe stosowanie nawozów oraz intensywna produkcja zwierzęca.

Województwo dolnośląskie. Na system wodny województwa, oprócz rzek, składa się 12 dużych wielofunkcyjnych zbiorników retencyjnych, stawy (ponad 1 700 obiektów) i zbiorniki małej retencji (ok. 200 zbiorników o powierzchni ponad 1 ha i wiele mniejszych). Wody zajmują 1,5% powierzchni województwa. Głównymi rzekami województwa są: Odra, Nysa Łużycka, Bóbr, Kwisa, Kaczawa, górny odcinek Nysy Kłodzkiej. Stan czystości wód jest ogólnie zły, decyduje o tym poziom zanieczyszczeń chemicznych. Nizinne odcinki rzek cechują się z reguły słabym stanem ekologicznym, najlepszy jest stan rzek górskich w ich początkowym biegu (Izery, Orlicy, Witki) oraz rzek, gdzie presja antropogeniczna jest mniejsza (Kaczawy przy ujściu do Odry, Odry w środkowym biegu).

Na terenie województwa wyznaczono 18 głównych zbiorników wód podziemnych, wśród których 11 to zbiorniki czwartorzędowe. Zasoby eksploatacyjne wód podziemnych województwa stanowią ok. 4,6% zasobów całego kraju.

Województwo lubuskie charakteryzuje się dobrze rozwiniętą siecią hydrograficzną. Główne rzeki województwa to Odra, oraz mające tu swoje przyujściowe odcinki Warta, Noteć, Nysa Łużycka, Bóbr i Obra. Na terenie województwa występuje ogółem kilkaset jezior, w tym kilkadziesiąt o powierzchni większej niż 50 ha. Kilka z nich to duże, głębokie i czyste jeziora, takie jak m.in.: Ciecz, Niesulickie, Lubikowskie, Chłop, Szarcz, Lipie, Ostrowiec i Osiek.

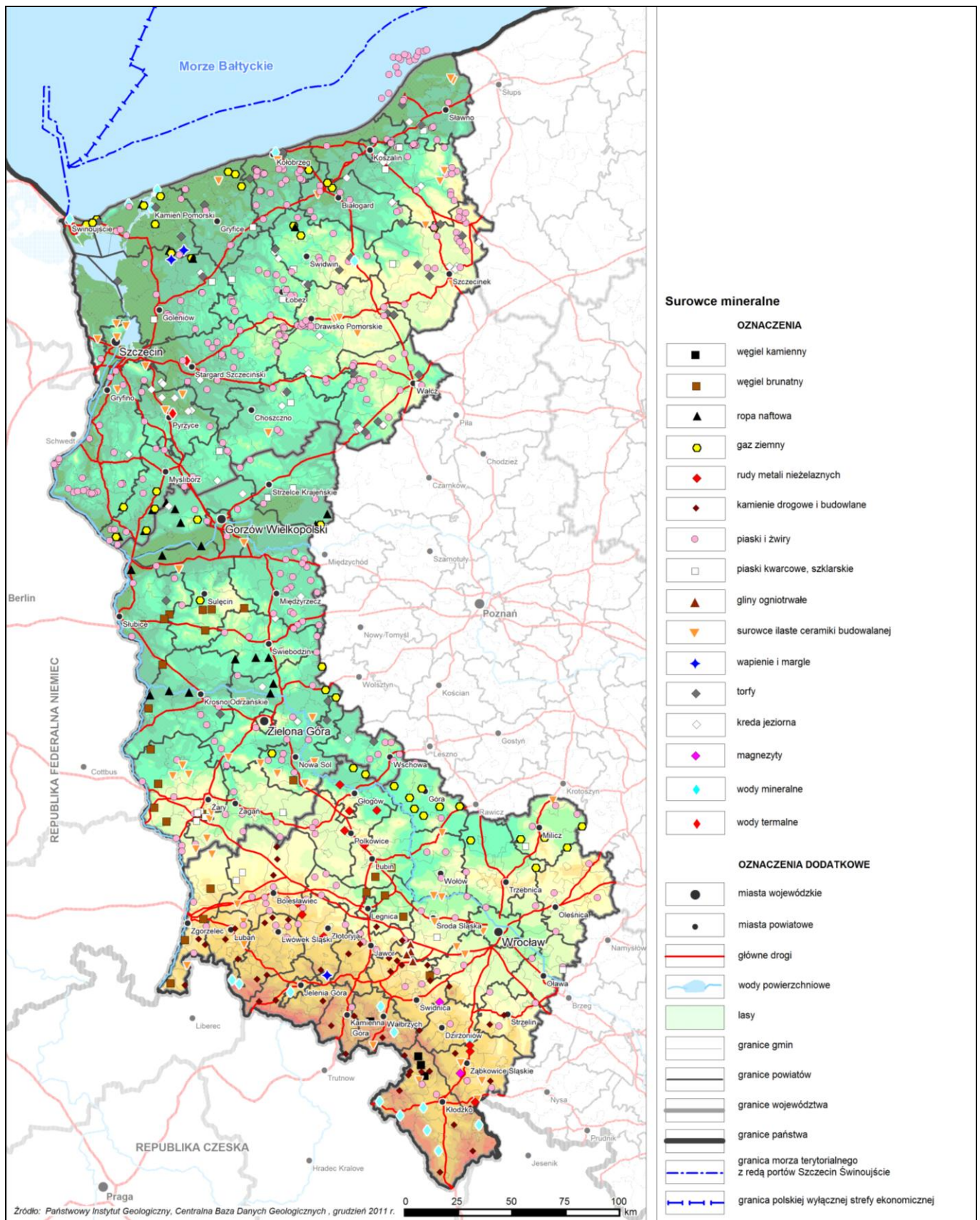
Zagrożeniem dla jakości wód, specyficznym dla województwa, są ścieki z przemysłu celulozowo-papierniczego.

Zasobność w wody podziemne jest dobra w części północnej województwa i średnia w części południowej. Zasoby eksploatacyjne wód podziemnych województwa stanowią ok. 4,8% zasobów całego kraju. Na terenie województwa jest 16 głównych zbiorników wód podziemnych, w tym cztery w całości. W 14 użytkowym jest czwartorzędowe piętro wodonośne, a w pozostałych dwóch przypadkach – poziom mioceński (trzeciorzęd).

Województwo zachodniopomorskie wyróżnia się obfitością wód powierzchniowych, stanowią one 5,7% jego powierzchni. Tak duży udział powierzchni wodnej wynika z obecności na terenie województwa pojezierzy: Drawskiego, Myśliborskiego, Ińskiego i Wałeckiego, jezior Dąbie i Miedwie oraz morskich wód wewnętrznych (Zalew Szczeciński i ujściowy odcinek Odry).

Zasoby eksploatacyjne wód podziemnych województwa stanowią ok. 8,8% zasobów krajowych. Na terenie województwa wydzielono 11 głównych zbiorników wód podziemnych, spośród których dwa położone są w całości w województwie, a pozostałe częściowo znajdują się poza jego obszarem.

Rysunek Surowce mineralne



Surowce mineralne

Sąsiedztwo Bałtyku na północy oraz zróżnicowana budowa geologiczna polskiej części pogranicza, obejmująca różne jednostki geologiczne, zwłaszcza na południu tego obszaru, sprawiają, iż występuje tu różnorodność surowców naturalnych: wody mineralne, ropa, gaz ziemny, węgiel brunatny, surowce skalne, ilaste i rudy metali. Najbardziej zasobne w kopaliny są górskie i podgórskie rejony województwa dolnośląskiego.

W **województwie dolnośląskim** występują surowce energetyczne, metaliczne, chemiczne i skalne. Największa różnorodność cechuje surowce skalne, w Sudetach i na Pogórzu Sudeckim. Występują tu m.in. jedyne w Polsce złoża: granitoidów, sjenitów, gabra, marmurów dolomitycznych, kwarcu żyłowego, magnezytów, glin ceramicznych i kaolinów, a także zdecydowana większość złóż bazaltów, melafirów, marmurów i skaleni, oraz najlepsze w Polsce złoża piasków szklarskich i unikalne złoża bentonitów. W dolinach rzek Odry, Nysy Kłodzkiej, Bobru i Kaczawy znajdują się złoża najwyższej jakości piasków i żwirów.

W regionie występują także kamienie ozdobne i szlachetne. Są to m.in. minerały kwarcu (kryształ górski, kwarc dymny, ametyst), minerały grupy chalcedonu (agat, jaspis i opal), minerały grupy skał osadowych (np. alabaster), minerały grupy skał ozdobnych (lidy).

Złoża surowców energetycznych to węgiel brunatny (wzdłuż Nysy Łużyckiej i w rejonie Legnicy), węgiel kamienny (w rejonie Wałbrzycha i Nowej Rudy) oraz gaz ziemny (na Obniżeniu Milicko-Głogowskim).

Dolny Śląsk jest bogaty w jedyne w Polsce złoża rud miedzi i srebra (Lubińsko-Głogowski Okręg Miedziowy), w niewielkiej ilości występują też złoto i uran.

Złoża surowców chemicznych obejmują: baryt, fluoryt, gips i anhydryt oraz sól kamienną, jednak poza gipsami i anhydrytami nie mają znaczenia gospodarczego.

Na terenie województwa udokumentowano 18 (z 83 krajowych) złóż wód mineralnych, uznanych za lecznicze: szczawy, wody termalne i wody radocenne. Ich źródła znajdują się głównie w Sudetach, ponadto w Przerzeczynie-Zdroju i w okolicach Trzebnicy.

W **województwie lubuskim** znajduje się tak zwany przed-sudecko-wielkopolski obszar gazo- i roponośny, w którym występują złoża gazu ziemnego w powiatach gorzowskim, świebodzińskim i krośnieńskim. Złoża węgla brunatnego znajdują się w rejonie Sulęcina oraz w okolicy Gubina i Brodów.

W grupie kopalin skalnych wyróżniają się kopaliny ilaste: gliny ceramiczne, gliny ogniotrwałe, surowce ceramiki budowlanej (w rejonie Łuku Mużakowskiego), kruszywo naturalne (w południowej części województwa) i inne surowce okrucowe. Szczególnie zasobne i bardzo dobrej jakości są złoża żwirów, zlokalizowane w dolinach dużych rzek oraz złoża piaszczysto-żwirowe (w dolinie Bobru). W rejonie Żar i Żagania występują złoża piasków szklarskich. Kreda jeziorna występuje w północnej części województwa.

W **województwie zachodniopomorskim** występują złoża gazu ziemnego i ropy naftowej (w części nadmorskiej i południowo-zachodniej), surowce budowlane (piaski i żwiry, glina), rozproszone po całym województwie, torfy, wapienie, wody mineralne (nad morzem i w Połczynie-Zdroju) i termalne (odwierty w Pyrzycach i Stargardzie Szczecińskim).

Świat roślinny i zwierzęcy

Zróżnicowania w świecie flory i fauny w polskiej części obszaru pogranicza Polski i Niemiec dotyczą w zasadzie jego północnych i południowych krańców i wynikają z warunków fizjograficznych, charakterystycznych dla obszarów nizinnych i przymorskich na północy oraz wyżynnych i górskich na południu. Poza tym w świecie roślinnym i zwierzęcym dominują gatunki szeroko rozprzestrzenione w tej części kontynentu europejskiego.

W przeważającej części obszaru dominują siedliska nizinne, w Sudetach i na Pogórzu Sudeckim występują siedliska wyżynne i górskie. Znaczny areal zajmują grunty leśne (w tym lasy), które stanowią 37,6% ogólnej powierzchni polskiej części obszaru pogranicza. W większości są to zwarte kompleksy borów sosnowych, w górach także świerkowych. Spośród gatunków liściastych największe znaczenie ma dąb i buk, którego zwarte kompleksy występują zwłaszcza w okolicach nadmorskich. W dolinach rzecznych i na obniżeniach o dużej wilgotności rosną lasy łęgowe, grądy i olsy. Krajobraz roślinny uzupełniają łąki i pastwiska o różnym stopniu uwilgotnienia, torfowiska, wydmy śródleśne, starorzecza i

bardzo liczne oczka wodne. W różnych miejscach obszaru spotyka się endemiczne gatunki roślinności, na przykład w Sudetach typowe dla Europy Północnej, w dolinach Odry, Warty i Noteci murawy kserotermiczne, nad morzem roślinność wydmową. Spośród blisko dwóch tysięcy gatunków roślin, występujących na tym obszarze, za narażone na wymarcie uznaje się 10%, zwłaszcza w województwie dolnośląskim, gdzie występuje najsilniejsza antropopresja.

W świecie zwierzęcym przeważają gatunki charakteryzujące się dużą tolerancją ekologiczną i zdolnościami migracyjnymi: jelenie, sarny, dziki, lisy, bobry i mniejsze ssaki leśne oraz ptaki. Te ostatnie stanowią najliczniej reprezentowaną grupę kręgowców, na obszarze objętym studium jest ich ponad 350 gatunków, z czego ok. 100 to gatunki szczególnie rzadkie lub zagrożone. Ptaki najliczniej spotykane są na obszarach nadmorskich oraz w rozległych dolinach rzecznych (ujście Warty do Odry, Międzyodrze), nad dużymi jeziorami i stawami. Przez północną część obszaru wiodą najważniejsze europejskie szlaki migracyjne ptactwa.

Na obszarze studium, w województwie lubuskim, znajduje się największy europejski rezerwat nietoperzy. Nietoperze należą do najbardziej zagrożonych wyginięciem i wszystkie ich gatunki objęte są ochroną. Inne będące pod ochroną i występujące na obszarze studium gatunki fauny to np. bóbr europejski, popielica, wilk, wydra, żubr, niedźwiedź, kozica, foka szara, morświn, chrząszcz jelonek rogacz, a także płazy i gady.

Ichtiofauna obszaru obejmuje ponad 50 gatunków ryb. Cechą charakterystyczną ichtiofauny jest występowanie w wodach morskich i przymorskich gatunków dwuśrodowiskowych, żyjących w wodach częściowo słonych i słodkich. W dolinie Odry występuje minóg rzeczny.

Obszary zdewastowane i zdegradowane

Problem występowania obszarów zdewastowanych i zdegradowanych jest wspólny dla wszystkich województw, różna jest tylko jego skala. Stosunkowo najmniejszy problem jest w województwie lubuskim (880 ha terenów zdewastowanych i 680 ha zdegradowanych). Powstawanie szkód w środowisku wiąże się tu głównie z wydobywaniem węgla brunatnego systemem odkrywkowym. Największa jest powierzchnia gruntów zdewastowanych i zdegradowanych w województwie dolnośląskim (7 031 ha), tu również największy udział w tym procesie ma działalność górnicza. Województwo zachodniopomorskie ma 2 263 ha terenów zdewastowanych i 589 ha terenów zdegradowanych.

Wspólny dla województw dolnośląskiego i zachodniopomorskiego jest problem terenów przemysłowych. Dotyczy on głównie dużych miast. Znaczny areal zajmują także zdegradowane obszary dawnych poligonów wojskowych (np. w rejonie Przemkowa w województwie dolnośląskim czy Bornego Sulinowa w województwie zachodniopomorskim) lub obecnie czynnych poligonów. Do wyróżniających się w skali całego obszaru należą także tereny odkrywkowej eksploatacji węgla brunatnego w rejonie Bogatyni, zbiornik odpadów poflotacyjnych „Żelazny Most” oraz liczne, często skupione, duże odkrywki i kamieniołomy, a województwie zachodniopomorskim hałdy fosfogipsów w Policach i popiołów z elektrowni „Dolna Odra” w gminie Gryfino.

2.3.2. Ochrona środowiska i jego podstawowych komponentów

Propozycja z Zielonej Góry aby sporządzić mapkę dla 3 województw - Korytarze ekologiczne aktualnie przygotowywane na potrzeby nowych, zmienionych planów zagospodarowania przestrzennego województw (wg danych otrzymanych z wojewódzkich biur planowania przestrzennego - Książka "Ochrona łączności ekologicznej w Polsce".

Struktury przyrodniczo-przestrzenne polskiej części obszaru pogranicza polsko-niemieckiego wpisują się w szerszy kontekst europejski. Wybrzeże morskie jest częścią wybrzeża południowego Bałtyku. Z racji nadmorskiego położenia wyraźne są też związki przyrodnicze województwa ze Skandynawią, co widoczne jest np. przez szlaki migracji ptaków. Kolejną wieloprzestrzenną strukturą przyrodniczą jest pas pojezierzy południobałtyckich. Ciągnie się on od północnych Niemiec przez Polskę dalej wzdłuż brzegu Bałtyku. W środkowej części województwa znajduje się Pradolina Toruńsko-Eberswaldzka z szczególnymi walorami przyrodniczymi i krajobrazowymi, typowymi dla nizin. Równoleżnikowy przebieg mają także Pogórze Sudeckie i Sudety. Geograficznym i przyrodniczym elementem integrującym obszar z północy na południe jest przepływająca przez wszystkie województwa Odra. Jest ona zarazem głównym korytarzem ekologicznym polskiej części pogranicza Polski i Niemiec.

W polskiej części pogranicza Polski i Niemiec znajduje się ponad 25 tys. km² obszarów należących do Europejskiej Sieci Natura 2000 – obszarów specjalnej ochrony ptaków (OSO) i obszarów specjalnej ochrony siedlisk (SOO). Dodatkowo obszary te obejmują także obszary Morza Bałtyckiego, graniczące z województwem zachodniopomorskim.

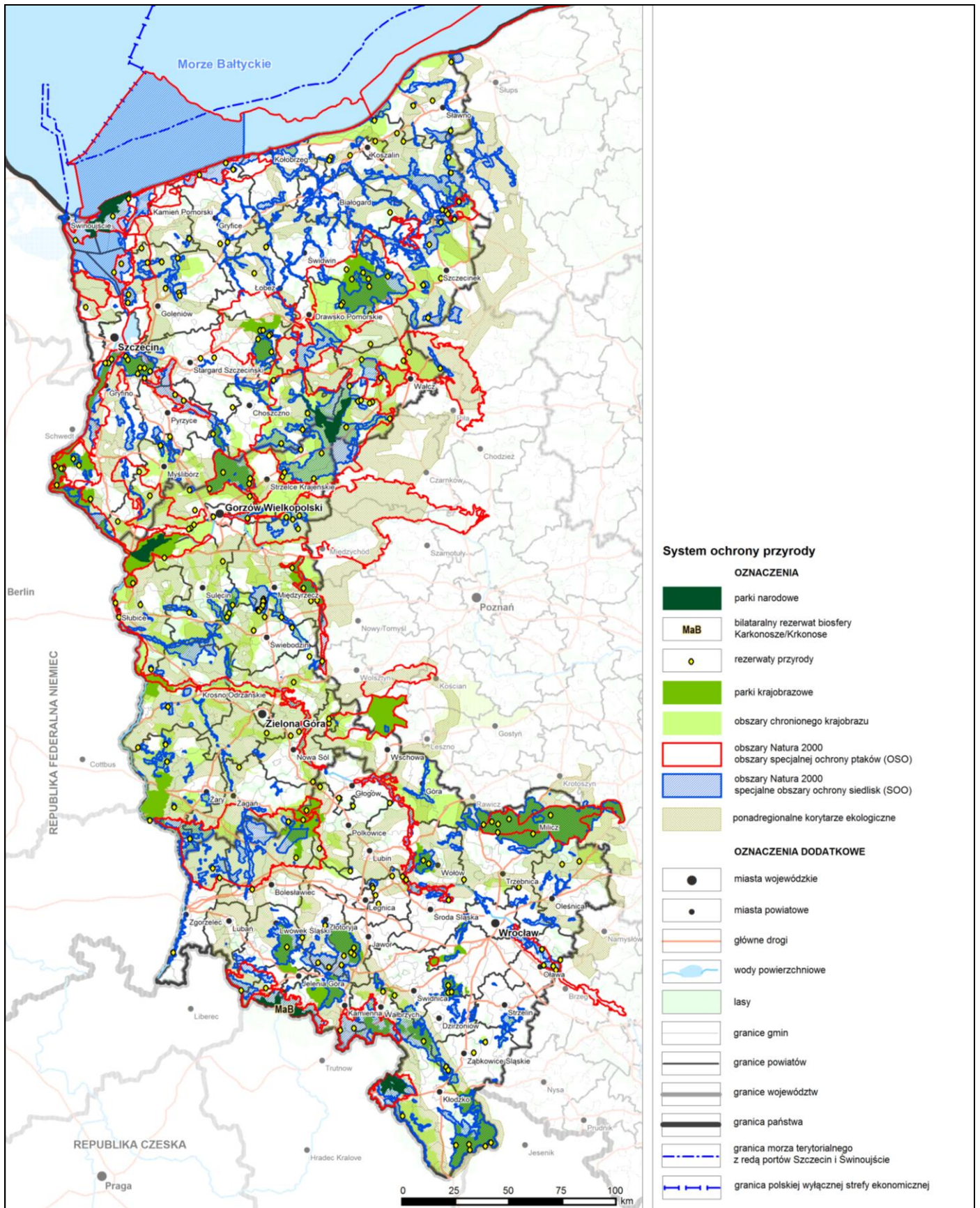
Obszary ochrony przyrody

W polskiej części pogranicza obszary przyrodnicze prawnie chronione – bez obszarów Natura 2000 – zajmują powierzchnię 14 tys. km², co stanowi jedną czwartą ogólnej powierzchni obszaru studium i 13,8% ogółu powierzchni obszarów chronionych w Polsce. Występują tu wszystkie kategorie obszarów chronionych: rezerwaty przyrody (268 km²), parki narodowe (391 km²), parki krajobrazowe (4 026 km²), obszary chronionego krajobrazu (9 057 km²), użytki ekologiczne (148 km²), zespoły przyrodniczo-krajobrazowe (274 km²) i inne. Na obszarze studium znajduje się 6,6 tys. pomników przyrody; najwięcej (2 730) w województwie zachodniopomorskim.

Największą powierzchnię obszary chronione zajmują w województwie lubuskim (38,9% jego powierzchni), następnie w zachodniopomorskim (21,2%) i dolnośląskim (18,5%).

Zróżnicowania regionalne są naturalną konsekwencją warunków fizjograficznych poszczególnych województw.

Rysunek. Systemy ochrony przyrody



W województwie dolnośląskim znajdują się:

- 2 parki narodowe – Karkonoski (5 562,4 ha), który wspólnie z Karkonoskim Narodnim Parkiem po stronie czeskiej stanowi Bilateralny Rezerwat Biosfery Karkonosze/Krkonose, oraz Park Narodowy Gór Stołowych (6 340 ha),
- 66 rezerwatów przyrody, m.in.: Torfowiska Doliny Izery, Śnieżnik Kłodzki, Jaskinia Niedźwiedzia, Wąwóz Myśluborski, Łęg Korea, Uroczysko Wrzosa, Łacha Jelcz, Skarpa Storczyków, Stawy Milickie, Stawy Przemkowskie, Torfowisko pod Węglińcem,
- 96 obszarów Natura 2000,
- 12 parków krajobrazowych, m.in.: Park Krajobrazowy Doliny Baryczy, stanowiący jeden z najcenniejszych obecnie przyrodniczo obszarów Dolnego Śląska, Park Krajobrazowy Chełmy z wieloma unikalnymi formami geologicznymi, Ślezański Park Krajobrazowy obejmujący masyw Ślęży, Śnieżnicki Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Sudetów Wałbrzyskich, Park Krajobrazowy Gór Sowich, Park Krajobrazowy Doliny Bobru i inne,
- 25 obszarów chronionego krajobrazu,
- 14 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych;
- 120 użytków ekologicznych;
- 2 obszary chronione, objęte Konwencją Ramiarską – torfowiska w Karkonoskim Parku Narodowym i tereny w granicach rezerwatu Stawy Milickie w obrębie Parku Krajobrazowego Doliny Baryczy.

Powiązania systemu przyrodniczego Dolnego Śląska z regionami i krajami ościennymi budują m.in. wspólne i sąsiadujące istniejące złoża surowców naturalnych (rud miedzi i srebra oraz gazu ziemnego), wspólne i sąsiadujące zbiorniki wód powierzchniowych i podziemnych, wspólne i sąsiadujące obszary ochrony przyrody i krajobrazu, główne krajowe korytarze ekologiczne, łączące Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Do tych ostatnich należą:

- Korytarz Zachodni, łączący kompleksy leśne Polski Zachodniej i przebiegający od Sudetów przez Bory Dolnośląskie i lasy zielonogórskie po Puszcze Rzepińską i Park Narodowy Ujście Warty,
- Korytarz Południowo-Centralny, łączący Roztocze, Puszcze Sandomierską, Puszcze Świętokrzyską, Lasy Lublinieckie, Bory Stobrawskie, Dolinę Baryczy, Bory Dolnośląskie.

Województwo lubuskie. Walory przyrodnicze województwa mają ścisły związek z największą w Polsce lesistością, urozmaiconą budową geologiczną oraz obecnością dwóch wielkich rzek – Odry i Warty.

Obszary prawnie chronione obejmują:

- 2 parki narodowe (13 642,8 ha) – Drawieński oraz Ujście Warty,
- 61 rezerwatów przyrody (3 782,7 ha), w tym rezerваты: Nietoperek (nietoperze), Jezioro Wielkie (120 gatunków ptaków), Dębowiec (chrząszcz jelonek rogacz),
- 8 parków krajobrazowych (76 933,4 ha), w tym geopark Łuk Mużakowski,
- 38 obszarów chronionego krajobrazu (436 441,8 ha),
- stanowiska dokumentacyjne (5,6 ha),
- 335 użytki ekologiczne (3 021,4 ha),
- zespoły przyrodniczo-krajobrazowe (9 783 ha),
- 1 166 pomników przyrody.

Na terenie województwa lubuskiego znajdują się obszary Natura 2000: 12 obszarów specjalnej ochrony ptaków o łącznej powierzchni 292 192 ha oraz 63 specjalne obszary ochrony siedlisk o łącznej powierzchni 188 536 ha. Wyróżnia się także 14 obszarów wspólnych lub przygranicznych.

W województwie występują cenne okazy dendroflory. Najbardziej znane spośród nich to najgrubsza w kraju sosna Waligóra, najstarszy i najgrubszy wiąz szypułkowy w Komorowie koło Gubina, uznawany za najstarszy w Polsce dąb szypułkowy Chrobry oraz najstarszy buk pospolity odmiany purpurowej w parku pałacowym w Żaganii.

Na obszarze województwa lubuskiego zlokalizowano 4 ponadregionalne korytarze ekologiczne oraz 17 korytarzy regionalnych. Obejmują one m.in. doliny Odry, Noteci, Obry, główne kompleksy leśne, Pojezierze Myśliborskie i Jeziora Pszczewskie i łączą obszary położone wewnątrz kraju z korytarzami głównymi, zapewniając wariantowość dróg migracji fauny.

W *województwie zachodniopomorskim* znajdują się:

- 2 parki narodowe – Woliński i Drawieński,
- 111 rezerwatów przyrody, z rezerwatem Świdwie, wpisanym na listę obszarów wodno-błotnych Konwencji Ramsarskiej,
- 21 obszarów specjalnej ochrony ptaków, należących do systemu Natura 2000, o łącznej powierzchni 692 170 ha, oraz 61 specjalnych obszarów ochrony siedlisk o łącznej powierzchni 426 002,20 ha,
- 7 parków krajobrazowych – Szczeciński Puszcza Bukowa, Dolina Dolnej Odry, Cedyński, Ujście Warty, Barlinecko-Gorzowski, Iński i Drawski,
- 23 obszary chronionego krajobrazu.

Na przylegających do granic województwa wodach Bałtyku znajdują się obszary Natura 2000.

W województwie wydzielono cztery ponadregionalne i siedem regionalnych korytarzy ekologicznych.

Oprócz istniejących obszarów ochrony przyrody w planie zagospodarowania przestrzennego województwa wskazano na konieczność utworzenia nowych:

- 208 rezerwatów przyrody,
- 2 parków krajobrazowych,
- 28 obszarów chronionego krajobrazu,
- 1786 pomników przyrody.

Zagrożenia dla środowiska i zasady jego zagospodarowania

Dla całego obszaru polskiej części pogranicza polsko-niemieckiego wspólne są zagrożenia jakości wód, spowodowane głównie przez odprowadzanie do nich nieoczyszczonych lub niedostatecznie oczyszczonych ścieków przemysłowych i komunalnych oraz spływ substancji chemicznych i biologicznych z pól. Odsetek oczyszczenia ścieków przemysłowych i komunalnych wymagających oczyszczenia jest na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec wyższy niż średnia krajowa (92,4%). Najwyższym wskaźnikiem legitymuje się województwo zachodniopomorskie (99,5%), nieco niższym lubuskie (98,6%), a wskaźnik dla województwa dolnośląskiego jest na poziomie średniej krajowej.

Zanieczyszczenia wód powierzchniowych przez ścieki bytowe z terenów wiejskich (w tym terenów turystycznych), odprowadzane w sposób niezorganizowany, zanieczyszczenia spłukiwane z obszarów rolnych, leśnych oraz tras komunikacyjnych drogowych i kolejowych są także wspólnym problemem całego obszaru studium.

W przypadku jezior istotnymi czynnikami, decydującymi o jakości wód, jest rozwój infrastruktury turystycznej i presja turystyczna w ich bezpośrednim sąsiedztwie, gospodarka rybacka, a także użytkowanie urządzeń melioracji wodnych i niszczenie brzegów przez przekształcanie naturalnych klifów na łatwiej dostępne, co w znacznym stopniu przyspiesza spływ powierzchniowy i ogranicza pobór substancji biogennych przez roślinność.

W województwie dolnośląskim dostrzega się negatywne zjawiska związane ze zmniejszaniem się zasobów ilościowych wód powierzchniowych oraz niekorzystnymi zmianami w funkcjonowaniu wód powierzchniowych w północnej, południowej i południowo-zachodniej części województwa. Podobny problem, choć w mniejszej skali, ograniczony do zachodniej, bardziej uprzemysłowionej i zurbanizowanej części województwa występuje na Pomorzu Zachodnim, gdzie istnieje potrzeba ochrony rozległej zlewni jeziora Miedwie, które jest rezerwuarem wody pitnej dla Szczecina.

Największe zagrożenia dla gleb stanowi erozja, zanieczyszczenia chemiczne oraz rozprzestrzenianie zabudowy na tereny użytków rolnych. Zagrożenie erozją powietrzną i wodną najsilniej występuje w województwie dolnośląskim, gdzie przekracza 25% użytków rolnych i leśnych. Zjawisko to występuje

głównie na obszarach górskich, w nieco mniejszym nasileniu podgórskich oraz w pasie Wzgórz Trzebnickich i Dalkowskich. Trudna jest ochrona wysokiej jakości gleb, jeśli sąsiadują one z dużymi miastami, jak to jest np. w przypadku Szczecina. Presja na nierolnicze ich wykorzystanie jest wówczas wyjątkowo silna i powierzchnia takich gleb ulega stałemu zmniejszeniu.

Wszędzie występuje zjawisko zagospodarowania turystycznego i masowej zabudowy lotniskowej w atrakcyjnych rejonach górskich i przywodnych, nieuporządkowanej w planach zagospodarowania przestrzennego i nieposiadającej właściwej infrastruktury technicznej.

Powstawanie szkód w środowisku wiąże się także z wydobywaniem kopalni, zwłaszcza systemem odkrywkowym, który powoduje degradację powierzchni terenu. W związku z wydobywaniem kruszywa naturalnych występują duże przeobrażenia dolin rzecznych (np. dolina Bobru). Tereny zdegradowane przez eksploatację złóż metodą odkrywkową stanowią barierę w rozwoju ośrodków miejskich i wiejskich. Problemy te dają się odczuć szczególnie silnie w województwie dolnośląskim – w rejonie Bogatyni, gdzie istnieje odkrywkowa kopalnia węgla brunatnego, w kamieniołomach w rejonach górskich i podgórskich, w Legnicko-Głogowskim Okręgu Miedziowym – ale także w województwie lubuskim (okolice Łęknicy) i, najslabiej, w województwie zachodniopomorskim, gdzie wydobywane są kruszywa budowlane. Również zakończona już podziemna eksploatacja węgla kamiennego w Dolnośląskim Zagłębiu Węglowym wywarła trwałe negatywny wpływ na środowisko i krajobraz.

Zarówno w województwie dolnośląskim, jak i lubuskim znajdują się złoża węgla brunatnego, które mogą być w przyszłości eksploatowane metodą odkrywkową.

Na jakość powietrza wpływ mają przede wszystkim zanieczyszczenia emitowane ze źródeł energetycznych i przemysłowych, sektora bytowo-komunalnego (tzw. niska emisja), transportu samochodowego i rolnictwa. Natomiast motoryzacja oraz w mniejszym stopniu przemysł, transport kolejowy i lotnictwo stanowią o rosnącej presji hałasu w środowisku. Najwięcej zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza odnotowuje się w uprzemysłowionych rejonach województwa dolnośląskiego (LGOM, aglomeracja wrocławska, powiat zgorzelecki), a także w aglomeracji szczecińskiej. Ze względu na przeważające na obszarze studium zachodnie kierunki wiatru docierają tu zanieczyszczenia z ośrodków przemysłowych położonych w Niemczech i w Czechach.

Podwyższone stężenia zanieczyszczeń notuje się w dużych miastach oraz w miejscowościach położonych w kotlinach górskich. Wysokie stężenia zanieczyszczeń pyłowych, tlenku węgla oraz dwutlenku azotu notuje się wzdłuż dróg o dużym natężeniu ruchu.

Zanieczyszczenia powietrza są głównym czynnikiem degradującym lasy. W województwie dolnośląskim ponad połowa powierzchni lasów znajduje się w I strefie uszkodzeń przemysłowych. Mimo poprawiającej się w tym zakresie sytuacji, kondycja drzewostanów jest osłabiana przez zanieczyszczenia emitowane do powietrza, inwazje szkodników oraz pożary. Pożary są również głównym zagrożeniem dla obfitującego w tereny leśne województwa lubuskiego.

Emisja spalin, generowanie hałasu i wibracji, degradacja walorów przyrodniczych i krajobrazowych (w tym fragmentacja korytarzy ekologicznych) to z kolei negatywny wpływ transportu na środowisko przyrodnicze. Największe nasilenie hałasu i emisji spalin występuje wzdłuż dróg krajowych, w centrach miast w otoczeniu gęstej zabudowy oraz przejść granicznych, gdzie następuje koncentracja ruchu transportowego.

Z powyższego opisu zagrożeń dla środowiska wynika, że problemy te w największym stopniu występują w województwie dolnośląskim. W projekcie zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego zostały sformułowane zasady ochrony przed zagrożeniami, które są aktualne dla całego obszaru polskiej części pogranicza Polski i Niemiec.

Zasady zagospodarowania przestrzennego w celu zachowania zasobów i zapewnienia wysokiej jakości wód obejmują:

- kompleksowe prowadzenie działań na rzecz poprawy stanu jakości wód, stanowiących zasoby o strategicznym charakterze,
- racjonalne gospodarowanie zasobami wód powierzchniowych i podziemnych, z ich priorytetowym przeznaczeniem na potrzeby ludności i gospodarki,

- zarządzanie i gospodarowanie wodami w granicach zlewni z uwzględnieniem ochrony układów hydrograficznych oraz potrzeb ekosystemów wodnych i od wody zależnych.

Zasady zagospodarowania przestrzennego w celu ochrony powierzchni ziemi i gleb dotyczą:

- ograniczania przekształceń rzeźby terenu w trakcie prowadzenia prac budowlanych,
- prowadzenia rekultywacji terenów górniczych wraz z postępowaniem eksploatacji lub niezwłocznie po zakończeniu działalności wydobywczej,
- ograniczania przeznaczania na cele inwestycyjne terenów z glebami o wysokiej bonitacji,
- dostosowania formy zagospodarowania i wykorzystania gleb do ich naturalnego, biologicznego potencjału.

Zasady zagospodarowania przestrzennego dla racjonalnej gospodarki zasobami kopalin to:

- prowadzenie racjonalnej polityki koncesyjnej poszukiwań i eksploatacji kopalin;
- uwzględnienie lokalizacji udokumentowanych i niezagospodarowanych złóż, w tym surowców skalnych i węgla brunatnego, jako zasobów środowiska przyrodniczego, które mogą być przedmiotem ewentualnej, przyszłej eksploatacji;
- ochrony wód mineralnych i leczniczych, w szczególności w obszarach uzdrowiskowych zgodnie z ich statutami.

Zasady zagospodarowania przestrzennego w celu poprawy stanu powietrza atmosferycznego oraz ochrony przed hałasem obejmują:

- likwidację zanieczyszczeń i zagrożeń dla stanu powietrza u ich źródła,
- minimalizację uciążliwości zakładów przemysłowych oraz ograniczanie emisji niskiej i emisji ze źródeł komunikacyjnych,
- ograniczanie emisji dla obszarów i stref określonych w przepisach szczególnych,
- wzrost udziału wykorzystania odnawialnych źródeł energii w bilansie energetycznym regionu,
- likwidowanie ponadnormatywnych źródeł hałasu,
- lokalizowanie uciążliwych dla klimatu akustycznego obiektów poza miejscami stałego pobytu ludzi i ich wypoczynku,
- prowadzenie działań naprawczych w obszarach przekroczeń norm, określonych w przepisach szczególnych.

Zasady zagospodarowania przestrzennego dla ochrony i powiększenia zasobów leśnych polegają na kształtowaniu prawidłowej struktury drzewostanów i ich dostosowaniu do warunków siedliskowych oraz na ochronie różnorodności biologicznej lasów.

Transgraniczne i transregionalne problemy z dziedziny ochrony środowiska przyrodniczego, wspólne dla całej polskiej części pogranicza, dotyczą przede wszystkim braku skoordynowanych planów ochrony dla obszarów wchodzących w skład systemu krajowego i systemu Natura 2000, fragmentacji cennych ekosystemów (zwłaszcza kompleksów leśnych), niedostatecznej współpracy międzyregionalnej w zakresie użytkowania zlewni rzek i odprowadzania nieoczyszczonych ścieków.

Ochrona krajobrazu i ładu przestrzennego

Problemy ochrony krajobrazu i ładu przestrzennego są wspólne dla całego obszaru polskiej części pogranicza Polski i Niemiec. Wśród ważniejszych zagrożeń dla krajobrazu oraz ładu przestrzennego należy wymienić:

- samowolę inwestycyjną, nieprawidłowe decyzje planistyczne i projektowe w zakresie gabarytów i lokalizacji obiektów,
- presję urbanizacyjną na tereny otwarte i cenne przyrodniczo, atrakcyjne pod względem turystycznym,

- suburbanizację i niektóre problemy z nią związane: bezplanową zabudowę przedmieść, „rozlewanie się” miast, zagarnianie obszarów rolniczych pod zabudowę, zanieczyszczanie środowiska na skutek rosnącej intensywności transportu na przedmieściach, marginalizację rdzennej wsi,
- degradację obszarów miejskich przez wprowadzanie wtórnych podziałów i dogęszczania zabudowy,
- brak skutecznych działań restrukturyzacyjnych na obszarach przemysłowych i powojkowych,
- zakłócenia czytelnej sylwety miast i osad oraz agresywne zawłaszczanie przestrzeni publicznej (np. reklamami, nieuporządkowanymi inwestycjami, zaniedbaniami w zakresie utrzymania zieleni),
- deformację krajobrazu przez niewłaściwą lokalizację inwestycji wielkokubaturowych, wielkoprzestrzennych, dominant wysokościowych itp. (np. elektrowni wiatrowych, wielkogabarytowych obiektów usługowych i przemysłowych),
- degradację cennych walorów krajobrazowych i przyrodniczych w wyniku nieracjonalnych decyzji lokalizacyjnych dotyczących farm wiatrowych.

Ochrona krajobrazu odbywa się głównie przy użyciu instrumentów związanych z ochroną przyrody oraz ochroną dziedzictwa kulturowego. Plany zagospodarowania przestrzennego województw w mniejszym lub większym zakresie wprowadzają ustalenia mające na celu ochronę krajobrazu i ładu przestrzennego.

W **województwie dolnośląskim** zaproponowano wyznaczenie dwóch stref o zróżnicowanych uwarunkowaniach formalno-prawnych:

- strefy zintegrowanej ochrony walorów środowiska przyrodniczego, kulturowego i krajobrazu wraz z obszarami najwyższej ochrony oraz
- strefy równoważenia rozwoju i ochrony środowiska przyrodniczego, kulturowego i krajobrazu z rozwojem osadnictwa i gospodarki.

Zachowanie i odtwarzanie zasobów przyrodniczo-krajobrazowych realizowane ma być przy uwzględnieniu zasad m.in. pełnej ochrony obszarów z zasobami o nieprzekształconych walorach przyrodniczych i krajobrazowych, renaturyzacji obszarów przekształconych, ograniczonego wprowadzania zabudowy na terenach otwartych użytkowanych rolniczo, i w dolinach rzecznych.

Rozszerzenie i umocnienie regionalnego systemu obszarów chronionych i jego zintegrowanie z systemami krajowymi i europejskimi będzie się dokonywało m.in. przez utrzymanie i rozbudowę wewnętrznych i zewnętrznych powiązań obszarów chronionych, w tym korytarzy ekologicznych, przeciwdziałanie fragmentacji zasobów przyrodniczych i zmniejszanie uciążliwości istniejących barier ekologicznych.

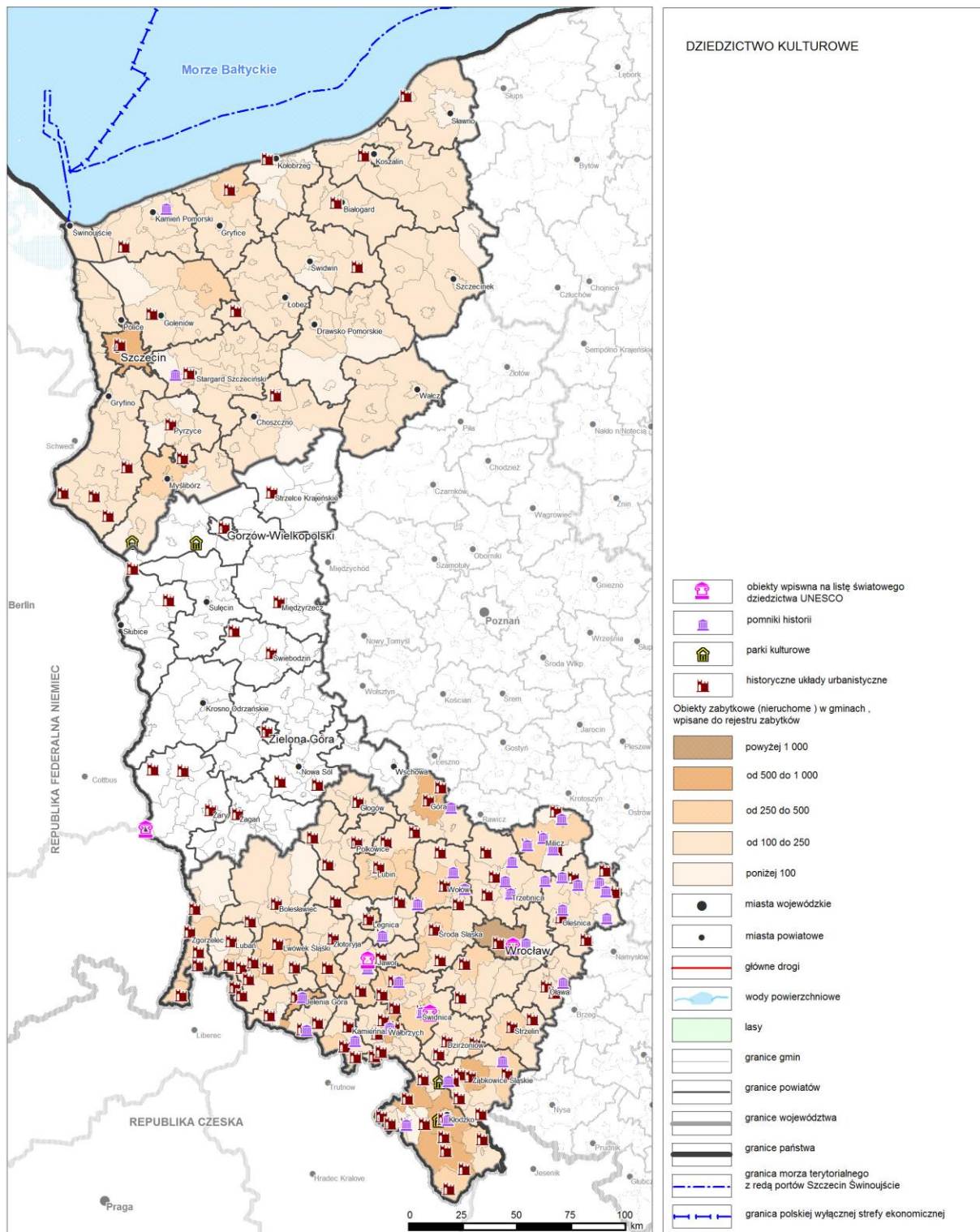
W **województwie lubuskim** przewiduje m.in. wyznaczenie specjalnych stref aktywności gospodarczej, rozwój osadnictwa w preferowanych kierunkach, realizację zespołów mieszkaniowych o zróżnicowanej formie, zwiększenie restrykcyjności warunków zabudowy i zagospodarowania terenu na obszarach dolin rzecznych i podmokłych, ograniczenie niekontrolowanej urbanizacji bez zapewnienia infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, przeciwdziałanie rozpraszaniu się osadnictwa wiejskiego.

W **województwie zachodniopomorskim** plan zagospodarowania przestrzennego przewiduje sporządzenie studium ochrony krajobrazu dla całego jego obszaru. Wpisana została konieczność sporządzania studiów krajobrazowych dla obszarów górniczych oraz rekomendowane sporządzanie takich dokumentów dla lokalizacji zespołów elektrowni wiatrowych. Proponuje też utworzenie 30 obszarów kulturowo-krajobrazowych, łączących zadania ochrony przyrody, krajobrazu i dziedzictwa kulturowego, i zaleca ich uwzględnienie w polityce przestrzennej jednostek samorządu terytorialnego. W ramach tej ochrony ma być obecne utrzymanie i eksponowanie otwarc krajobrazowych, punktów widokowych, miejsc ekspozycji wartościowych krajobrazów kulturowych i przyrodniczych. W obszarach kulturowo-krajobrazowych wykluczone miałyby być inwestycje wielkokubaturowe, wielkoprzestrzenne, dominanty wysokościowe, które nie zapewniałyby ekspozycji sylwetek historycznych jednostek osadniczych oraz walorów krajobrazowych.

2.3.3. Dziedzictwo kulturowe i jego ochrona

Zasoby dziedzictwa kulturowego

Rysunek. Wybrane obiekty i zespoły zabytkowe



Na krajobraz kulturowy polskiej części pogranicza Polski i Niemiec decydujący wpływ wywarła historia tych ziem, a zwłaszcza oddziaływanie różnych ośrodków politycznych i kulturowych. Województwo

zachodniopomorskie do XVII wieku należało po części do Księstwa Pomorskiego, po części do Nowej Marchii, a powiat wałecki i gmina Czaplinek do historycznej Wielkopolski. W województwie lubuskim można wyróżnić m.in.: północną część Dolnego Śląska, wschodnie pasmo Dolnych Łużyc, południowy fragment Pomorza Zachodniego, zachodni skraj Wielkopolski. Dolny Śląsk podlegał oddziaływaniom wielu ośrodków, przede wszystkim Pragi, Krakowa i Norymbergi, a w późniejszym okresie również Dreżna, Wiednia i Berlina. Te historyczne podziały i wpływy, jakkolwiek podlegające później unifikacji w granicach Niemiec, nadal są czytelne we współczesnym krajobrazie, m.in. przez zróżnicowanie form układów osadniczych, form budownictwa, stosowanych materiałów budowlanych.

Katalog dziedzictwa kulturowego jest bogaty. Składają się nań historycznie ukształtowane zespoły urbanistyczne i ruralistyczne, obiekty sakralne i świeckie, założenia rezydencjonalne, obiekty użyteczności publicznej, obiekty architektury przemysłowej i militarnej, zieleń, cmentarze. Występują one na całym obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec.

Na całym obszarze studium znajduje się ponad 90 tys. obiektów zabytkowych, z czego ponad 83 tysiące w województwie dolnośląskim. Również pod względem liczby zabytków nieruchomych (8 004 w 2010 r.) województwo dolnośląskie zajmuje pierwszą pozycję w Polsce. Fakt ten odzwierciedla bogatą historyczną przeszłość Dolnego Śląska i jego bardziej dynamiczny poziom rozwoju w ciągu wieków. Najmniej obiektów zabytkowych znajduje się w województwie zachodniopomorskim. Na obszarze Dolnego Śląska jest również najwięcej zabytków o najwyższych walorach architektonicznych. W województwie lubuskim znajduje się 3 738 zabytków nieruchomych (większość w południowej części regionu) i prawie 10 tysięcy ruchomych, **a w zachodniopomorskim odpowiednio 3 100 i uzupełnić – Szczecin.**

Największa liczba zabytków architektury i budownictwa znajduje się na obszarach historycznych miast na czele z Wrocławiem, Środą Śląską, Jelenią Górą, Świdnicą i innymi śląskimi miastami.

Charakterystyczne dla krajobrazu kulturowego tego obszaru jest posługiwanie się w minionych epokach kamieniem polnym w różnych kolorach jako budulcem. Z kamienia są kościoły, klasztory, dwory, pałace, zabudowa mieszkaniowa i gospodarcza, brukowane ulice.

Na liście światowego dziedzictwa kulturalnego i naturalnego UNESCO figurują kościoły Pokoju w Jaworze i Świdnicy oraz Hala Stulecia we Wrocławiu oraz Park Mużakowski (z częścią po stronie niemieckiej). Pomnikami historii są zespoły klasztorne w Krzeszowie i Legnickim Polu, twierdza w Srebrnej Górze oraz założenie staromiejskie i Hala Stulecia we Wrocławiu, zespół katedralny w Kamieniu Pomorskim oraz kolegiata NMP Królowej Świata wraz z otaczającymi ją fortyfikacjami w Stargardzie Szczecińskim.

Większość miast na obszarze studium pochodzi z XIII-XIV wieku. Historycznie założenia urbanistyczne zachowały się w około 200 miastach we wszystkich trzech województwach. W jeszcze większej liczbie reprezentowane są wsie typu okolnica, owalnica, ulicówka, ulicówka z placem, łańcuchówka, rzędówka, widlica i wielodrożnica.

Oprócz zabytków związanych z kulturą mieszczańską znajdują się tu liczne dwory i zespoły pałacowo-ogrodowe, będące materialnym dowodem historii tych ziem. Ogromna liczba obiektów architektury rezydencjonalnej uległa zniszczeniu po II wojnie światowej i w większości nie zostały one odrestaurowane.

Na Dolnym Śląsku i na Pomorzu Zachodnim znajdują się miasta i miejscowości uzdrowiskowe z zabudową sanatoryjno-pensjonatową: w Kotlinie Kłodzkiej, na Pogórzu Sudeckim, w pasie nadmorskim.

Z obiektów charakterystycznych dla krajobrazu kulturowego obszaru na uwagę zasługują obiekty konstrukcji przysłupowej ukształtowane pod wpływem łuzycyckiej tradycji budowlanej w rejonie Bogatyni i Zgorzelca, zabudowa w stylu tyrolskim w Mysłakowicach i okolicy, relikty ryglowej zabudowy w wioskach dorzecza Odry, Regi, Parsęty.

Obok występujących najliczniej zabytków o funkcji mieszkalnej, na drugim miejscu plasuje się architektura sakralna. Stare kościoły i klasztory znajdują się w setkach miejscowości obszaru pogranicza. Część miejscowości, gdzie znajdują się najcenniejsze takie obiekty, leży na Szlaku Cysterskim, przebiegającym przez cały obszar pogranicza z południa na północ: Bardo Śląskie, Kamieniec Ząbkowicki, Lubiąż, Trzebnica, Paradyż, Rokitno, Cedynia, Kołbacz, Wolin, Koszalin.

Architekturę obronną reprezentują średniowieczne zamki obronne, wieże mieszkalne, obwarowania historycznych miast oraz zespoły fortyfikacji. Do najcenniejszych należą m.in. zamek w Bolkowie, zamek Chojnik, zamek Czocha, zamek w Książu, zamki w Szczecinie i Darłowie. Twierdze w Kłodzku i Srebrnej Górze uznane są za wybitne przykłady architektury militarnej i inżynierii wojskowej czasów nowożytnych. Elementami krajobrazu kulturowego są pozostałości z II wojny światowej: linie Międzyrzeckiego Rejonu Umocnionego i ruiny umocnień Wału Pomorskiego.

Obiekty dziedzictwa przemysłowego w większości związane są z rozwojem przemysłu przypadającym w drugiej połowie XIX i na początku XX w. Na uwagę zasługują zabytki związane z górnictwem oraz hutnictwem: kopalnie w Wałbrzychu, Nowej Rudzie, Złotym Stoku, Złotoryi, sztolnie w Kowarach, Kletnie, Wałbrzychu, szyby, huty szkła. Licznie reprezentowaną grupę stanowią obiekty związane z infrastrukturą kolejową, obiekty hydrotechniczne, cukrownie, browary, wiatraki i elektrownie wodne oraz obiekty infrastruktury portowej i morskiej.

Obraz ten uzupełnić należy o znaczną liczbę stanowisk archeologicznych (w tym wpisanych do rejestru zabytków): grodzisk, kurhanów, jaskiń, kopalni. Szczególnie cenne są stanowiska archeologiczne w Wolinie, w masywie Ślęży, w dolinach Bobru, Nysy Łużyckiej i Odry.

Na całym obszarze występują miejsca martyrologii z okresu II wojny światowej. Są to przede wszystkim niemieckie obozy koncentracyjne (największy Gross-Rosen w Rogoźnicy k. Strzegomia), obozy jenieckie oraz obozy pracy. W różnych miejscach spotkać można też cmentarze wojenne.

Obiekty i zespoły architektury, które można określić mianem dóbr kultury współczesnej, to wyróżniające się pod względem walorów przestrzennych, estetycznych i technicznych obiekty architektoniczne, pomniki, miejsca pamięci, wnętrza i detale z lat 1945-2000. Brak jednak formalnych kryteriów ich typowania i zasad ochrony. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego wskazał 34 tego typu obiekty, spośród których do najbardziej znanych należą m.in. Pomnik Czynu Polaków w Szczecinie, Teatr Letni w Szczecinie, Pomnik Zaślubin z Morzem w Kołobrzegu, cmentarz wojenny w Siekierkach.

Zagrożenia dla dziedzictwa kulturowego i zasady jego ochrony

Na całym obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec występują takie same zagrożenia dla dziedzictwa kulturowego. Najważniejsze z nich to:

- zły stan techniczny zabytkowej zabudowy oraz brak ekonomicznych bodźców dla jej renowacji,
- negatywny wpływ transformacji gospodarczej po 1989 r. dla architektury rezydencjonalnej (1/3 obiektów nie jest użytkowana, wiele popada w ruinę, inne ulegają zniszczeniu), przemysłowej, kolejowej,
- utrata walorów czytelności układów przestrzennych miejskich i wiejskich,
- duże koszty utrzymania zabytków sakralnych, przekraczające możliwości ich utrzymania, szczególnie na wsiach,
- negatywny wpływ ruchu tranzytowego na stan zabudowy, w szczególności na obszarach staromiejskich,
- niewłaściwe realizacje remontowe w budowlach zabytkowych,
- niszczenie stanowisk archeologicznych przez działalność rolniczą, nielegalną eksploatację kruszyw oraz nielegalną działalność poszukiwaczy skarbów.

W wyniku tych działań ulega zniszczeniu lub dekompozycji również historyczny krajobraz kulturowy np. przez lokalizację w nim inwestycji wielkokubaturowych, wielkoprzestrzennych, dominant wysokościowych (np. masztów, wież elektrowni wiatrowych) czy też nieuwzględnianie istniejącej zabudowy o walorach historycznych oraz włączanie rozwiązań przestrzenno-architektonicznych obcych tradycji lokalnej. Likwidowana jest infrastruktura kolejowa (linie kolejowe i budynki), będąca charakterystycznym elementem historycznego krajobrazu. Następuje degradacja terenów przywodnych, która przejawia się niszczeniem młynów, budowli hydrotechnicznych oraz chaotyczną obudową brzegów i zagradzaniem dostępu do wód. W miastach zagospodarowuje się tereny dawnych fos przez wprowadzanie na nie zabudowy.

Brak jest również ewidencji dóbr kultury współczesnej, odpowiedniej jednostki systemowo się nią zajmującej oraz systemu identyfikacji tych dóbr.

Działania zmierzające do utrzymania i wykorzystania walorów dziedzictwa kulturowego powinny obejmować przede wszystkim:

- ochronę krajobrazu kulturowego, tworzenie parków kulturowych (44 w województwie zachodniopomorskim, 40 w województwie lubuskim), obszarów kulturowo-krajobrazowych,
- ustanowienie nowych pomników historii i zespołów zabytkowych,
- ochronę zabytków przemysłu i techniki, dworców i przystanków kolejowych, wiaduktów i tuneli,
- rewitalizację i rewaloryzację układów urbanistycznych i ruralistycznych oraz zespołów uzdrowskowych, z możliwością wprowadzania nowych funkcji do obiektów zabytkowych,
- kreowanie wizerunku miejscowości przez określony, charakterystyczny zabytek, element dziedzictwa niematerialnego czy dominantę architektoniczną,
- poszerzanie ofert turystycznych na bazie dziedzictwa kulturowego przez szerokie udostępnianie zabytków,
- aktywne przyciąganie inwestorów dla zagospodarowania zabytków poprzez stosowanie zachęt inwestycyjnych, skuteczną pomoc publiczną i kreowanie partnerstwa publiczno-prywatnego.

W planowaniu przestrzennym należy uwzględniać potrzebę zachowania i odnowy walorów oraz cech krajobrazu kulturowego w miejscach o szczególnym znaczeniu dla tożsamości regionu oraz ochronę wyróżniających się współczesnych nieobjętych ochroną obiektów architektonicznych (dóbr kultury współczesnej) i zagospodarowania ich otoczenia.

2.4. Sfera osadnicza

2.4.1. Główne struktury przestrzenne osadnictwa

Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju z 2001 roku określiła dla Polski model struktury przestrzennej, który był podstawą praktyki planistycznej w skali krajowej i regionalnej w ostatnim dziesięcioleciu. W modelu tym wyróżnione zostały szczególnie bieguny polaryzacji – Warszawa jako metropolia stołeczna, równomiernie rozmieszczone ośrodki wzrostu (europole, w tym Wrocław i Szczecin), ośrodki o znaczeniu krajowym (Zielona Góra) i regionalnym (Koszalin, Gorzów Wlkp., Legnica, Jelenia Góra, Wałbrzych) – oraz pasma rozwoju, strefy restrukturyzacji i interwencji. Potencjalne pasma przyspieszonego rozwoju o znaczeniu europejskim przebiegają przez obszar polskiej części pogranicza na linii Berlin - Warszawa, Praga - Warszawa, Berlin - Kraków, a główne krajowe pasma rozwoju łączą Wrocław z Poznaniem, Wrocław ze Szczecinem, Szczecin z Bydgoszczą i Szczecin z Gdańskiem. Strefy restrukturyzacji i interwencji to Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy, rejon Wałbrzycha i Pomorze Środkowe z przylegającą do niego częścią Pomorza Zachodniego.

W aktualnej, przyjętej przez Radę Ministrów, Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 obszar polskiej części pogranicza Polski i Niemiec został zdiagnozowany jako peryferyjny w stosunku do obszarów wzrostu, którymi w myśl założeń koncepcji są policentryczne metropolie sieciowe z Warszawą jako największym ośrodkiem metropolitalnym na czele. Rezygnując z wyznaczania pasm rozwojowych KPZK 2030 skoncentrowała się na kluczowym dla rozwoju społeczno-ekonomicznego i przestrzennego znaczeniu powiązań między ośrodkami metropolii sieciowej (dziesięć miast) oraz tymi ośrodkami a innymi dużymi miastami o znaczeniu regionalnym.

Obszary funkcjonalno-przestrzenne

Obszary funkcjonalno-przestrzenne to tereny o zbliżonych warunkach naturalnych, poziomie rozwoju, problemach rozwojowych i funkcjach. Na poszczególnych obszarach może być prowadzona jednolita polityka przestrzenna, zróżnicowana w stosunku do obszarów pozostałych. W województwach leżących w polskiej części pogranicza polsko-niemieckiego nie ma jednolitego podejścia do delimitacji obszarów funkcjonalno-przestrzennych, a nawet termin ten jest pomijany. W każdym województwie zastosowano inne kryteria wydzielenia takich obszarów, przypisując im też różne kategorie funkcji.

W **województwie dolnośląskim** obszary wyznaczone zostały na podstawie analizy struktury użytkowania gruntów. Za tereny związane z rolniczym użytkowaniem gruntów uznano gminy, w których udział użytków rolnych przekracza 60% całej ich powierzchni; jako strefy leśne wyznaczono gminy, gdzie udział lasów przekracza 30% powierzchni ogólnej. Przeprowadzona analiza wskazuje na cztery główne strefy struktury funkcjonalno-przestrzennej terenów niezurbanizowanych regionu:

- rolną w obrębie Niziny Środkowopolskiej,
- leśno-rolną w obrębie Nizin Sasko-Łużyckiej i Środkowopolskiej,
- rolną w obrębie Przedgórza Sudetów i Niziny Środkowopolskiej,
- leśno-rolną w obrębie Sudetów i Przedgórza Sudeckiego.

Z kolei analiza terenów zurbanizowanych, uwzględniająca podział na tereny mieszkaniowe, przemysłowe, usługowe oraz wypoczynkowe, pozwoliła na stworzenie typologii ośrodków pod względem dominującej funkcji terenu. Rejonem silnej koncentracji przemysłu jest Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy, Wrocław wraz z sąsiednimi gminami, Wałbrzych i Świdnica oraz Bolesławiec i Warta Bolesławiecka.

Przewagę terenów mieszkaniowych w skali całego województwa ma Wrocław wraz z otaczającymi go gminami, od najbardziej wysuniętych na południe Kobierzyc i Żórawiny po Trzebnicę i Krośnice. Znacznie mniejszą koncentrację wykazuje Jelenia Góra wraz z gminami sąsiadującymi z miastem oraz Wałbrzych, który wraz z pobliskimi miastami: Świebodzice, Świdnica, Boguszów-Gorce, Jedlina-Zdrój, tworzy aglomerację.

Województwo lubuskie. Struktura przestrzenna województwa opiera się na podstawowych osiach:

- antropogenicznych (jednej wschód-zachód wzdłuż II i III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego oraz drugiej północ-południe w relacji Gorzów Wlkp. - Zielona Góra) oraz
- przyrodniczych (doliny Odry, Noteci i Warty).

Jako główne elementy krystalizujące strukturę przestrzenną województwa lubuskiego przyjęto pasma rozwoju, zespoły miast, miejskie ośrodki rozwoju i obszar węzłowy, omówione w części studium dotyczącej hierarchii miast. Na podział ten nakładają się struktury przyrodnicze, obszary wiejskie, przemysłowe, zagrożone powodzią i inne, należące do poszczególnych stref, również omówione w studium.

Ponadto w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego wskazano strefy przyspieszonej urbanizacji, do których należą zespoły miast, miasta transgraniczne, obszar aglomeracyjny Gorzowa Wlkp. i pasmo rozwoju Kostrzyn n. Odrą - Drezdenko.

Województwo zachodniopomorskie. W planie zagospodarowania przestrzennego, biorąc pod uwagę cechy fizjograficzne terenu, sytuację demograficzną i społeczno-ekonomiczną, poziom rozwoju i dominujące funkcje obszarów, wydzielono pięć stref funkcjonalnych:

- nadodrzańską (Szczecin, Świnoujście, Stargard Szczeciński i okolice), z dominującą funkcją gospodarczą (usługi, przemysł, gospodarka morska, rolnictwo) i transportową, z dużym udziałem turystyki i ochrony środowiska; strefa ta praktycznie pokrywa się ze szczecińskim obszarem funkcjonalnym,
- nadmorską (pas gmin od Świnoujścia do Koszalina i dalej wzdłuż brzegu Bałtyku), z dominującą funkcją turystyczną (w tym uzdrowiskami), z udziałem gospodarki morskiej, rolnictwa i przemysłu; w jej obrębie znajduje się koszalińsko-kołobrzeski obszar funkcjonalny,
- centralną (gminy powiatów drawskiego, łobeskiego, szczecineckiego, świdwińskiego i wałeckiego), z dominującą funkcją turystyczną i słabszą rolniczą; jest to strefa stagnacji społeczno-gospodarczej i depopulacji,
- choszczeńsko-wałecką, z dominującą funkcją ochrony środowiska, leśną, turystyczną i słabszą rolniczą;
- szczecinecką, z dominującą funkcją rolniczą, leśną i turystyczną.

Strefy te pokrywają powierzchnię całego województwa, a granice stref sąsiadujących przenikają się.

2.4.2. Hierarchia miejskiej sieci osadniczej

Ustalania Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 stanowiąc będą podstawę dla planowania przestrzennego w tym i następnym dziesięcioleciu, dlatego określona tu hierarchia sieci osadniczej powinna być traktowana jako docelowa i obowiązująca w praktyce planistycznej.

Według KPZK 2030 na obszarze polskiej części pogranicza polski i Niemiec podstawowymi elementami sieci osadniczej są:

- ośrodki metropolitalne – Wrocław i Szczecin, świadczące usługi wyższego rzędu, administracyjne, polityczne, naukowe, gospodarcze, społeczne, kulturalne,
- ośrodki regionalne – Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski i Koszalin, pełniące niektóre funkcje metropolitalne, jednak funkcjonalnie powiązane z ośrodkami metropolitalnymi i im podległe w niektórych aspektach,

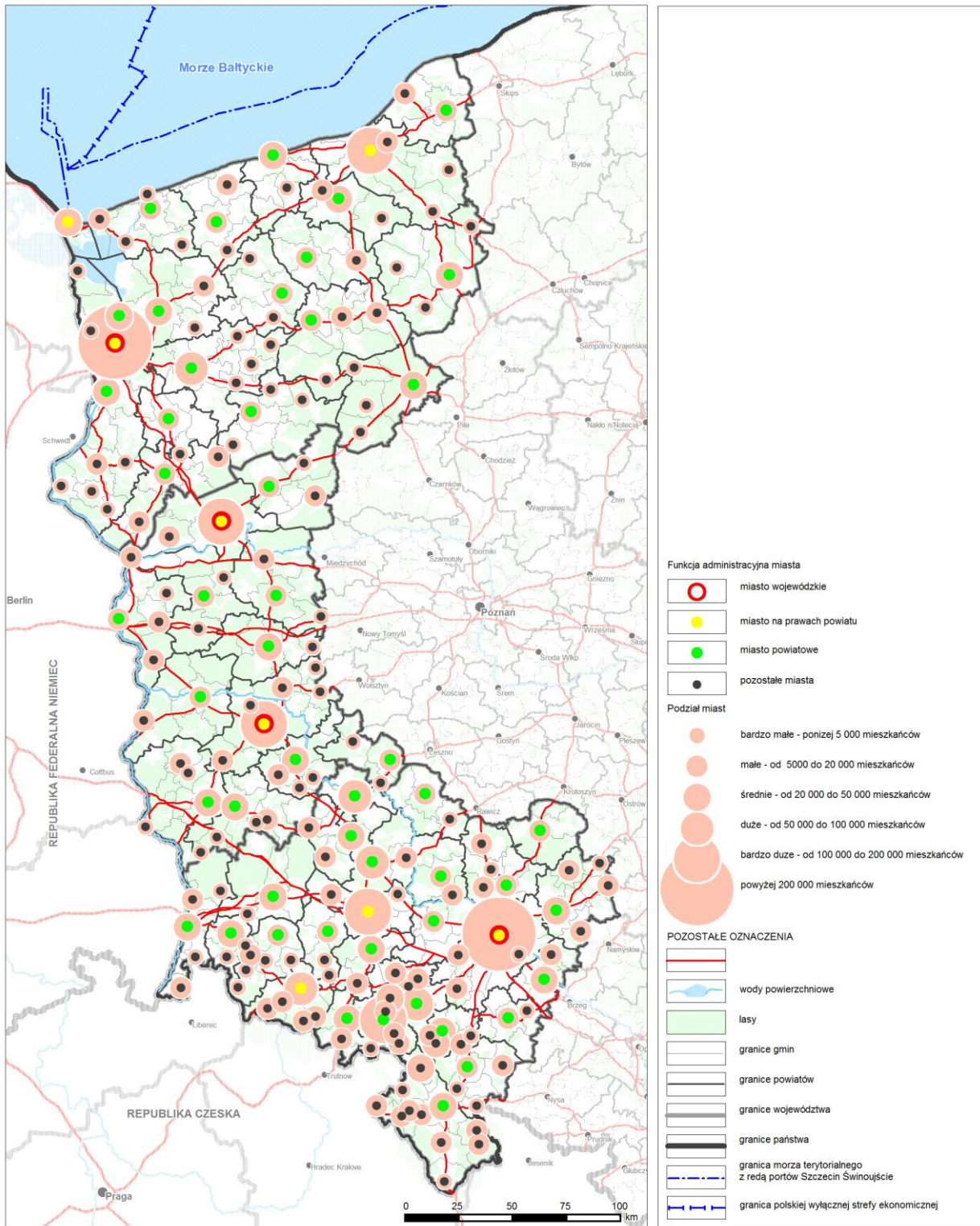
a drugorzędnymi:

- miasta subregionalne – Kołobrzeg, Świnoujście, Stargard Szczeciński, Głogów, Polkowice, Lubin, Legnica, Jelenia Góra, Wałbrzych, Świdnica, będące „katalizatorami” funkcji pozarolniczych oraz przedsięwzięć rozwojowych,
- miasta lokalne – pozostałe,
- obszary wiejskie.

Przedstawiona tu hierarchia daje możliwość kształtowania struktur osadniczych, w szczególności zespołów miast, i określania znaczenia poszczególnych ośrodków w układzie regionalnym i subregionalnym.

Niezależnie od ustaleń dokumentów krajowych województwa ustaliły własną hierarchię ośrodków miejskich, dla której głównym kryterium znaczenia poszczególnych miast było ich oddziaływanie na otoczenie w wymiarze regionalnym i lokalnym.

Rysunek. Miasta



Na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec odsetek ludności miejskiej jest wyższy niż przeciętnie w Polsce (68,5% wobec 60,9%). Zróżnicowanie przestrzenne sieci osadniczej jest znaczne, zarówno w układzie międzywojewódzkim (najbardziej zaludniony jest i najwięcej miast ma Dolny Śląsk, najmniej Ziemia Lubuska), jak i wewnątrzwojewódzkim. W tym ostatnim przypadku decydującymi, przeciwstawnymi czynnikami są skupienie ludności w dużych aglomeracjach i ich otoczeniu z jednej i słabe zaludnienie obszarów leśnych z drugiej strony.

Tabela Podstawowe dane o sieci miejskiej obszaru polskiej części obszaru pogranicza (GUS, 2009)

Wskaźnik	Dolnośląskie	Lubuskie	Zachodniopomorskie	Polska
Gęstość sieci osadniczej (ilość miejscowości/100 km ²)	13,38	10,19	13,63	17,60
Gęstość miast (liczba miast/100 km ²)	0,46	0,3	0,3	0,28
Odsetek ludności w miastach (%)	70,3	63,6	68,7	61,0
Odsetek miast dużych o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys. (%)	3,3	4,8	3,2	4,3
Odsetek miast średnich o liczbie mieszkańców od 20 do 100 tys. (%)	18,7	9,5	19,9	20,0
Odsetek miast małych o liczbie mieszkańców poniżej 20 tys. (%)	78,0	85,7	82,3	75,7
Odsetek ludności miast dużych (%)	42,3	37,8	44,1	47,0
Odsetek ludności miast średnich (%)	32,7	19,7	27,7	31,6
Odsetek ludności miast małych (%)	25,0	42,5	28,2	21,3

Tabela Podział miast na kategorie i klasy (GUS, 2009)

Kategoria miasta	Klasa miasta	Województwo	Liczba mieszkańców w tys.	Liczba miast wg klas	Odsetek ludności wg klas (%)
Duże	VII	dolnośląskie	powyżej 200	1	31,3
		lubuskie		–	–
		zachodniopomorskie		1	34,9
	VI	dolnośląskie	100-200	2	11,2
		lubuskie		2	37,8
		zachodniopomorskie		1	9,2
Średnie	V	dolnośląskie	50-100	4	14,2
		lubuskie		–	–
		zachodniopomorskie		1	6,0
	IV	dolnośląskie	20-50	13	18,2
		lubuskie		4	19,7
		zachodniopomorskie		8	21,7
Małe	III	dolnośląskie	10-20	17	11,4
		lubuskie		13	28,2
		zachodniopomorskie		13	16,3
	II	dolnośląskie	5-10	29	9,6
		lubuskie		5	5,1
		zachodniopomorskie		8	4,3
	I	dolnośląskie	poniżej 5	25	4,2
		lubuskie		18	9,2
		zachodniopomorskie		30	7,6
Ogółem	dolnośląskie			91	100
	lubuskie			42	100
	zachodniopomorskie			62	100

Województwo dolnośląskie. Dolny Śląsk, w porównaniu do średniej dla województw w Polsce, charakteryzuje się dużą liczbą miast, wysokim wskaźnikiem urbanizacji (70,6%) oraz proporcjonalnym udziałem ludności miast małych, średnich i dużych. W relacji do średniej dla województw Polski, większy jest udział zarówno ludności, jak i liczby miast małych, a mniejszy udział zarówno mieszkańców, jak i liczby miast dużych.

W województwie występują cztery koncentracje powiatów o najwyższym poziomie urbanizacji. Są to powiaty Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego (głogowski i lubiński), powiaty pogranicza polsko-czesko-niemieckiego (zgorzelecki i lubański), powiaty na południu województwa (wałbrzyski, świdnicki, dzierzoniowski i kłodzki) oraz na wschodzie powiat oławski. Najniższy poziom urbanizacji występuje w powiatach położonych wokół Wrocławia: wrocławskim, średzkim, strzelińskim oraz w powiatach legnickim i milickim.

Sieć ośrodków administracyjnych jest policentryczna, obejmuje ośrodki gminne, powiatowe i ośrodek wojewódzki. Łącznie w województwie jest 169 ośrodków gminnych: 36 miejskich, 55 miejsko-wiejskich i 78 wiejskich. Wśród nich znajduje się 26 miast pełniących funkcję ośrodków powiatowych, przy czym trzy z nich – Wrocław, Legnica i Jelenia Góra – są jednocześnie miastami na prawach powiatu.

Szczególne miejsce w strukturze ośrodków miejskich województwa zajmuje kształtujący się wrocławski obszar metropolitalny, który może stać się centrum Regionu Metropolitalnego Dolnego Śląska. W jego skład wchodzi główne ośrodki miejskie: Legnica, Jelenia Góra, Wałbrzych oraz Świdnica z otaczającymi je obszarami. Stolica Dolnego Śląska liczy ponad 632 tys. mieszkańców. Do kategorii miast dużych, poza ośrodkiem metropolitalnym zostały zaliczone dwa miasta o liczbie mieszkańców przekraczającej 100 tys.: Wałbrzych i Legnica. Szczególne miejsce w sieci osadniczej zajmuje Zgorzelec, który ma powiązania przestrzenne z pobliskim Görlitz. Łączna liczba mieszkańców tego duopolu przekracza 89 tysięcy. Sam Zgorzelec zalicza się zgodnie z przyjętą klasyfikacją, do miast średnich.

Rozwój miejskich ośrodków osadniczych jest nierównomierny. Rośnie znaczenie miast w północnej części województwa, z dominującym pod tym względem ośrodkiem wrocławskim, ośrodkami LGOM (Głogów, Legnica, Lubin, Polkowice) i Bolesławcem.

W **województwie lubuskim** występuje policentryczna struktura osadnicza, cechująca się brakiem dominacji jednego miasta, względnie równomiernym rozmieszczeniem miast na całym obszarze i ich niezłej dostępności komunikacyjnej i transportowej.

W województwie znajdują się 83 ośrodki gminne: 9 gmin miejskich, 33 gminy miejsko-wiejskie, 41 gmin wiejskich. 12 miast jest siedzibami powiatów, w tym Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski są miastami na prawach powiatu.

W województwie przyjęto podział miast i ośrodków gminnych na ośrodki o znaczeniu krajowym (I rzędu), regionalnym (II rzędu), ponadlokalnym (III rzędu) i lokalnym (IV rzędu). Do ośrodków najwyższej kategorii należą Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski, do miast II rzędu – większe miasta powiatowe: Nowa Sól, Żary, Żagań, Gubin, Słubice, Kostrzyn nad Odrą, Świebodzin, Międzyrzecz. W ostatniej kategorii są małe miasta i wiejskie ośrodki gminne.

Dwa główne miasta województwa pełnią funkcje administracyjne: Zielona Góra jest siedzibą władz samorządowych, Gorzów Wielkopolski zaś siedzibą administracji rządowej. W obu miastach ma miejsce istotna koncentracja funkcji publicznych o charakterze ponadlokalnym. Tworzą one organizmy silnie zróżnicowane wewnętrznie, ich rozwój będzie w największym stopniu determinował procesy rozwoju województwa.

W sieci osadniczej województwa lubuskiego wyróżnia się następujące struktury przestrzenne:

- pasmo przyspieszonego rozwoju Gorzów Wielkopolski - Zielona Góra - Nowa Sól, główna oś rozwoju województwa,
- zespół miast Sulechów - Zielona Góra - Nowa Sól, zwany Lubuskim Trójmiastem,
- zespół miast Gorzów Wlkp. - Skwierzyna,
- zespół miast Żary - Żagań - Szprotawa,
- pasmo Gubin - Brody w rejonie planowanego zagłębia węgla brunatnego,
- pasmo wzdłuż Odry i Nisy Łużyckiej z ośrodkami o znaczeniu regionalnym: Kostrzynem n.Odrą, Słubicami i Gubinem,
- pasmo Kostrzyn n.Odrą - Gorzów Wlkp. - Drezdenko,

- obszar węzłowy – skrzyżowanie projektowanej autostrady A2 i drogi ekspresowej S3 w rejonie Świebodzina i Międzyrzecza.

Województwo zachodniopomorskie dzieli się na 114 gmin i 21 powiatów. Spośród 65 miast województwa trzy są miastami na prawach powiatu. Odsetek ludności miejskiej wynosi 68,9%, przy czym w samym Szczecinie mieszka blisko jedna czwarta ludności całego województwa.

Rozkład przestrzenny miast jest dość równomierny, zasadnicze różnice widać natomiast w rozmieszczeniu ośrodków według liczby mieszkańców. Największy ośrodek miejski, Szczecin, znajduje się w zachodniej części województwa, drugi co wielkości, ponad 100-tysięczny Koszalin, w części północno-wschodniej. Stosunkowo mało jest miast średnich w centralnej części województwa; wszystkie leżą na obrzeżach. Najliczniej występują miasta bardzo małe (poniżej 5 tys. mieszkańców); mieszka w nich niespełna 8% ludności miejskiej.

Szczecin jest miastem rdzeniowym szczecińskiego obszaru funkcjonalnego. Jego oddziaływanie obejmuje tereny po stronie niemieckiej; strukturą przestrzenną większą od szczecińskiego obszaru funkcjonalnego jest Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina.

Koszalin tworzy wraz z Kołobrzegiem, Białogardem i mniejszymi miastami koszalińsko-kołobrzesci obszar funkcjonalny. Ośrodkami regionalnymi są ponadto: Świnoujście, Stargard Szczeciński, Wałcz i Szczecinek. Żadne z tych miast nie leży w centrum województwa, co ogranicza dostęp do wielu usług mieszkańcom centrum, jak również powodujeciążenie niektórych z tych miast (Wałcza i Szczecinka) ku ościennym województwom.

Rolę ośrodków subregionalnych w głównej mierze przejęły miasta powiatowe. Peryferyjne położenie i słaba dostępność miast położonych poza szczecińskim obszarem funkcjonalnym i aglomeracją koszalińską w dłuższej perspektywie może prowadzić do wyludniania się tych ośrodków i zapaści demograficznej. Na to zjawisko narażona jest zwłaszcza centralna strefa województwa.

Obszary metropolitalne

Na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec znajdują się dwa ośrodki metropolitalne: Wrocław i Szczecin. Wraz z otaczającymi je gminami tworzą one obszary metropolitalne.

Obszar metropolitalny Wrocławia

Wrocław stanowi główny i największy ośrodek osadniczy województwa dolnośląskiego, zamieszany przez 22% jego ludności, z ok. 31,5% ogółu pracujących w regionie. Jest on bezspornie zaliczany do grupy najważniejszych metropolii polskich, a w skali międzynarodowej postrzegany jako ośrodek mający potencjał dla wykształcenia w przyszłości obszaru metropolitalnego o randze europejskiej. Na określenie tego obszaru metropolitalnego w programie ESPON i projekcie Planet CenSe mianem „słabego MEGA (Metropolitan European Growth Areas)” wpłynęły analizy wskaźników, w głównej mierze dotyczących zagadnień transportowych, rynku pracy oraz wiedzy (m.in. dostępu do edukacji i aktywności naukowej). Zasadniczy wpływ na jego rozwój ma położenie na skrzyżowaniu ważnych krajowych i europejskich szlaków komunikacyjnych, w tym m.in. III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego oraz Środkoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65. Miasto pełni rolę głównego ośrodka administracyjnego, dużego centrum usługowego oraz produkcyjnego. Jest także jednym z głównych ośrodków akademickich kraju.

W skład obszaru metropolitalnego Wrocławia wchodzi podregiony NUTS III: miasto Wrocław oraz powiaty milicki, oleśnicki, oławski, średzki, trzebnicki, wołowski, wrocławski i strzeliński.

Wokół Wrocławia zachodzą dynamiczne procesy urbanizacyjne, które określić można jako kształtowanie się obszaru metropolitalnego. Analizy zmian liczby ludności w gminach w latach 1998-2009 wykazały wzrost głównie w obrębie:

- gmin ościennych: Czernica, Długołęka, Kobierzyce, Wisznia Mała, Oborniki Śląskie, Miękinia, Kąty Wrocławskie, na obszarze wiejskim gminy Siechnice oraz w gminie Żórawina,
- gmin znajdujących się w północno-wschodniej części obszaru: Dobroszyce, Zawonia oraz na obszarach wiejskich gmin: Oleśnica, Syców,
- gmin w południowo-wschodniej części obszaru (największy na obszarach wiejskich gmin Oława i Jelcz-Laskowice).

Analizy zmian liczby ludności, przeprowadzone w obrębie Wrocławia w latach 1998-2009 wykazały spadek liczby mieszkańców stolicy województwa na rzecz gmin ościennych, niemniej jednak rola Wrocławia jako najbardziej prężnego ośrodka w regionie jest bezsporna.

Uzupełnić rysunek: Obszar metropolitalny Wrocławia – Wrocław

Obszar metropolitalny i transgraniczny region metropolitalny Szczecina

Szczecin, liczący 405 tys. mieszkańców, jest największym ośrodkiem miejskim w województwie zachodniopomorskim, centrum administracyjnym, gospodarczym, kulturalnym i akademickim. W kategoriach europejskich uważany jest za „słaby MEGA”. Jako miasto nadbałtyckie jest ważnym ośrodkiem portowym i komunikacyjnym, jednym z kluczowych punktów Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65, dodatkowo leżącym na szlaku Via Hanseatica. Z tego względu Szczecin ma predyspozycje do rozwijania współpracy z innymi miastami nadbałtyckimi, zwłaszcza z leżącymi po drugiej stronie Bałtyku dużymi ośrodkami w Danii i Szwecji i transmitowania jej na obszar polskiej części pogranicza Polski i Niemiec.

W obszarze powiązań funkcjonalnych Szczecina wydzielono:

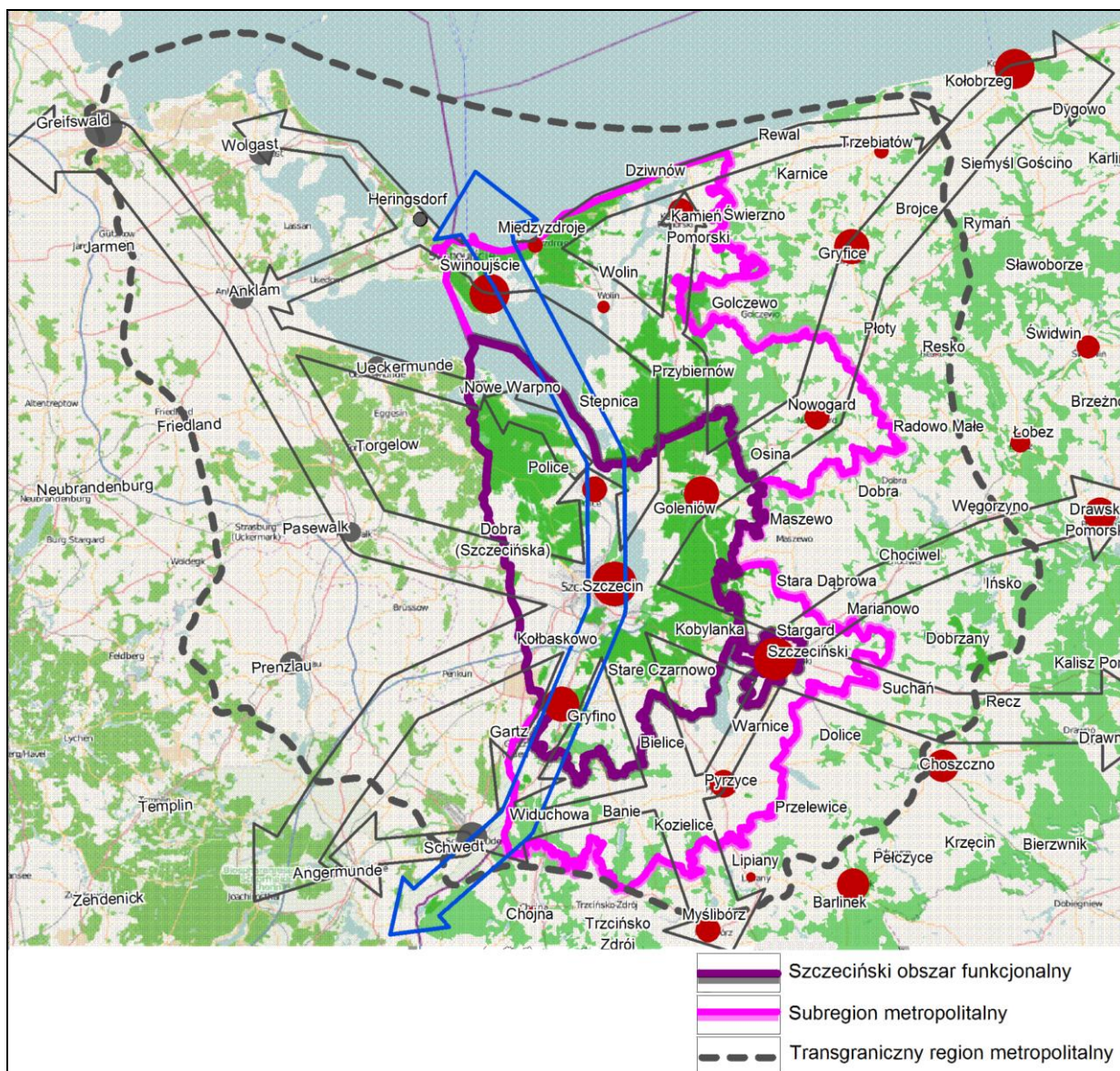
- szczeciński obszar funkcjonalny, w skład którego wchodzi sąsiadujące ze Szczecinem gminy o bardzo dużym stopniu powiązań funkcjonalnych,
- subregion metropolitalny, obejmujący pierścień gmin o słabszych powiązaniach funkcjonalnych ze Szczecinem,
- Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina, który obejmuje część województwa zachodniopomorskiego oraz część Meklemburgii-Pomorza Przedniego w Niemczech.

W oparciu o analizę powiązań funkcjonalnych teoretycznych i faktycznych (dojazdy do pracy) oraz analizę cech miejskich gmin, do szczecińskiego obszaru funkcjonalnego zaliczono, oprócz samego Szczecina, dziewięć gmin: Dobrą (Szczecińską), Kołbaskowo, Gryfino, Stare Czarnowo, Kobylankę, Goleniów, Police, Nowe Warpno i miasto Stargard Szczeciński. W szczecińskim obszarze funkcjonalnym mieszka 618 tys. osób. Obecna struktura funkcjonalno-przestrzenna stanowi policentryczny układ ze Szczecinem jako miastem rdzeniowym, czterema miastami średniej wielkości (Police, Goleniów, Gryfino, Stargard Szczeciński) oraz małym miastem Nowym Warpnem. Uzupełnieniem układu są ośrodki wiejskie. Czynnikiem przekształcającym układ jest rozrastanie się zabudowy w kierunku zachodnim, północnym i wschodnim.

W skład subregionu metropolitalnego wchodzi gminy leżące na zewnątrz szczecińskiego obszaru funkcjonalnego, w tym nadmorskie miasta Świnoujście, Międzyzdroje i Dziwnów oraz leżące w strefie Zalewu Szczecińskiego Wolin i Kamień Pomorski, a także Nowogard i Pyrzyce.

Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina obejmuje położony jeszcze dalej na wschód pierścień gmin oraz przygraniczne obszary Meklemburgii-Pomorza Przedniego, w tym miasta Wolgast, Anklam, Ückermünde, Heringsdorf, Pasewalk, Prenzlau i Schwedt. Liczba mieszkańców TRMSz wynosi ok. 1,2 mln. Powiązania funkcjonalne ze Szczecinem mają charakter naturalny, gdyż jest on historyczną stolicą dawnego Pomorza Przedniego, istnieje jednak otwarta kwestia ich zintensyfikowania.

Rysunek. Obszar metropolitalny i Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina



Krajowe ośrodki wzrostu

Zielona Góra i **Gorzów Wielkopolski**, sklasyfikowane w KPZK 2030 jako ośrodki regionalne, są w województwie lubuskim uznane za ośrodki o randze krajowej. Decydującymi kryteriami są: ich wielkość, funkcje administracyjne (siedziby wojewódzkich władz samorządowych i rządowych) oraz powiązania zewnętrzne.

Zielona Góra liczy 117,5 tys., a Gorzów Wlkp. 125,4 tys. mieszkańców. Łącznie w obu miastach mieszka 38,7% ludności miejskiej województwa i stanowi to jednocześnie prawie jedną czwartą populacji województwa ogółem. Do roku 2020 przewiduje się wzrost liczby mieszkańców o ok. 9 tys. w każdym z miast. W latach 2020-2030 wzrost liczby ludności prognozowany jest tylko w Zielonej Górze.

Oba miasta, w których znajdują się siedziby władz administracyjnych samorządowych i rządowych, są oddalone od siebie o 105 km. Oba leżą w Środkowoeuropejskim Korytarzu Transportowym CETC-ROUTE65 i połączone będą drogą ekspresową S3 oraz linią kolejową.

Zielona Góra i Gorzów Wlkp. są głównymi ośrodkami akademickimi województwa, centrami kultury, koncentracji usług wyższego rzędu. W Babimoście, w pobliżu Zielonej Góry znajduje się port lotniczy.

Rozwój Zielonej Góry i Gorzowa Wlkp. oraz innych miast województwa najlepiej powiązanych z układem międzynarodowym będzie w znacznym stopniu determinował procesy rozwoju całego regionu. Na

ich terenie zlokalizowane są tereny inwestycyjne Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Regionalne ośrodki wzrostu i równoważenia rozwoju

Regionalne ośrodki wzrostu i równoważenia rozwoju zostały wskazane przez poszczególne województwa. Brak jednolitego kryterium wyznaczania tych ośrodków dla całego obszaru polskiej części pogranicza. Nie pokrywają się one (z wyjątkiem Koszalina) z klasyfikacją miast dokonaną w KPZK 2030. Są nimi, w zależności od województwa, miasta o bardzo zróżnicowanym potencjale demograficznym, społecznym, gospodarczym, pełnionych funkcjach i zasięgu oddziaływania – od powiatowych, niespełna 20-tysięcznych, po duże, ponad stutysięczne, będące w przeszłości miastami wojewódzkimi. Ranga tych miast nie zależy tylko od liczby ludności. Ze względu na swój potencjał społeczno-ekonomiczny i położenie pełnią one, w bardziej lub mniej ograniczonym zakresie, funkcje ośrodków wzrostu w skali regionalnej, a największe z nich – ponadregionalnej.

W *województwie dolnośląskim* wyróżniono 11 ośrodków aktywizacji i równoważenia rozwoju o znaczeniu regionalnym, z których największymi są: Wałbrzych (120 tys. mieszkańców), Legnica (104 tys.), Jelenia Góra (84 tys.), zespół miast Dzierżonów-Bielawa-Pieszycy (77 tys.), Lubin (74 tys.) Głogów (68 tys.), Świdnica (60 tys.) oraz liczące poniżej 50 tysięcy mieszkańców: Bolesławiec, Zgorzelec, Kłodzko i Bogatynia.

Główne miasta regionu – Wałbrzych, Legnica i Jelenia Góra – mają potencjał demograficzno-produkcyjny o zasadniczym znaczeniu dla rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego regionu, a także obsługi jego mieszkańców. Ponadto ośrodki pełnią funkcję regionalnych centrów usługowych.

Warunkiem utrzymania rozwiniętej, policentrycznej sieci osadniczej województwa jest poprawa funkcjonowania tworzących je pozostałych ośrodków aktywizacji i równoważenia rozwoju o znaczeniu regionalnym. Głogów, Lubin i Polkowice wraz z Legnicą stanowią zgrupowanie średnich ośrodków miejskich i tworzą Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy, dysponujący znaczącą liczbą miejsc pracy.

Bogatynia, Bolesławiec, Świdnica i Dzierżonów także są ważnymi ośrodkami przemysłowymi, w których udział pracujących w sektorze przemysłowym jest większy niż średnia dla województwa.

Istotnym regionalnym ośrodkiem usługowym jest Kłodzko, które w strefie górskiej i podgórskiej pełni głównie funkcje turystyczne i uzdrowiskowe.

Zgorzelec jest węzłem komunikacyjnym i ośrodkiem przemysłowym. Jego rangę podnosi fakt, iż razem z prawie dwukrotnie większym niemieckim Görlitz tworzy tzw. Europa-miasto.

Województwo lubuskie. Wśród miejskich ośrodków rozwoju wyznaczonych w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego znajduje się 8 miast o znaczeniu regionalnym II rzędu, wśród których największe są 40-tysięczne Nowa Sól i Żary oraz liczący 26 tys. mieszkańców Żagań. Pozostałe to: Świebodzin, Słubice, Kostrzyn nad Odrą, Międzyrzecz i Gubin (od 22 tys. do 17 tys. mieszkańców). Łącznie w tych ośrodkach mieszka jedna piąta ogólnej liczby ludności województwa. Są to ośrodki dużo mniejsze niż ośrodki regionalne województw dolnośląskiego i zachodniopomorskiego. Tym samym ich oddziaływanie w skali całego obszaru studium nie jest duże.

Nowa Sól i Żary to dynamicznie rozwijające się ośrodki przemysłowe. Świebodzin i Międzyrzecz leżą w obszarze węzłowym, obejmującym skrzyżowanie autostrady A2 i drogi ekspresowej S3. Żagań jest ważnym ośrodkiem usługowo-przemysłowym, turystycznym i edukacyjnym, pełni również funkcje akademickie. W Kostrzynie n.Odrą powstaje klastr papierniczy.

Kostrzyn n.Odrą, Słubice oraz Gubin można zaliczyć do miast o charakterze transgranicznym. Wśród nich największym potencjałem odznacza się „dwumiasto polsko-niemieckie” Słubice/Frankfurt n.O, skupiające ponad 76 tys. mieszkańców.

W *województwie zachodniopomorskim* ośrodkiem o znaczeniu ponadregionalnym jest Koszalin (108 tys. mieszkańców); oprócz niego istnieje 5 ośrodków regionalnych i równoważenia rozwoju: Starogard Szczeciński (70 tys.), Kołobrzeg (45 tys.), Świnoujście (41 tys.), Szczecinek (38 tys.) i Wałcz (26 tys.).

Koszalin wraz z Kołobrzegiem stanowi drugi pod względem koncentracji potencjału rozwoju obszar funkcjonalny województwa. Koszalin z racji dużego oddalenia od ośrodka metropolitalnego, jakim jest

Szczecin, pełni ponadregionalne funkcjach w dziedzinie edukacji, nauki, kultury, ochrony zdrowia i administracji. Kołobrzeg z kolei to największa miejscowość wypoczynkowo-uzdrowska w regionie (ponad 250 tys. turystów rocznie).

Stargard Szczeciński jest znaczącym ośrodkiem gospodarczym i administracyjnym. Na obrzeżach miasta zlokalizowana została podstrefa Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Miasto stanowi drugi główny ośrodek szczecińskiego obszaru funkcjonalnego i dostarcza szeregu usług zwłaszcza mieszkańcom wschodnich rubieży województwa.

Świnoujście jest portem morskim o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i ważnym ośrodkiem turystycznym i usługowym o zasięgu transgranicznym. Dysponuje największą w Polsce bazą promową, obsługującą ruch przez Bałtyk do Szwecji i Danii. Na wodach Zatoki Pomorskiej trwa budowa portu zewnętrznego i terminala gazu LNG. Obiekty te znacznie podniosą pozycję gospodarczą miasta i możliwości przeładunkowe portu.

Szczecinek położony na krańcach wschodnich obejmuje swoim oddziaływaniem również obszar położony poza granicami województwa. Jest to silny ośrodek przemysłu drzewnego i meblowego.

Wałcz jako regionalny ośrodek wzrostu wykazuje ciężenie ku Pile (województwo wielkopolskie), tworząc z tym miastem powiązania funkcjonalne. Jest ośrodkiem akademickim. Na terenie gminy działa podstrefa Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Miasta transgraniczne

Zalicza się do nich 7 miast leżących na obszarze polskiej części pogranicza bezpośrednio przy granicy Polski i Niemiec i mających swoje miasta-odpowiedniki w niemieckiej części pogranicza. Miasta transgraniczne mają podobne problemy i uwarunkowania rozwoju oraz w mniejszym czy większym stopniu współpracują ze sobą. Pozostają, bez względu na stopień integracji, obszarem wzajemnych relacji różnych systemów prawnych, podatkowych, administracyjnych, gospodarczych, a także różnych mentalności mieszkańców tych obszarów.

Specyficzne jest położenie *Szczecina*, który nie spełnia powyższych kryteriów miasta transgranicznego, jednakże zachodnia granica jego obszaru funkcjonalnego jest jednocześnie granicą Polski i Niemiec, w rzeczywistości więc Szczecin jest ośrodkiem bezpośredniej współpracy transgranicznej. Aspekty tej współpracy przedstawione zostały w części dotyczącej Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina.

Ważnym czynnikiem integrującym miasta transgraniczne są rzeki Odra i Nysa Łużycka. Mimo iż położenie nadrzeczne miast generuje problemy związane z ochroną przeciwpowodziową i utrzymaniem infrastruktury transportu wodnego, to wartością dodaną tego usytuowania są próby wspólnego rozwiązywania problemów z tym związanych i poszukiwanie nowych płaszczyzn współpracy.

Bogatynia należy do związku miast Mały Trójkąt Bogatynia - Hradek nad Nisou - Zittau. Jej położenie na styku trzech państw i „odcięcie” od reszty województwa skłaniają do współpracy z najbliższymi miastami po niemieckiej i czeskiej stronie.

Zgorzelec ma po stronie niemieckiej swojego odpowiednika w trzykrotnie od niego większym, 60-tysięcznym Görlitz. Silne związki między obu miastami wynikają zarówno z samego położenia, jak i z uwarunkowań historycznych, kiedy obie jednostki stanowiły jedno miasto. Znaczenie ma przy tym również wysoka ranga miasta Görlitz w systemie osadniczym Saksonii. W Zgorzelcu krzyżują się szlaki drogowe i kolejowe Dolnego Śląska. W aspekcie demograficznym Zgorzelec jest dotknięty procesami starzenia się, gdyż znaczny odsetek ludności jest w wieku poprodukcyjnym, a znikomy w wieku przedprodukcyjnym. Miasto ma też niski poziom świadczenia usług ponadlokalnych w porównaniu z resztą ośrodków miejskich województwa.

Pieńsk nie ma miasta-odpowiednika na drugim brzegu Nysy Łużyckiej, według przyjętych kryteriów nie może więc być traktowany jako miasto transgraniczne.

Łeknica (po stronie niemieckiej Bad Muskau) wyróżnia się atrakcyjnością turystyczną dzięki położeniu w bezpośrednim sąsiedztwie geoparku Łuk Mużakowa. W mieście znajduje się drogowe przejście graniczne; planowana jest jego przebudowa i uzyskanie połączenia przez Odrę w kierunku Drezna.

W **Gubinie** (po stronie niemieckiej Guben) również znajdują się drogowe i kolejowe przejścia graniczne dla mniejszych potoków transportowych. Działa wspólna dla obu miast oczyszczalnia ścieków oraz szkoła europejska im. Marii i Piotra Curie. Tworzony jest wspólny plan zagospodarowania przestrzennego dla obu miast.

Słubice znacznie ustępują pod względem potencjału demograficznego i społecznego swojemu odpowiednikowi po stronie niemieckiej, 60-tysięcznemu Frankfurtowi nad Odrą. Przez miasto przebiegają główne szlaki II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego: autostrada A2 i magistrala kolejowa E20 Berlin - Warszawa. W Słubicach znajduje się port rzeczny, który po modernizacji pełnić ma funkcje gospodarcze i turystyczne, oraz Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna. W mieście znajduje się uczelnia wyższa Collegium Polonicum, ściśle współpracująca z Europejskim Uniwersytetem Viadrina we Frankfurcie n. O. Powstał wspólny dla obu miast plan zagospodarowania przestrzennego.

Kostrzyn nad Odrą (po stronie niemieckiej Kietz) jest miastem przemysłowym i węzłem komunikacyjnym. Znajduje się tu specjalna strefa ekonomiczna oraz przejścia graniczne, drogowe i kolejowe. Na Odrze usytuowany jest port rzeczny z przystanią pasażerską.

Gryfino, podobnie jak Pieńsk w województwie dolnośląskim, nie ma niemieckiego miastoodpowiednika za Odrą.

Nowe Warpno, należące do szczecińskiego obszaru metropolitalnego, jest małym ośrodkiem rybackim i turystycznym. Ze względu na brak tradycji współpracy nie można mówić o powiązaniach transgranicznych miasta z leżącym po drugiej stronie granicznego akwenu niemieckim miastem Altwarp.

Świnoujście (po stronie niemieckiej Anklam, Bansin i Heringsdorf) obsługuje zarówno ruch turystyczny krajowy, jak i stale rosnący ruch turystyczny z Niemiec. Współpracuje z gminami po niemieckiej stronie, przede wszystkim w zakresie infrastruktury turystycznej. Brak stałego połączenia między wyspami Uznam i Wolin, na których leży miasto, ogranicza dostęp do jego centralnej części (między wyspami kursują promy) i stanowi duże utrudnienie komunikacyjne. Od strony niemieckiej do centrum miasta została doprowadzona turystyczna linia kolejowa.

2.4.3. Wiejska sieć osadnicza

Wsie na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec, podobnie jak miasta, mają średniowieczny rodowód oraz zachowane jeszcze dawne, bardzo zróżnicowane układy przestrzenne, które ulegają zmianom pod wpływem ewolucji procesów osadniczych i zmian społeczno-gospodarczych. Największe zmiany w układzie przestrzennym dotyczą wsi zlokalizowanych w sąsiedztwie miast i są efektem suburbanizacji. Zmienia się charakter zabudowy z zagrodowej na jednorodziną z gęstą siatką ulic, bez wykształconych przestrzeni publicznych i terenów zielonych. Zmianie ulega też struktura ludności z wiejskiej na miejską oraz funkcje wsi. Przystają one pełnić swoje dotychczasowe funkcje związane wyłącznie z rolnictwem i stają się obszarami wielofunkcyjnymi. Procesy te przebiegają równolegle we wszystkich województwach na obszarze studium.

Tabela. Wybrane dane o obszarach osadnictwa wiejskiego na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec

Wskaźnik	Dolnośląskie	Lubuskie	Zachodniopomorskie	Obszar studium	Polska
Liczba ludności wiejskiej (w tys.)	861,3	369,3	529,3	1 758,9	14 935,4
Odsetek ludności wiejskiej (%)	29,9	36,5	31,2	31,5	39,1
Liczba wsi	2 355	1 068	1 742	5 165	40 350
Przeciętna wielkość wsi (liczba mieszkańców)	367	273,1	170,3	341	347
Gęstość wsi (liczba wsi na 100 km ²)	11,8	7,6	7,6	9,1	13,7

Duża liczba gmin wiejskich to obszary kumulacji barier rozwojowych o niekorzystnej strukturze demograficznej, rozproszonym osadnictwie, niskim poziomie infrastruktury itd. Przejawem zapóźnienia cywilizacyjnego niektórych obszarów wiejskich jest znacznie niższe niż w miastach wyposażenie gospodarstw domowych w urządzenia sanitarne i nowoczesne instalacje grzewcze, a także w infrastrukturę chroniącą środowisko naturalne. Stan infrastruktury technicznej na wsi poprawił się wydatnie w ostatnim dziesięcioleciu – dotyczy to zwłaszcza wyposażenia w sieć wodociągową. W porównaniu z mieszkańcami miast ludność wiejska ma jednak dużo gorszy dostęp do kanalizacji, sieci gazowej, oczyszczania ścieków. Najmniejszy postęp zaznaczył się w dziedzinie usuwania odpadów stałych.

Podobnie jak w przypadku miast uwarunkowania historyczne i gospodarcze, zależne m.in. od czynników fizjograficznych, sprawiają, iż obszary wiejskie w polskiej części pogranicza Polski i Niemiec wykazują istotne różnicowania w poszczególnych województwach.

Województwo dolnośląskie na tle średniej krajowej charakteryzuje się mniejszym udziałem ludności wiejskiej, większą przeciętną wielkością wsi oraz mniejszą średnią gęstością wsi. Od 1999 r. notuje się wzrost liczby mieszkańców wsi, którzy obecnie stanowią 29,4% ogółu mieszkańców województwa. Do 2030 r. liczba mieszkańców wsi może wzrosnąć o ponad 10 tys., przy jednoczesnym prognozowanym spadku liczby mieszkańców miast o 199 tysięcy.

Gminy, w których przeciętna liczba ludności jednej wsi jest największa (powyżej 462 osób), skupione są wokół Wrocławia oraz w południowej i zachodniej części województwa. Gminy usytuowane wokół stolicy Dolnego Śląska charakteryzują się również największą gęstością wsi.

Z wodociągów na wsi korzysta 78,9% mieszkańców, natomiast z kanalizacji 26,6%. Tylko 11,8% mieszkańców wsi korzysta z sieci gazowej, najwięcej w podregionie legnicko-głogowskim. W powiecie wołowskim nie ma zgazyfikowanej żadnej miejscowości wiejskiej.

Województwo lubuskie. Na wsi mieszka 36,1% ogółu ludności. Około 95% to wsie o bardzo małym zaludnieniu. Gęstość zaludnienia na terenach wiejskich wynosi 28 osób na 1 km², prawie dwukrotnie mniej niż średnia krajowa. Obszary wiejskie o najniższej gęstości zaludnienia tworzą wyraźne skupienia w zachodniej i północno-wschodniej części regionu. Najbardziej zaludnione są okolice Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry.

Liczba mieszkańców wsi wzrosła od roku 1995 o 3,4%; wzrost ten jest wynikiem dodatniego przyrostu naturalnego oraz dodatniego salda migracji. Według prognoz GUS do roku 2030 liczba ludności wiejskiej wzrośnie o dalsze 2% przy jednoczesnym spadku liczby ludności miejskiej i województwa ogółem.

Gminy wiejskie, zwiększające liczbę mieszkańców, to przede wszystkim gminy leżące w bezpośrednim sąsiedztwie Gorzowa Wielkopolskiego i Zielonej Góry oraz niektóre sąsiadujące z innymi miastami: Słubicami, Międzyrzeczem, Żarami, Żaganiem. Z kolei gminy regresywne tworzą zwartą koncentrację ciągnącą się z północnego wschodu na południowy zachód województwa.

Z sieci wodociągowej korzysta 78% ludności wiejskiej województwa, z sieci kanalizacyjnej 20,6%, a dostęp do sieci gazowej, mimo trzykrotnego od 2000 r. przyrostu długości sieci gazowej na terenach wiejskich, ma 11,3% mieszkańców wsi.

W **województwie zachodniopomorskim** obszary wiejskie zamieszkuje 33,1% ogółu mieszkańców. Rozmieszczenie wiejskiej sieci osadniczej jest dość równomierne. Generalnie można przyjąć, że gminy o wysokim wskaźniku lesistości i dużej jeziorności oraz gminy rozciągnięte wzdłuż wybrzeża odznaczają się niską gęstością wiejskiej sieci osadniczej, odwrotnie niż gminy typowo rolnicze z dużym odsetkiem gruntów rolnych.

Średnia gęstość zaludnienia na obszarach wiejskich wynosi 24,6 osób/km², co jest najniższym wskaźnikiem w Polsce. Przestrzeń wiejska województwa jest pod tym względem silnie zróżnicowana – od 2 osób/km² w gminie Nowe Warpno do 93 osób/km² w gminie Kołbaskowo i 134 osób/km² w gminie Dobra (Szczecińska). Najludniejsze są wsie w pasie nadmorskim, zwłaszcza w środkowej części wybrzeża Bałtyku, oraz w otoczeniu Szczecina, głównie na zachód od miasta. W części południowo-centralnej województwa znajdują się gminy o najniższej gęstości zaludnienia.

Infrastruktura techniczna na wsi w województwie zachodniopomorskim jest lepiej rozbudowana niż w pozostałych dwóch województwach obszaru studium. Z sieci wodociągowej korzysta 85,7% mieszkań-

ców wsi, kanalizacyjnej 40,4%, z gazu 16,8%. Nasylenie infrastrukturą techniczną jest jednak bardzo zróżnicowane i na niektórych obszarach niewystarczające. Najgęstsza sieć wodociągowa i kanalizacyjna znajduje się w rejonach powszechnie uznanych za wypoczynkowe, nadmorskich oraz w bezpośrednim sąsiedztwie dużych miast: Szczecina i Stargardu Szczecińskiego. Centralna i wschodnia część województwa ma największe deficyty sieci infrastrukturalnych.

Uzupełnić rysunek: Procesy urbanizacyjne w latach 1995-2010 – Wrocław, Zielona Góra, Szczecin

Funkcje gospodarcze obszarów wiejskich, suburbanizacja

Udział obszarów wiejskich w ogólnej powierzchni polskiej części pogranicza Polski i Niemiec wynosi 94%. Obszary te pełnią typowe funkcje: rolniczą, leśną, przemysłową, usługową, turystyczną, mieszkaniową, a także funkcje przyrodnicze i kulturowe. Charakterystyczną cechą tych obszarów był większy niż w Polsce Centralnej i Wschodniej udział państwowych gospodarstw w rolnictwie. Oprócz wypełniania funkcji produkcyjnych jednostki te organizowały również życie społeczne na obszarach wiejskich oraz podtrzymywały aktywność społeczno-gospodarczą małych i średnich miast. Po roku 1990, wraz z likwidacją systemu państwowego rolnictwa i rozwojem sektora prywatnego na wsi, funkcje obszarów wiejskich uległy daleko idącemu przeobrażeniu. W dalszym ciągu zasadniczą rolę na obszarach wiejskich polskiej części pogranicza odgrywa wielkoobszarowa gospodarka rolna, ze stosunkowo małym udziałem produkcji zwierzęcej. Duże znaczenie, ze względu na znaczną lesistość, ma gospodarka leśna. Trzecim ważnym sektorem ekonomicznym, obecnym na obszarach wiejskich, jest turystyka i rekreacja, rozwinięta zwłaszcza w strefie nadmorskiej i w górach.

Na obszarach wiejskich leżących w pobliżu dużych miast tradycyjne funkcje tracą znaczenie na rzecz rozwoju funkcji mieszkaniowej i usługowej. Zachodzą tam procesy suburbanizacji, to jest przemieszczania się (zmiana miejsca zamieszkania, a rzadziej miejsca pracy) ludności miejskiej na tereny wiejskie usytuowane w bezpośrednim sąsiedztwie miast. Suburbanizacja ma najczęściej charakter spontaniczny, jej następstwami są konflikty przestrzenne, antropopresja na środowisko naturalne, wzrost transportochłonności, szczególnie przy udziale indywidualnego transportu samochodowego, powstawanie rozproszonych zabudowy mieszkaniowej i wprowadzanie „miejskich” funkcji na tereny wiejskie. Suburbanizacja nasila się wraz z metropolizacją przestrzeni.

Województwo dolnośląskie. Grunty użytkowane rolniczo stanowią 57,3% obszaru województwa. Najwięcej, bo powyżej 70% powierzchni tych użytków znajduje się w powiatach: strzelińskim, średzkim, wrocławskim, świdnickim, legnickim i złotoryjskim, co związane jest z wysoką jakością rolniczej przestrzeni produkcyjnej tych terenów. Najniższy udział użytków rolnych charakteryzuje tereny o niekorzystnych warunkach przyrodniczych dla rolnictwa: Sudety, Bory Dolnośląskie, Dolinę Baryczy. Z kolei najwyższym udziałem gruntów ornych charakteryzują się głównie powiaty centralnego pasa województwa. Województwo dolnośląskie charakteryzuje się wysokim wskaźnikiem waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej, wynoszącym 74,9 pkt, przy czym jest on najwyższy w gminach pasa centralnego, a najniższy w gminach górskich i podgórskich oraz położonych w północnej części województwa. W latach 2002-2010 średnia wielkość gospodarstwa wzrosła z 7,35 ha do 8,94 ha.

Procesy restrukturyzacji i urbanizacji, zachodzące w ostatnich latach na obszarze województwa, przyczyniają się w dużym stopniu do zmian w funkcjonowaniu gospodarstw rolnych. Działalność rolniczą prowadzi 84 tys. gospodarstw. W ponad połowie prowadzona była wyłącznie produkcja roślinna, a tylko w 1,6% wyłącznie produkcja zwierzęca.⁴

Wg badań przeprowadzonych przez prof. dr hab. Barbarę Kutkowską z zespołem⁵ wysokim wskaźnikiem wielofunkcyjności charakteryzują się obszary wiejskie o słabej przydatności gleb dla rolnictwa, zlokalizowane w północnej części województwa (Dolina Baryczy, Bory Dolnośląskie, Wzgórza Dalkowskie) oraz o słabych warunkach glebowo-klimatycznych, zlokalizowane w Sudetach. Wyjątek stanowią gminy uznane za wielofunkcyjne, charakteryzujące się jednocześnie dobrymi warunkami glebowymi. Są to obszary wiejskie w sąsiedztwie dużych i średnich miast – Wrocławia, Wałbrzycha i Świd-

⁴ Powszechny Spis Rolny 2010. Raport z wyników województwa dolnośląskiego. Urząd Statystyczny we Wrocławiu, Wrocław 2011.

⁵ *Leśnictwo 2010*. GUS Warszawa 2011.

nicy, Jeleniej Góry, Legnicy, Głogowa, Zgorzelca – oraz obszary zlokalizowane wzdłuż dróg krajowych łączących duże i średnie miasta: Wrocław - Kłodzko, Wrocław - Lubin.

Największe nasilenie zjawisk świadczących o suburbanizacji dotyczy Wrocławia, na którego obszarze funkcjonalnym i w strefie podmiejskiej zjawisko to zaznacza się najsilniej, oraz Lubina.

Województwo lubuskie. Użytki rolne zajmują 40,9% powierzchni województwa. Najwyższym udziałem użytków rolnych (powyżej 60%) legitymują się gminy położone we wschodniej części podregionu zielonogórskiego oraz w północnej części podregionu gorzowskiego (gminy Górzycza, Bogdaniec, Strzelce Krajeńskie).

Na podstawie udziału klasy gleb najlepszych (klasy bonitacyjne I-III) wydzielono w województwie pięć okręgów rolniczych: południowy, centralno-wschodni, północny, południowo-wschodni i ujście Odry. Różnią się one między sobą udziałem procentowym gleb najlepszych. Z kolei decydujący udział gleb średnich i słabych pozwolił na wskazanie innych pięciu okręgów rolniczych o gorszych warunkach gospodarowania, obejmujących m.in. Bory Dolnośląskie, dolinę Dolnego Bobru, zachodnie rejony województwa.

Na terenie województwa lubuskiego zidentyfikowano dwa obszary suburbanizacji: obrzeża Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry.

Województwo zachodniopomorskie. Obszary wiejskie województwa dzielą się na 6 stref:

- strefa 1 z rozwiniętą funkcją turystyczną i chronionymi obszarami przybrzeżnymi oraz rolnictwem jako uzupełnieniem – głównie gminy nadmorskie;
- strefa 2 z ekstensywnym zagospodarowaniem o znacznym udziale obszarów leśnych i cennych przyrodniczo, predysponowanych do rozwoju rolnictwa ekologicznego – głównie gminy w pasie pojezierzy;
- strefa 3, podmiejska dużych miast o ekstensywnej zabudowie, naturalne zaplecze obszarów silnie zurbanizowanych, gdzie dominuje funkcja mieszkaniowa z dopełniającą (pierwotną) rolniczą;
- strefa 4 z dominującym wysokotowarowym rolnictwem – tereny o najlepszych warunkach glebowych w pobliżu Pyrzyc;
- strefa 5 z dominującą funkcją produkcyjną i wielkoobszarowymi gospodarstwami – Wysoczyzna Łobeska;
- strefa 6 to gminy bez dominującej funkcji – w bezpośrednim sąsiedztwie wybrzeża oraz na wschód od aglomeracji szczecińskiej.

Dużym zagrożeniem dla rozwoju obszarów wiejskich w centralnej, wschodniej i południowo-wschodniej części województwa jest depopulacja. Brak silnego ośrodka wzrostu w centralnej części województwa oraz zdekapitalizowana infrastruktura mogą zintensyfikować ten proces.

Suburbanizacja najsilniej zaznacza się w bezpośrednim sąsiedztwie aglomeracji szczecińskiej. Na zachód od Szczecina, w gminach Dobra i Kolbaskowo, nastąpił prawie trzykrotny wzrost liczby mieszkańców w przeciągu 15 lat. Drugi kierunek ekspansji skierowany jest na wschód, na gminy Kobylanka, Goleniów, Stepnica. Procesy suburbanizacji występują również na terenach wokół Koszalina i Kołobrzegu.

2.5. Infrastruktura komunikacyjna, techniczna i społeczna

2.5.1. Systemy transportowe

Drogi, linie kolejowe i Odrzańska Droga Wodna na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec zapewniają powiązania transportowe w dwóch głównych relacjach: zachód-wschód i północ-południe. W pierwszej z wymienionych relacji pełnią w przeważającej mierze funkcje tranzytowe. W przypadku województw dolnośląskiego i zachodniopomorskiego główne linie komunikacyjne zachód-wschód łączą także ważne ośrodki regionalne. W relacji północ-południe sytuacja przedstawia się odwrotnie: linie komunikacyjne łączą przede wszystkim główne miasta polskiej części pogranicza i leżące

między nimi inne ośrodki miejskie, a funkcje tranzytowe spełniane za pośrednictwem portów w Szczecinie i Świnoujściu schodzą na drugi plan.

Część infrastruktury transportowej regionu funkcjonuje w ramach programu rozwoju transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T). Obecnie należą do nich: autostrady A2, A4, A6 i A18, droga ekspresowa S3 droga krajowa nr 3, linie kolejowe nr 401, 273, 351, E30 Drezno-Kijów, E59 Świnoujście-Międzyzlesie Odra od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia do Zalewu Szczecińskiego i dalej do Bałtyku, porty w Szczecinie i Świnoujściu oraz porty lotnicze Wrocław i Szczecin-Goleniów. Województwa postulują włączenie do sieci TEN-T dalszych elementów infrastruktury transportowej: projektowanych dróg ekspresowych S5, S6, S10, S11, portu w Policach, odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej, a w powiązaniach zewnętrznych – autostrad morskich Świnoujście - Ystad i Świnoujście - Kłajpeda.

Systemy transportowe polskiej części pogranicza wymagają modernizacji i nadania im lepszych parametrów eksploatacyjnych. Dotyczy to zwłaszcza dróg, linii kolejowych i Odrzańskiej Drogi Wodnej. Istotnym elementem, brany pod uwagę w planach rozwoju sieci transportowej, są przyrodnicze obszary chronione, w tym obszary Natura 2000. Planowane i istniejące inwestycje drogowe wielokrotnie kolidują z tymi obszarami, stanowią bariery ekologiczne, uniemożliwiające migracje organizmów żywych. Dlatego ważne jest przeciwdziałanie przerywaniu korytarzy ekologicznych, zwłaszcza korytarzy migracyjnych.

Tabela. Wybrane dane o sieci komunikacyjnej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec

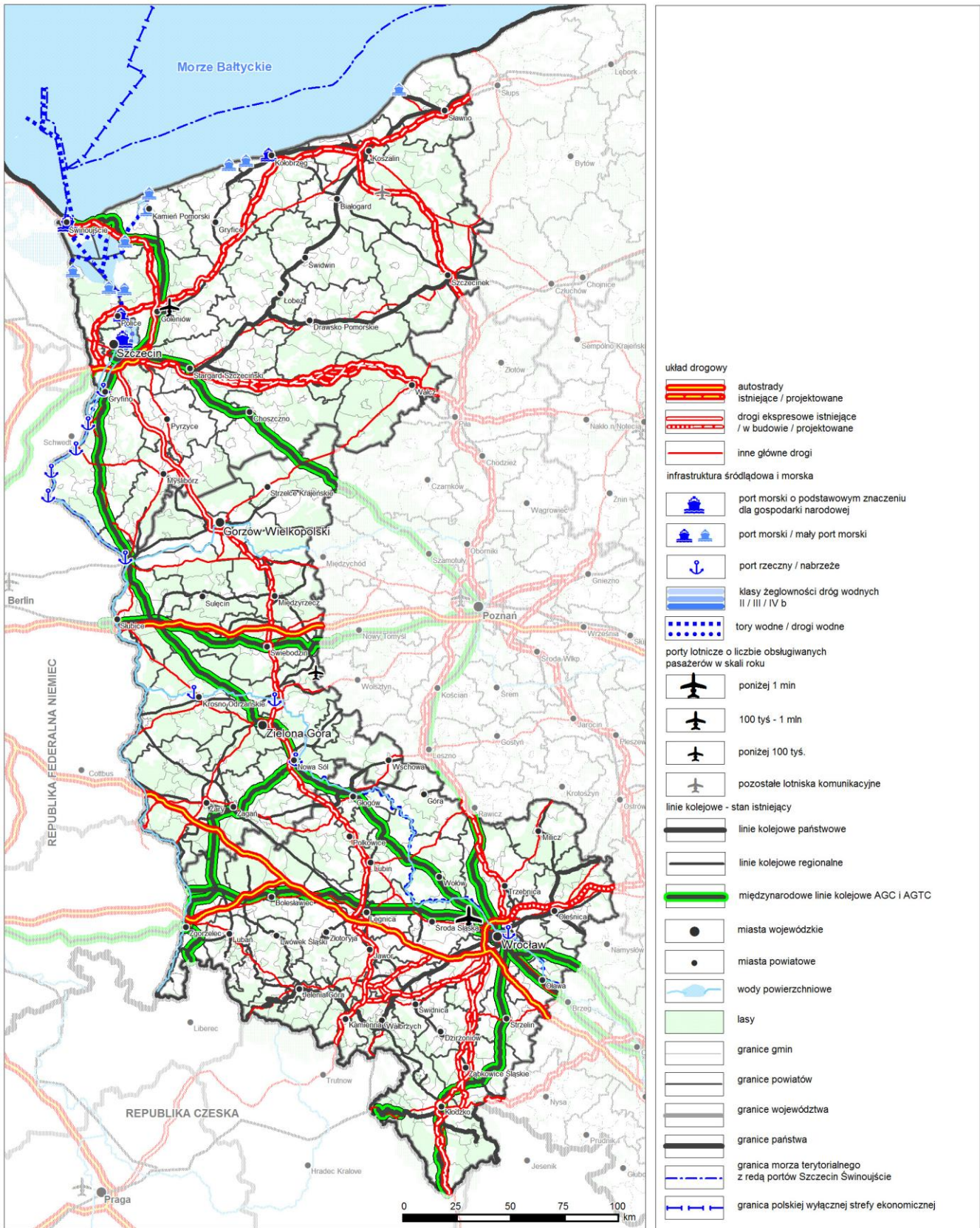
Wskaźnik	Dolnośląskie	Lubuskie	Zachodniopomorskie	Obszar studium	Polska
Gęstość dróg publicznych utwardzonych (w km na 100 km ²)	92,4	58,4	59,2	70,6	87,6
Drogi krajowe (w km)	1 394,7	814,7	1 148,3	3 357,7	18 605,6
w tym					
autostrady (w km)	199,2	-	21,6	220,8	857,4
drogi ekspresowe (w km)	13,0	59,4	121,5	193,9	674,7
Drogi wojewódzkie (w km)	2 360,2	1 587,2	2 115,0	6 062,4	28 399,3
Linie kolejowe normalnotorowe ogółem (w km)					
w tym					
eksploatowane (w km)	1 769	967	1 203	3 939	20 228
Gęstość sieci kolejowej (w km na 100 km ²)	8,9	6,9	5,3	6,9	6,5
Ruch pasażerów w portach lotniczych (w tys.)	1 628,0	4,6	282,5	1 915,1	20 708,7

Uzupełnić o linie kolejowe nieeksploatowane – Wrocław, Zielona Góra, Szczecin

Sieć drogowa

Podstawowymi wadami dróg zamiejskich są parametry odbiegające od klasy GP a często i G, zwłaszcza za małą szerokość, brak lub za wąskie pobocza, niewystarczająca nośność odbiegająca od wymaganych 115 kN/oś, przy znacznym ruchu ciężkim. Tylko 50% dróg krajowych jest w stanie dobrym. Brak na wielu trasach obwodnic miejscowości zmusza do przejazdu ulicami, niedostosowanymi do intensywnego ruchu.

Rysunek. Sieć komunikacyjna



Województwo dolnośląskie. Przez obszar województwa przebiega 19 dróg krajowych o numerach: A4, A8, A18, S8, 3, 5, 8, 12, 15, 18, 25, 30, 33, 34, 35, 36, 39, 46, 94, 98 i łącznej długości 1 394,7 km.

Największe znaczenie mają drogi:

- autostrada A4 Jędrzychowice - Wrocław - Katowice,
- autostrada A18 Golnice - Krzywa (węzeł A4),
- nr 3 Świnoujście - Szczecin - Legnica - Jelenia Góra - Jakuszyce,
- nr 5 Gdańsk - Poznań - Wrocław - Lubawka, do Pragi,
- nr 8 Warszawa - Wrocław - Międzyzlesie,
- nr 94 Zgorzelec - Legnica - Wrocław - Opole.

Stan techniczny dróg krajowych w województwie, chociaż lepszy niż ogólnie w Polsce, należy ocenić jako zdecydowanie niewystarczający, z tendencją zmniejszania się stanu dobrego na rzecz niezadowolającego. W *Programie budowy dróg krajowych na lata 2011-2015*⁶ znajdują się m.in. następujące inwestycje, istotne dla polskiej części obszaru pogranicza:

- budowa autostrady A18 Olszyna - Golnice (przebudowa jezdni południowej),
- budowa drogi S3 Nowa Sól - Legnica (węzeł A4),
- budowa drogi S3 Legnica (węzeł A4) - Lubawka, po 2013 r.,
- budowa drogi S5 Korzeńsko - Wrocław (węzeł A8).

Sieć dróg wojewódzkich obejmuje 90 dróg o długości 2 362,4 km. Do najważniejszych i obciążonych największym ruchem należą ciągi dróg⁷:

- nr 381 - nr 367, łączący Kłodzko, Nową Rudę, Wałbrzych, Kamienną Górę, Jelenią Górę (2 093-7 883 pojazdów na dobę),
- nr 382 - nr 374, łączący miasta: Paczków, Ząbkowice Śl., Dzierżoniów, Świdnicę, Strzegom, Jawor (7 013-12 648 pojazdów na dobę),
- nr 395, Wrocław - A4 - Strzelin (5 590-8 465 pojazdów na dobę),
- nr 340 - nr 451, łączący Ścinawę, Wołów, Trzebnicę, Oleśnicę, Bierutów – północny odcinek obwodnicy aglomeracji Wrocławia (3 379-8 012 pojazdów na dobę),
- nr 364, Gryfów Śl. - Lwówek Śl. - Legnica (1 757-5 726 pojazdów na dobę),
- nr 329, Potoczek (węzeł S3) - Głogów (12 581 pojazdów na dobę),
- nr 352 - nr 354, Zgorzelec - Bogatynia (4 192-7 352 pojazdów na dobę).

Układ i gęstość sieci dróg wojewódzkich można ocenić jako wystarczające z wyjątkiem okolic Wrocławia. Poważnym problemem jest brak wystarczającej liczby mostów na Odrze oraz obwodnic miejscowości. Również warunki techniczne dróg wojewódzkich odbiegają znacznie od warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać. Parametry większości dróg to zakładane klasy G-Z, ale są również odcinki nieodpowiadające nawet klasie L.

Sieć dróg wojewódzkich poddawana jest sukcesywnej modernizacji i częściowo rozbudowie. Przewidziane do realizacji są m.in.:

- łącznik aglomeracyjny autostrada A4 - droga ekspresowa S8, w tym budowa mostu na Odrze w miejscowości Łany,
- łącznik aglomeracyjny autostrada A4 - droga ekspresowa S5, w tym budowa mostu na rzece Odrze w Brzegu Dolnym,
- drogi zagłębia miedziowego, w tym budowa mostu na Odrze w Ciechanowie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323,
- skomunikowanie Wałbrzycha i Świdnicy z autostradą A4,

⁶ Załącznik do uchwały Rady Ministrów nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011 r.

⁷ *Ruch drogowy 2010*. Transprojekt-Warszawa, Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów Sp. z o.o.; Warszawa 2011.

- korytarz drogi przedsudeckiej,
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 354 na odcinku Sieniawka - Bogatynia/Zatonie,
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 352 Radomierzyce - Zatonie (w realizacji),
- budowa połączenia drogowego pomiędzy miastami Zittau i Hradek nad Nisou wraz z włączeniem do polskiej sieci drogowej (w realizacji).

W najbliższym czasie zostanie zaktualizowana Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Dolnośląskiego. W związku z powyższym należy sprawdzić zgodność zapisów dotyczących inwestycji na drogach wojewódzkich z w/w dokumentem!!! – Wrocław

Województwo lubuskie. Najwyższą gęstość dróg mają powiaty: gorzowski, zielonogórski, nowosolski i żarski, międzyrzecki i sulęciński. Na publicznych drogach województwa znajduje się około 950 mostów i wiaduktów trwałych oraz 4 przeprawy promowe na Odrze.

Zasadniczy szkielet drogowy tworzą dwie drogi krajowe o znaczeniu międzynarodowym:

- nr 2 (E30), Świecko - Trzciel - Poznań - Warszawa i dalej do Moskwy,
- nr 3 (E65), Świnoujście - Szczecin - Myślibórz - Gorzów Wlkp. - Zielona Góra - Nowa Sól - Legnica - Jakuszyce i dalej do Pragi i Hradca Králove.

Przez województwo przebiegają też inne drogi o znaczeniu międzynarodowym:

- nr 18/A18 (E36), Olszyna - Krzywa - Wrocław - Kraków i dalej do Kijowa,
- nr 12, Łęknica - Żary - Szprotawa - Leszno - Kalisz - Radom - Lublin i dalej na wschód,
- nr 22, Kostrzyn nad Odrą - Gorzów Wlkp. - Chojnice - Tczew - Elbląg i dalej do Kaliningradu („droga królewiecka”).

Pozostałe drogi krajowe:

- nr 24, Wałdowice (połączenie z drogą nr 22) - Skwierzyna - Pniewy (dalej drogą krajową nr 92 do Poznania); o przebiegu równoleżnikowym; stanowi najkorzystniejsze połączenie drogowe Szczecina i Gorzowa Wlkp. z Poznaniem a wraz z drogą nr 22 obsługuje ruchem północną część województwa.
- nr 27, Przewóz (granica państwa) - Żary - Zielona Góra,
- nr 29, Słubice - Krosno Odrzańskie - Zielona Góra,
- nr 31, Szczecin - Kostrzyn n.Odrą - Słubice,
- nr 32, Gubinek - Zielona Góra - Stęszew.

Według pomiaru z 2010 r. średni ruch samochodowy wzrósł w porównaniu z 2005 r. na drogach krajowych województwa lubuskiego o 15%, przy krajowym wzroście o 22%.

Stan techniczny dróg wojewódzkich (63) jest znacznie gorszy niż dróg krajowych, niewiele z nich posiada parametry odpowiadające klasie G. Przebudowy i poszerzenia wymaga około 450 km dróg (22%). Tylko jedna czwarta dróg wojewódzkich jest w stanie dobrym. Ograniczenie przepustowości występuje zwłaszcza na odcinkach przebiegających przez miejscowości.

W **województwie zachodniopomorskim** sieć dróg krajowych w województwie tworzą:

- autostrada A6/droga krajowa nr 6 (docelowo S6), Kołbaskowo (granica państwa) - Szczecin - Koszalin - Gdańsk - Elbląg,
- nr 3 (w części, a docelowo w całości droga ekspresowa S3), Świnoujście - Szczecin - Gorzów Wlkp. - Zielona Góra - Jakuszyce (granica państwa),
- nr 10 (docelowo S10), Lubieszyn (granica państwa) - Szczecin - Piła - Bydgoszcz - Toruń - Płońsk,
- nr 11 (docelowo S11), Kołobrzeg - Koszalin - Szczecinek - Piła - Poznań - Bytom,
- nr 13, Rosówek (granica państwa) - Szczecin,
- nr 20, Stargard Szczeciński - Szczecinek - Gdynia,

- nr 22, Kostrzyn n.Odrą - Gorzów Wlkp. - Wałcz - Elbląg i dalej do Kaliningradu,
- nr 23, Myślibórz - Sarbinowo,
- nr 25, Bobolice - Bydgoszcz - Konin - Kalisz - Oleśnica,
- nr 26, Krajnik Dolny (granica państwa) - Renice (węzeł S3),
- nr 31, Szczecin - Kostrzyn n.Odrą - Słubice,
- nr 37, Darłowo - Karwice (węzeł drogi nr 6).

Planowana jest budowa stałego przejścia przez Świnę w Świnoujściu (tunelu), łączącego wschodnią i zachodnią część miasta. Obecnie funkcję tę pełni przeprawa promowa na drodze krajowej nr 93.

Długość dróg wojewódzkich wynosi 2 115 km. Najważniejsze z nich to drogi:

- łączące południe regionu i kraju z pojezierzami i wybrzeżem Bałtyku, o przebiegu zasadniczo północ-południe (m.in. nr 106 Kamień Pom. - Pyrzyce, nr 107 Dziwnówek - Darłówek, nr 109 Mrzeżyno - Płoty, nr 151 Świdwin - Gorzów Wlkp., nr 163 Kołobrzeg - Wałcz, nr 205 Darłówek - Bobolice),
- obsługujące pas wybrzeża Bałtyku, przebiegające wzdłuż wybrzeża z zachodu na wschód (nr 102 Międzyzdroje - Kołobrzeg, nr 203 Koszalin - Ustka),
- prowadzące do granicy z Niemcami (nr 115, nr 120, nr 122, nr 124),
- o podstawowym znaczeniu gospodarczym, łączące ośrodki regionalne i subregionalne oraz węzły komunikacyjne.

W 2010 roku zwiększyła się długość dróg ekspresowych (w stosunku do 2008 roku o 92,8 km). W nie-dalekiej perspektywie udział dróg ekspresowych jeszcze wzrośnie za sprawą oddania do użytku obwodnic miejscowości na głównych drogach krajowych.

Najważniejszą planowaną inwestycją w kategorii dróg wojewódzkich jest budowa zachodniej obwodnicy Szczecina, opasującej miasto od zachodu i północy, ze stałą przeprawą (most wysokowodny lub tunel) przez Odrę. Obwodnica będzie dopełnieniem pierścienia komunikacyjnego Szczecina, tworzonego przez autostradę A6 i drogę ekspresową S3.

Sieć kolejowa

Dekapitalizacja infrastruktury kolejowej spowodowała w konsekwencji spadek zainteresowania komunikacją kolejową wśród potencjalnych klientów, masowe zawieszanie kursowania pociągów oraz likwidację szeregu linii kolejowych. Po przejęciu roli organizatora kolejowych przewozów regionalnych przez województwa od 2005 roku pozycja tej gałęzi transportu systematycznie jednak wzrasta. Uru-chomiono połączenia lokalne na nieczynnych liniach, planowana jest reaktywacja następujących.

Województwo dolnośląskie. Przez teren Dolnego Śląska przebiegają magistrale kolejowe o znaczeniu międzynarodowym. Należą do nich:

- linie objęte umową AGC – E30 (Drezno - Wrocław - Katowice - Kraków - Przemyśl - Moskwa) i E59 (Malmö - Świnoujście - Szczecin - Wrocław - Chałupki),
- linie objęte umową AGTC – C-E59 (Świnoujście - Szczecin - Wrocław - Opole - Chałupki - Bohumin), C59/1 (Nowa Sól - Żagań - Węglińiec - Zgorzelec - Zawidów - Frydlant), C59/2 (Wrocław - Międzyzdroje - Lichkov) oraz C-E30 (Zgorzelec - Wrocław - Katowice - Medyka) oraz C30 (Horka - Zgorzelec).

Na obszarze województwa jest 36 linii o znaczeniu państwowym, wśród których najważniejsze są: linia nr 14 Łódź Kaliska - Forst, linia nr 132 Pyskowice - Wrocław (E30), linia nr 271 Wrocław Główny - Poznań Główny (E59), linia nr 272 Wrocław Główny - Szczecin (C-E59), linia nr 274 Wrocław Świebodzki - Jelenia Góra, linia nr 275 Wrocław - Legnica (E30), linia nr 276 Wrocław Główny - Międzyzdroje (granica państwa), linia nr 278 Zgorzelec - Węglińiec (E30), linia nr 282 Węglińiec - Legnica (E30).

Głównym węzłem kolejowym województwa jest Wrocław, w którym zbiegają się najważniejsze ciągi kolejowe biegnące z zachodu na wschód oraz z północy na południe. Istotną rolę w transporcie kolejowym

wym odgrywają stacje: Legnica, Wałbrzych Główny, Jelenia Góra, Jaworzyna Śląska, Węgliniec, Kamieniec Żąbkowicki, Oleśnica, Głogów i Zgorzelec.

PKP Polskie Linie Kolejowe zamierzają kłaść główny nacisk na remonty linii kolejowych oraz ich modernizację, zwłaszcza na trasach objętych umowami międzynarodowymi oraz leżących w korytarzach transgranicznych. Natomiast na pozostałych liniach prowadzone są prace konserwatorskie, pozwalające na utrzymanie przejezdności linii kolejowych.

Zgodnie z planami inwestycyjnymi ujętymi w *Wieloletnim programie inwestycji kolejowych do 2013 roku z perspektywą 2015* istotne dla obszaru pogranicza są:

- modernizacja linii kolejowej E30 na odcinkach Węgliniec - Zgorzelec i Węgliniec - Bielawa Dolna,
- modernizacja linii kolejowej E30, pilotażowe wdrożenie Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami i Globalnego Systemu Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej (ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R) na odcinku Legnica - Węgliniec - Bielawa Dolna,
- modernizacja linii kolejowej E30, odcinek Bielawa Dolna - Horka, w tym budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja,
- modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów - Zielona Góra - Rzepin - Dolna Odra,
- modernizacja linii kolejowej nr 275 na odcinku Wrocław - Jelenia Góra,
- modernizacja mostu na linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki - Zgorzelec.

W **województwie lubuskim** do najważniejszych linii kolejowych przechodzących przez województwo lubuskie należą linie objęte umową AGC i AGTC:

- nr 3 (E20/CE20) Bruksela - Berlin - Słubice - Poznań - Warszawa - Brześć - Moskwa, położona w II pan-europejskim korytarzu transportowym, spełniająca w standard prędkości 160 km/h,
- nr 273 (CE59) Świnoujście - Szczecin - Rzepin - Zielona Góra - Głogów - Wrocław - Międzyzylesie,
- nr 351 (E59): Szczecin - Krzyż - Poznań - Wrocław,

oraz czynne linie o niższym standardzie:

- nr 371 - nr 282 (C59/1) Nowa Sól - Żagań - Jankowa Żagańska - Węgliniec (na odcinku Nowa Sól - Żagań nieczynna, na pozostałej długości tylko ruch towarowy),
- nr 389 Żagań - Jankowa Żagańska (ruch pasażerski zawieszony),
- nr 203 Tczew - Piła - Krzyż - Gorzów Wlkp. - Kostrzyn n. Odrą,
- nr 358 Zbąszynek - Czerwieńsk - Krosno Odrzańskie - Gubin,
- nr 367 Zbąszynek - Międzyrzecz - Gorzów Wlkp.,
- nr 370 Zielona Góra - Nowogród Bobrzański - Żary,
- nr 14 Leszno - Głogów - Żagań - Żary - Tuplice - Forst,
- nr 275 Żagań - Małomice oraz Żagań - Bieniów - Lubsko,
- nr 363 Skwierzyna - Międzychód,
- nr 364 Rzepin - Sulęcín - Międzyrzecz - Wierzbno.
- nr 430 Kostrzyn n.Odrą - Myślibórz.

Główne stacje kolejowe na terenie województwa to Zielona Góra, Gorzów Wlkp. Zbąszynek, Rzepin, Kostrzyn n. Odrą, Żagań, Żary, Czerwieńsk, Gubin, Sulechów.

Stan techniczny eksploatowanych linii kolejowych jest niezadowolający. Jedyne na linii nr 3, z Berlina do Warszawy, stan ten można określić jako dobry, a na mocno eksploatowanej linii nr 273 Szczecin - Wrocław, uwzględniając jej znaczenie gospodarcze i obciążenie, jako niezadowolający.

Stopniowo wznawiany jest ruch na niektórych liniach kolejowych oraz następuje poprawa standardu podróży na liniach czynnych przez wprowadzanie oszczędnego taboru (szynobusów). Planowane jest

reaktywowanie odcinka linii 358 Czerwieńsk - Krosno Odrzańskie - Gubin - Guben i uruchomienie na nim bezpośrednich połączeń transgranicznych Zielona Góra-Cottbus. Ponadto w ramach połączeń transgranicznych z Brandenburgią planowane jest uruchamianie następnych bezpośrednich kursów komunikacji kolejowej. Mimo to długość linii kolejowych nieeksploatowanych wciąż się zwiększa.

Konieczna i pilna jest rewitalizacja dworców kolejowych, przede wszystkim na głównych stacjach. Na niektórych z nich można wprowadzić dodatkową funkcję, urządzając tam np. schroniska młodzieżowe, hotele, obiekty handlowe i inne.

W *województwie zachodniopomorskim* najważniejszymi liniami kolejowymi są linie:

- nr 202 Gdańsk - Koszalin - Stargard Szczeciński,
- nr 273 Wrocław - Zielona Góra - Szczecin,
- nr 351 Poznań - Krzyż - Szczecin,
- nr 401 Szczecin - Świnoujście,
- nr 404 Szczecinek - Kołobrzeg oraz jej przedłużenie nr 405 Piła - Szczecinek,
- nr 409 Szczecin - granica państwa, kierunek Tantow - Berlin.

Inne linie z zachowanym ruchem pasażerskim bądź towarowym:

- nr 210 Chojnice - Runowo Pomorskie,
- nr 402 Koszalin - Goleniów,
- nr 403 Piła - Ulikowo (na odcinku Kalisz Pomorski - Wałcz wyłączona z ruchu, częściowo rozebrana),
- nr 405 Szczecinek - Słupsk,
- nr 407 Wysoka Kamieńska - Kamień Pomorski,
- nr 408 Szczecin - Stobno (granica państwa, kierunek Grambow),
- nr 418 Sławno - Darłowo,
- nr 427 Mścice - Mielno (ruch pasażerski latem).

W Świnoujściu ma swój końcowy odcinek niemiecka linia kolejowa o długości 7,8 km, łącząca zachodnią część miasta z niemieckim kąpieliskiem Heringsdorf i mająca połączenie z siecią kolei niemieckich.

Istotne znaczenie dla całego systemu transportu kolejowego mogą mieć nieeksploatowane obecnie linie, co do których należy podjąć decyzję o ich dalszej funkcji w systemie transportowym województwa, w tym w szczególności połączenia: Szczecin - Trzebież (kolej metropolitalna), Złocieniec - Kalisz Pomorski (linia o znaczeniu państwowym, wykorzystywana przez wojsko), Stargard Szczeciński - Pyrzyce - Lipiany - Kostrzyn n. Odrą (przecięta drogą S3), Worowo - Wysoka Kamieńska (dodatkowe połączenie do portu w Świnoujściu), Świdwin - Połczyn-Zdrój - Grzmiąca (duże znaczenie lokalne).

W ramach *Wieloletniego programu inwestycji kolejowych do 2013 roku z perspektywą 2015* wykonywane są:

- modernizacja linii nr 273 na odcinku Głogów - Szczecin,
- modernizacja linii nr 401 na odcinku Szczecin - Świnoujście,
- modernizacja linii nr 402 na odcinku Kołobrzeg - Goleniów wraz z budową odgałęzienia do portu lotniczego w Goleniowie,
- modernizacja linii nr 403 na odcinku Wałcz - Ulikowo.

Drogi wodne śródlądowe

Główną śródlądową drogą wodną na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec jest Odra. W górnym i średnim biegu ma ona III i II klasę żeglowności, na dolnym odcinku klasę IV i V. Najbardziej dostępny dla żeglugi odcinek tej drogi wodnej ma połączenie – za pośrednictwem kanałów Odra-Hawela i Odra-Szprewa – z systemem niemieckim i zachodnioeuropejskich dróg wodnych, odbywa się na nim transport towarowy (z i do portów Szczecin i Świnoujście) i pasażerski. Drugą, praktycznie w

ogóle niewykorzystywaną przez żeglugę drogą wodną jest Warta (II i I klasa żeglowności) z Notecią, która może stanowić łącznik z Wisłą. Marginalne znaczenie ma Nysa Łużycka.

W 2001 r. został przyjęty *Program dla Odry 2006*, stanowiący podstawę działań inwestycyjnych na Odrze i w jej dorzeczu. Największe znaczenie dla transportu wodnego mają inwestycje w komponencie „budowle regulacyjne” oraz wybrane elementy komponentu „budowle przeciwpowodziowe” (przede wszystkim duże zbiorniki retencyjne). Pośrednio do rozwoju żeglugi na Odrze przyczynić się może także komponent „monitoring przeciwpowodziowy”. Realizacja komponentu „oczyszczalnie ścieków” poprawi jakość wody w Odrze, co sprzyjać będzie rozwojowi turystyki wodnej. Wśród strategicznych inwestycji realizowanych w ramach programu niezwykle istotną dla utrzymania i rozwoju żeglugi śródlądowej jest budowa stopnia wodnego w Malczycach.

W planach zagospodarowania województw obszaru polskiej części pogranicza postuluje się budowę w przyszłości kanału Odra-Dunaj.

Uzupełnić o wielkość przewozów, długości dróg wodnych – Wrocław, Zielona Góra, Szczecin.

Uzupełnić rysunek. Komunikacja wodna śródlądowa i morska – Wrocław, Zielona Góra, Szczecin

W **województwie dolnośląskim** jedyną drogą wodną o znaczeniu krajowym i międzynarodowym jest Odra (E30). Jest ona skanalizowana od Lipek do Brzegu Dolnego i ma na tym odcinku III klasę żeglowności. Zlokalizowanych jest na nim 8 stopni wodnych w tym 4 w obrębie wrocławskiego węzła wodnego. Stan techniczny obiektów hydrotechnicznych na tym odcinku jest zadowalający. Odcinek Odry swobodnie płynącej poniżej Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej ma II klasę żeglowności. Stan infrastruktury hydrotechnicznej jest tu bardzo zły. W roku suchym głębokość tranzytowa utrzymywana jest tylko przez kilku miesięcy.

Na terenie województwa nad Odrą zlokalizowanych jest sześć portów, z czego czynny jest tylko port miejski we Wrocławiu oraz port zakładowy MPWIK we Wrocławiu, gdzie odbywają się przeładunki kruszywa.

Przewozy ładunków żeglugą śródlądową na obszarze województwa dolnośląskiego związane są głównie z wydobyciem kruszywa (75% ogółu przewozów). Przewożony jest także węgiel z województwa śląskiego do Wrocławia. Przewozy na Odrze swobodnie płynącej mają znaczenie marginalne.

Tabela Przewozy ładunków żeglugą śródlądową na obszarze województwa dolnośląskiego według relacji przewozów w 2008 roku⁸

Relacja	Wielkość przewozów	
	w tonach	w tonokilometrach
Przewozy na Odrze w granicach województwa dolnośląskiego	1 577,2	8 256,0
Przewozy do/z województwa dolnośląskiego w relacjach:	505,0	97 591,4
województwo zachodniopomorskie	2,7	1 183,1
Niemcy	0,0	11,7
województwo śląskie	502,3	96 396,6
Przewozy przez województwo dolnośląskie w relacjach:	3,6	4 040,0
województwo opolskie - Niderlandy	0,5	700,0
województwo opolskie - Niemcy	1,8	1 924,8
województwo opolskie - Belgia	0,7	1 024,8
województwo zachodniopomorskie - województwo śląskie	0,6	390,4
Razem	2 085,8	109 887,4

Na Odrze w granicach województwa dolnośląskiego brakuje infrastruktury służącej turystyce wodnej, szczególnie obsługującej żeglugę pasażerską; brakuje też kompleksowej infrastruktury turystycznej w otoczeniu rzeki. Najlepsze warunki dla uprawiania turystyki wodnej są we Wrocławiu, gdzie zlokalizowanych jest kilka przystani, brakuje jednak miejsc do cumowania dużych statków hotelowych.

⁸ *Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Dolnośląskiego*. Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu P.P., Warszawa, Wrocław 2006.

W **województwie lubuskim** znajduje się odcinek Odry środkowej; na długości około 70 km jest ona rzeka graniczną. Od granicy z województwem dolnośląskim do ujścia Warty Odra ma II klasę żeglowności, od ujścia Warty do granicy z województwem zachodniopomorskim III klasę. Nysa Łużycka od Gubina do ujścia do Odry ma klasę Ia.

W północnej części województwa do Odry wpływa Warta (E70), która ma II klasę żeglowności do ujścia Noteci. Warta na odcinku do Poznania ma znaczenie jako szlak turystyczny.

W województwie lubuskim znajdują się następujące porty rzeczne i przystanie:

- Bytom Odrzański (km 416 Odry), przystań pasażerska dla małych jednostek,
- Nowa Sól (km 430 Odry), nabrzeże przeładunkowo-składowe i postojowe oraz przystań pasażerska dla małych jednostek,
- Cigacice (km 471 Odry), ładunki masowe, przystań pasażerska i kajakowa,
- Krosno Odrzańskie (km 514 Odry), port przeładunkowy (używany sporadycznie), przystań pasażerska, marina,
- Słubice (km 584 Odry),
- Kostrzyn n.Odrą (km 614 Odry), port przeładunkowy.
- Gorzów Wlkp., przystań pasażerska na Warcie.

Wyjątkowo korzystne usytuowanie ma port w Kostrzynie n.Odrą dzięki lokalizacji na styku szlaków żeglownych wschód-zachód i północ-południe i na węźle komunikacyjnym drogowym i kolejowym. Pozostałe przystanie na Odrze i na Nysie Łużyckiej (Gubin, Zasięk, Łęknica) mają znaczenie głównie turystyczne.

Postulowane jest podwyższenie parametrów technicznych Odry do klasy IV oraz Warty-Noteci do klasy III i poprawa infrastruktury portowej, w pierwszej kolejności w Nowej Soli i Cigacicach, co w powiązaniu z planowaną budową mostu na Odrze w Miłsku poprawiłoby dostępność komunikacyjną „Lubuskiego Trójmiasta”. Rewitalizacji wymagają zabytkowe urządzenia hydrotechniczne na Noteci, stanowiące cenne obiekty dziedzictwa kulturowego.

Województwo zachodniopomorskie. Odcinek Zatoń Dolna/Hohensaaten - Szczecin jest odcinkiem o najlepszych warunkach żeglowności (minimum IV klasa) i najintensywniej eksploatowanym na Odrzańskiej Drodze Wodnej w ruchu krajowym i transgranicznym. Odbывают się tu rejsy towarowe (na dolnej Odrze znajdują się eksploatowane przez kopalnie kruszyw nabrzeża w Bielinku oraz w Chlewicach), pasażerskie statków wycieczkowych i żeglarskie. Odra nie ma jednak trwałych głębokości tranzytowych przy średnich i niskich stanach wody. Stan rzecznej infrastruktury punktowej (porty, przeładowanie, nabrzeża, przystanie pasażerskie i turystyczne, zimowiska barek) jest pochodną warunków żeglugowych panujących na drodze wodnej. Odcinek ten powinien w pierwszej kolejności przejść modernizację do osiągnięcia stałych parametrów drogi wodnej IV-V klasy i winien być traktowany na równi z przebudową niemieckiego odcinka kanału Odra-Hawela. Kluczowe znaczenie dla żeglugi śródlądowej na Odrze ma funkcjonowanie zespołu portowego Szczecin-Świnoujście i innych portów ujścia Odry (w Policach, Stepnicy, Trzebieży, Nowym Warpnie, Wolinie, Kamieniu Pomorskim, Dziwnowie) oraz ich powiązania z Odrzańską Drogą Wodną.

Śródlądowym akwenem, zakwalifikowanym jednak jako morskie wody wewnętrzne, jest Zalew Szczeciński, przez który prowadzi tor wodny Świnoujście-Szczecin i trasy żeglarskie i który w małej skali wykorzystywany jest do przewozów towarowych barkami.

W województwie zachodniopomorskim w odniesieniu do Odry za priorytetowe inwestycje uważa się modernizację zabudowy hydrotechnicznej w celu osiągnięcia parametrów V klasy technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Szczecin-Zatoń Dolna/Hohensaaten, zrównanie z parametrami niemieckiego odcinka kanału Odra-Hawela, modernizację szczecińskiego węzła wodnego, przebudowę i remont zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej, budowę portu rzecznoego w Szczecinie, zintegrowanego z portem morskim.

Po stronie niemieckiej wybudowany został równoległy do Odry kanał Hohensaaten-Friedrichsthaler (HoFriWa) o długości 42 km. Nad kanałem leży miasto Schwedt, które dysponuje własnym portem.

Według zamierzeń niemieckich port ma obsługiwać małe statki morskie o zanurzeniu do 3,5 m, które będą tu wpływały Odrą przez Szczecin. Aby to było możliwe strona polska zgodziła się podnieść wysokość dwóch mostów na Odrze.

Transport lotniczy

Krajowe dokumenty strategiczne kładą nacisk na rozwój dużych portów lotniczych oraz poprawę dostępności z dużych i średnich miast. Natomiast samorządy niejednokrotnie deklarują chęć uruchomienia bądź reaktywacji małych lotnisk. Brak jest jednak wzorcowego modelu ekonomicznego dla małego lotnictwa w Polsce.

W *województwie dolnośląskim* port lotniczy Wrocław Strachowice znajduje się w odległości ok. 10 km od centrum miasta i w sąsiedztwie węzła autostrady A4. Należy do sieci TEN-T. Do portu lotniczego jest bezpośredni dojazd z kierunku Kłodzka, Świdnicy, Wałbrzycha i Legnicy. Dynamiczny rozwój ruchu lotniczego port notuje od 2003 roku; ruch pasażerski w tym okresie wzrósł 6-krotnie.

Lotnisko obsługuje przewoźników sieciowych, którzy oferują loty do największych portów przesiadkowych w Europie, przewoźników organizujących tanie loty, a także linie czarterowe. Na przełomie roku 2011/2012 uruchomiony zostanie nowy terminal, który zwiększy roczną przepustowość do ponad 3 mln osób. Docelowo przewiduje się obsługę 7 mln pasażerów.

Poza portem lotniczym we Wrocławiu, na terenie województwa znajdują się inne obiekty lotniskowe o znaczeniu lokalnym, m.in. lotniska:

- sportowo-usługowe w Lubinie, Jeleniej Górze, Jeżowie Sudeckim, Mirosławicach, Szewcach-Szymanowie,
- sportowe w Mieroszowie, Świebodzicach oraz w Gołędzinowie,
- sanitarne (polowe) w Bystrzycy Kłodzkiej,

Niezużytkowane obiekty lotniskowe znajdują się w Legnicy, Oleśnicy, Żarskiej Wsi koło Zgorzelca, Orsku (gmina Rudna), oraz w Brochocinie (gmina Zagrodno).

Województwo lubuskie. Główne lotnisko znajduje się w Babimoście, blisko węzła kolejowego w Zbąszynku, w odległości ok. 35 km od Zielonej Góry i 95 km od Gorzowa. Terminal pasażerski, zbudowany w 1977 r. i zmodernizowany w 2001 r., jest przystosowany do odprawy 100 tys. pasażerów w ciągu roku. Istniejące parametry lotniska oraz wielkość terminalu nie wymagają znaczącej przebudowy. Należy poprawić standard terminalu oraz zapewnić dogodne połączenie drogowe i szynowe z Zieloną Górą. Lotnisko w Babimoście może być też traktowane jako lotnisko zapasowe dla portu lotniczego Poznań Ławica.

W odległości ok. 5 km od Zielonej Góry znajduje się lotnisko w Przylepie, z którego wykonywane są loty ratownicze, agrotechniczne, sportowe. Może ono być wykorzystywane dla powietrznego połączenia z lotniskiem w Babimoście. Na terenie województwa jest także lądowisko w Lipkach Wielkich oraz dawne lotnisko wojskowe w pobliżu Szprotawy, które może być adaptowane do potrzeb komunikacji lotniczej. W rejonie Gorzowa Wlkp. planowana jest budowa nowego lotniska o nawierzchni trawiastej.

W *województwie zachodniopomorskim* znajduje się port lotniczy Szczecin-Goleniów oraz kilkanaście lotnisk i obiektów lotniskowych, częściowo lub całkowicie wyłączonych z ruchu. Port lotniczy leży w odległości 45 km od Szczecina oraz 5 km od Goleniowa. Dostęp doń zapewniają drogi krajowe prowadzące w kierunku Świnoujścia i Koszalina. W trakcie realizacji jest modernizacja linii kolejowej Goleniów - Kołobrzeg z odgałęzieniem do portu lotniczego.

Oprócz portu lotniczego istnieją w województwie inne lotniska, częściowo użytkowane:

- sportowe lotnisko w Szczecinie Dąbiu, siedziba Aeroklubu Szczecińskiego,
- lotnisko w Zegrzu Pomorskim w odległości ok. 30 km od Koszalina, wykorzystywane do lotów sportowych i sanitarnych; przewidziane do rozbudowy i uruchomienia komunikacji pasażerskiej i towarowej,
- dawne wojskowe lotnisko w Bagiczu (Kołobrzeg), wykorzystywane do celów sportowych, jako lądowisko przygodne; do ewentualnego zagospodarowania jako małe lotnisko lokalne,

- dawne wojskowe lotniska w Kluczewie (Stargard Szczeciński) i Bornem Sulinowie, wykorzystywane okazjonalnie do mikrolotów.

Nieczynne powojenne lotniska, należące do prywatnych właścicieli lub do gmin, znajdują się w Wilczych Laskach koło Szczecinka, Chojnie, Broczynie koło Czaplinka, Śniatowie koło Kamienia Pomorskiego, Kalinie koło Białogardu, Makowie koło Płotów, Jaworzu na poligonie wojskowym koło Drawska Pomorskiego. Niektóre z tych obiektów całkowicie zmieniły funkcję, inne zachowały elementy infrastruktury lotniskowej.

Transport morski

Punkty węzłowe transportu morskiego – porty morskie – znajdują się tylko w *województwie zachodniopomorskim*.

Portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są Szczecin i Świnoujście. W obu portach przeładowuje się rocznie po ok. 8 mln ton towarów. Szczecin jest głównie portem drobnicowym i kontenerowym, natomiast Świnoujście jest największą polską bazą promową. Potencjał Świnoujścia wzrośnie po ukończeniu budowy portu zewnętrznego wraz z terminalem gazu LNG. Dostęp od strony lądu do portu w Świnoujściu zapewnia droga krajowa nr 3 (S3) i magistralna linia kolejowa 401 (E59/C-E59); po likwidacji przejścia granicznego port dostępny jest także ze strony niemieckiej. Istniejące połączenia komunikacyjne nie będą w stanie sprawnie obsłużyć budowanego zewnętrznego portu w Świnoujściu wraz z jego lądowym zapleczem.

Port w Szczecinie rozwija potencjał przeładunkowy kontenerów; służyć mają temu nowy terminal kontenerowy i rozbudowa infrastruktury portowej w kierunku północno-wschodnim od miasta. W porcie potrzebny jest także terminal pasażerski dla obsługi dużych statków wycieczkowych i stanowiska do obsługi barek przyplływających Odrą. Do portu w Szczecinie dostęp z kraju i zagranicy zapewniają drogi krajowe nr 3 (S3), nr 6 (A6 i S6) i nr 10 (S10) i linie kolejowe nr 273 (C-E59), 351 (E59), 401 (E59/C-E59).

Dostęp od strony wody do portów w Świnoujściu i Szczecinie zapewniają tory wodne na wewnętrznych wodach morskich. Do portu w Świnoujściu prowadzą na Zatoce Pomorskiej dwa tory wodne (na których znajdują się dwa kotwiczowiska), ze Świnoujścia do Szczecina tor wodny o głębokości 10,5 m. W praktyce z portu w Świnoujściu mogą korzystać statki o maksymalnym zanurzeniu 13,2 m i długości 270 m, natomiast z portu w Szczecinie – odpowiednio 9,15 m i 160 m. Na skutek ułożenia rosyjsko-niemieckiego gazociągu na Zatoce Pomorskiej na zbyt małej głębokości nie mogą wpływać do Świnoujścia statki o zanurzeniu 15 m, które jest standardem dla wszystkich dużych portów bałtyckich.

Główne działania rozwojowe na rzecz portów w Szczecinie i Świnoujściu koncentrują się na:

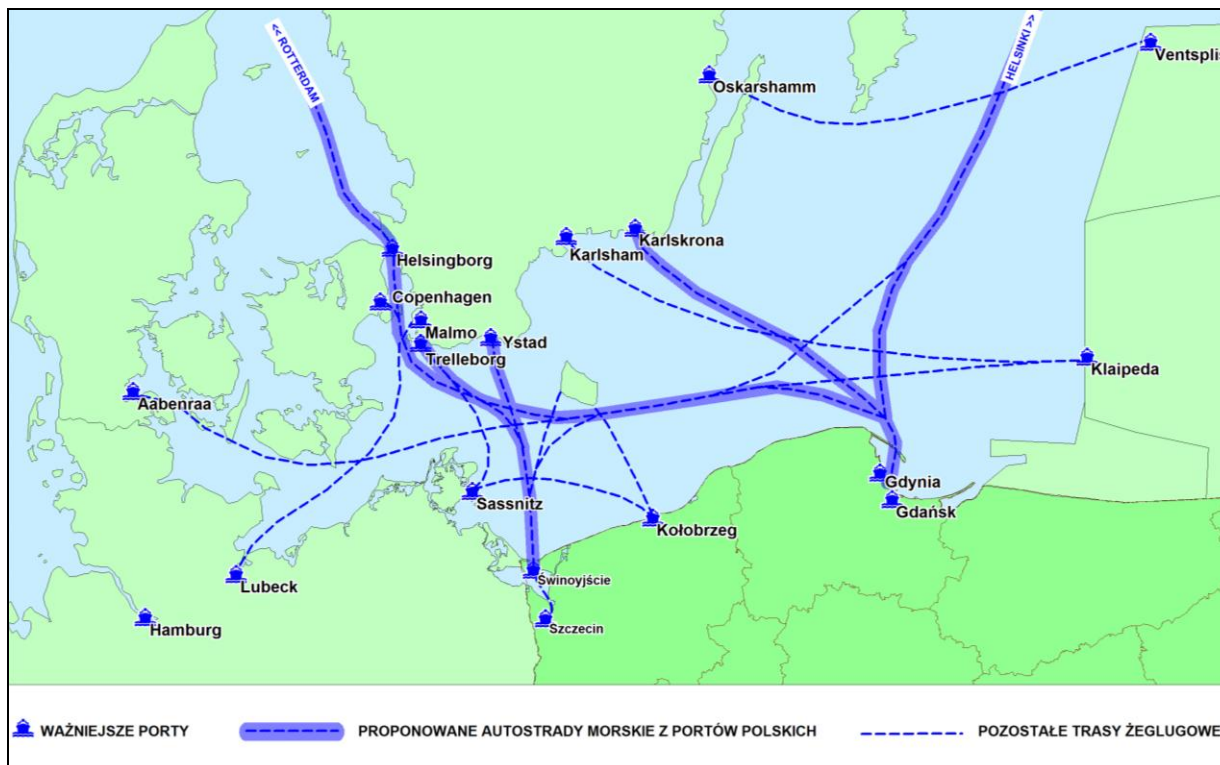
- budowie portu zewnętrznego z terminalem gazu LNG w Świnoujściu,
- rozbudowie bazy promowej w Świnoujściu,
- pogłębieniu toru wodnego Świnoujście -Szczecin do głębokości 12,5 m,
- rozbudowie bazy kontenerowej w porcie w Szczecinie,
- rozbudowie infrastruktury na nowych terenach portowych w Szczecinie.

Kolejnym w hierarchii pod względem wielkości obrotów jest port Police. Port przeładowuje rocznie ponad 2 mln ton – prawie w całości są to ładunki masowe na potrzeby Zakładów Chemicznych Police. Dostęp do portu w Policach jest ograniczony i prowadzi drogami wojewódzkimi i powiatowymi przez szczeciński węzeł komunikacyjny oraz linią kolejową nr 406 relacji Szczecin - Trzebież, a od strony wody z toru wodnego Szczecin-Świnoujście.

Spośród portów położonych nad otwartym morzem wyróżnia się Kołobrzeg, będący największym portem handlowym na środkowym wybrzeżu. Rocznie przeładowuje się w nim ok. 100 tys. ton ładunków, jest to także duży port rybacki. Coraz większego znaczenia nabiera tu jednak funkcja turystyczna – w porcie powstanie dworzec morski. Lokalnie znaczenie ma port w Darłowie, głównie jako port rybacki i baza turystyczna; odbywają się tu także przeładunki towarowe. Oba porty mają od strony lądu połączenia kolejowe oraz dobry dostęp do drogi krajowej nr 6, a Kołobrzeg także do drogi nr 11. Porty w Dziwnowie i Mrzeżynie są małymi portami turystyczno-rybackimi.

Małe porty nad Dziwną i Zalewem Kamieńskim (Wolin, Kamień Pomorski) oraz nad Zalewem Szczecińskim i Roztoką Odrzańską (Trzebież, Lubin, Nowe Warpno, Stepnica) nie mają większego znaczenia gospodarczego. Są portami rybackimi i turystycznymi. Nie przewiduje się zmiany ich funkcji, z wyjątkiem portu w Stepnicy, który po uzyskaniu dogodnego połączenia komunikacyjnego z Goleniowskim Parkiem Przemysłowym mógłby być wykorzystany jako port rzeczny do jego obsługi.

Rysunek. Autostrady morskie



Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego rekomenduje innym województwom, w tym województwom leżącym na obszarze polskiej części pogranicza polsko-niemieckiego: „Wzmacnianie powiązań portów morskich z ich lądowym zapleczem przez budowę i modernizację połączeń komunikacyjnych”.

2.5.2. Systemy zaopatrzenia w energię

Uzupełnić rysunek: Zaopatrzenie w energię – Wrocław, Zielona Góra, Szczecin

Zaopatrzeniu mieszkańców i podmiotów gospodarczych w energię elektryczną i gaz służą systemy krajowe, autonomiczne wobec regionalnych ośrodków zarządzania infrastrukturą. Na obszarze poszczególnych województw znajdują się jednak elektrownie i kopalnie gazu, które chociaż są elementami krajowych systemów energetycznych, to w pierwszym rzędzie zasilają przyległe rejony. Problemem jest stan sieci przesyłowej, a także deficyty energii, występujące w północnej części obszaru studium.

Elektroenergetyka

Na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec podstawowymi źródłami energii elektrycznej są: Elektrownia Turów S.A. (1900 MW) w gminie Bogatynia, w której spalany jest węgiel brunatny z kopalni w Turoszowie, oraz Zespół Elektrowni Dolna Odra S.A. (1994 MW) z elektrowniami w Nowym Czarnowie koło Gryfina i Szczecinie, gdzie spala się węgiel kamienny. W elektrowniach spala się również biomasę. Obie firmy energetyczne należą do największych producentów energii elektrycznej w Polsce i mają po około 7% udziału w krajowej produkcji.

Mniejszymi dostawcami energii elektrycznej są rozproszone po całym obszarze elektrownie wodne, szczytowo-pompowe (Dychów w województwie lubuskim, Żydowo w zachodniopomorskim) i wiatrowe.

W **województwie dolnośląskim** drugim dużym producentem energii elektrycznej jest Zespół Elektrociepłowni Wrocławskich Kogeneracja S.A (Wrocław i Czechnica), dysponujący łącznie mocą 363 MW.

Cały obszar województwa dolnośląskiego jest zelektryfikowany, brak danych o obszarach deficytu w dostępie do energii elektrycznej.

Dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego województwa planuje się budowę 6 odcinków linii 400 kV, modernizację sieci i urządzeń energetycznych.

Województwo lubuskie. Źródłami energii elektrycznej na terenie województwa są elektrociepłownie Gorzów (94 MW) i Zielona Góra (222 MW) oraz elektrownia zakładów papierniczych w Kostrzynie n.Odrą (28 MW). Zapotrzebowanie na energię elektryczną odbiorców z terenu województwa jest w 2/3 pokrywane ze źródeł znajdujących się na jego terenie.

Województwo lubuskie jest powiązane z terenami ościennych województw i pozostałym obszarem Polski siecią elektroenergetyczną przesyłową o napięciu 220 kV oraz liniami elektroenergetycznymi o napięciu 110 kV. Linia przesyłowa 400 kV przebiega przez teren województwa tranzytowo. Brak jest systemowych transgranicznych powiązań liniami najwyższych napięć województwa lubuskiego z Niemcami.

W **województwie zachodniopomorskim** występuje deficyt energii elektrycznej i zagrożenie bezpieczeństwa energetycznego w powiatach nadmorskich, w powiecie myśliborskim i w aglomeracji szczecińskiej. Jest on spowodowany skutkiem wzrostu użycia energii (nad morzem), istniejącego układu połączeń sieci oraz jej stosunkowo niskich zdolności przesyłowych. Obiekty sieci przesyłowej – wszystkie stacje i prawie wszystkie linie – mają co najmniej 25 lat. W tej dziedzinie plan zagospodarowania przestrzennego województwa wskazuje, jako jeden z priorytetów, budowę pierścienia energetycznego wokół aglomeracji szczecińskiej.

Województwo zachodniopomorskie brane jest pod uwagę przy lokalizacji elektrowni atomowej. W planie zagospodarowania przestrzennego wskazane zostały dwie lokalizacje: w okolicy Gryfina oraz nad jeziorem Kopań, w gminie Darłowo. Polska Grupa Energetyczna preferuje jednak lokalizację w miejscowości Dąbki (gmina Mielno).

Gazownictwo

Z gazu sieciowego, dostarczanego przez krajowy system przesyłowy, korzysta w województwie dolnośląskim 62,9% mieszkańców, w lubuskim 52,7%, w zachodniopomorskim 60,9%. Gaz pochodzi ze złóż krajowych, z importu (z Niemiec i z Rosji) oraz z podziemnych magazynów gazu. Rozprowadzane są trzy rodzaje gazu ziemnego: wysokometanowy (z importu rosyjskiego), zaazotowany (ze złóż w Wielkopolsce) i uzyskiwany w procesie regazyfikacji gazu skroplonego LNG. Eksploatowane złoża gazu znajdują się we wszystkich województwach: w powiecie milickim (województwo dolnośląskie), w rejonie Barnówko-Mostno-Buszewo i w okolicy Górzycy, Szlichtyngowej, Grochowic i Wilkowa (województwo lubuskie) oraz w kilku miejscach na Nizinie Szczecińskiej. Podziemne magazyny gazu znajdują się w województwie dolnośląskim w Wierzchowicach (powiat milicki) oraz w województwie zachodniopomorskim w Daszewie (powiat kołobrzeski). Rozważana jest budowa podziemnego magazynu gazu w gminie Marianowo.

Przez południowo-zachodnią część województwa zachodniopomorskiego przebiega tranzytowy ropociąg z Rosji do Niemiec, z którego odbiór ropy na terenie Polski odbywa się w Płocku.

Na całym obszarze studium występują znaczne dysproporcje między zaopatrzeniem w gaz miast i obszarów wiejskich; odsetek mieszkańców miast, korzystających z gazu przewyższa 5-7 razy odsetek mieszkańców wsi. We wszystkich województwach występują rejony, gdzie gaz sieciowy dociera tylko do pojedynczych miejscowości w gminach.

W **województwie dolnośląskim** gaz pochodzi ze źródeł krajowych, z importu (w dużej części z Niemiec) i z zasobów zmagazynowanych. W województwie planuje się:

- realizację inwestycji służących rozwojowi i poprawie stanu technicznego systemu gazowej sieci przesyłowej wysokiego ciśnienia,
- rozbudowę podziemnego magazynu gazu Wierzchowice,

- rozwój dystrybucyjnej sieci gazowej, budowę gazociągów wysokiego ciśnienia wraz ze stacjami redukcyjno-pomiarowymi I stopnia w wybranych rejonach,
- doprowadzenie gazu przewodowego do niezgazyfikowanych miast województwa: Bierutowa, Bogatyni, Lubomierza, Mioszowa, Mirska, Prusic, Ścinawy, Świerzawy, Węglińca, Wiązowa, Wlenia, Wojcieszowa, Zawidowa i Złotego Stoku oraz terenów wiejskich (przy spełnieniu warunków opłacalności ekonomicznej planowanej inwestycji).

Przez **województwo lubuskie** przebiega czynny gazociąg tranzytowy Rosja - Niemcy, odbiór gazu ziemnego odbywa się jednak poza terenem województwa: we Włocławku oraz Lwówku (Zębowie). Przez północno-wschodnią część województwa lubuskiego przebiega systemowy gazociąg magistralny Odołanów - Lwówek - Police. Północna część województwa zaopatrywana jest głównie w gaz wysokometanowy z importu, część południowa - ze źródeł mieszanych.

Problemem zaopatrzenia w gaz jest zbyt mała przepustowość systemu przesyłowego, zwłaszcza w północnej części województwa, powodująca ograniczenia dostaw w okresach jesienno-zimowych, w szczególności dla odbiorców kluczowych. 19 gmin nie ma dostępu do sieci gazowej.

Planowana jest budowa nowych gazociągów przesyłowych, w tym gazociągu Szczecin - Gorzów Wlkp.-Lwówek o średnicy 700 mm.

Województwo zachodniopomorskie zasilane jest importowanym gazem wysokometanowym z kierunku Gorzowa Wlkp. i Piły. Głównym odbiorcą przemysłowym gazu ziemnego są Zakłady Chemiczne Police S.A.

W województwie powstaje terminal gazu skroplonego LNG, który dostarczany będzie statkami do nowo budowanego portu zewnętrznego w Świnoujściu i stamtąd przesyłany gazociągiem wysokiego ciśnienia w głąb kraju. W pierwszym etapie terminal będzie mógł odbierać 5 mld m³ gazu rocznie, docelowo jego zdolności przeładunkowe mogą być zwiększone do 7,5 mld m³.

Również planowany gazociąg Baltic Pipe, dostarczający norweski gaz z Danii do Polski, kończył się będzie w województwie zachodniopomorskim, w gminie Rewal. Planowana jest ponadto budowa gazociągu Bernau - Szczecin do przesyłu gazu z sieci w Niemczech.

W województwie zachodniopomorskim, podobnie jak w pozostałych dwóch województwach polskiej części pogranicza, planowana jest rozbudowa sieci przesyłowej gazu – gazociągów i stacji gazowych – w celu zapewnienia dywersyfikacji kierunków dostaw do kraju oraz poprawy stanu zaopatrzenia w gaz na obszarach deficytowych, do których należą gminy centralnej i wschodniej części województwa.

Odnawialne źródła energii

Na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec odnawialnymi źródłami energii są woda, wiatr, biomasa i gorąca woda ze złóż podziemnych. Energia słoneczna wykorzystywana jest w minimalnym zakresie. Istnieją duże różnice między województwami co do skali i sposobu wykorzystania odnawialnych źródeł energii.

W **województwie dolnośląskim** największy udział w tym sektorze mają elektrownie wodne – jest ich 50 o mocy od 100 kW do 1 MW i 14 o mocy powyżej 1 MW, zlokalizowanych głównie na południu województwa. Dziesięć z nich to elektrownie zbiornikowe, które zostały wybudowane na zbiornikach retencyjnych przeciwpowodziowych.

Energia wiatru wykorzystywana jest lokalnie. W województwie działają elektrownie wiatrowe w miejscowościach Słup (powiat jaworski) i Gruszów (powiat świdnicki). W powiatach złotoryjskim i zgorzeleckim trwają prace przy budowie czterech zespołów elektrowni wiatrowych – 64 urządzeń o łącznej mocy 128 MW. Warunki dla rozwoju energetyki wiatrowej w województwie nie są szczególnie korzystne ze względu na warunki meteorologiczne oraz konflikty przestrzenne z obszarami chronionymi przyrodniczo. Tereny o najmniejszym prawdopodobieństwie wystąpienia konfliktów przy lokalizacji zespołów elektrowni wiatrowych to: środkowa część województwa od Bolesławca w kierunku Wrocławia i Strzelina, wzdłuż autostrady A4 oraz obszar LGOM.

Województwo ma duże możliwości w zakresie uprawy i wykorzystania biomasy. Produkcja energii z odpadów komunalnych i ścieków, a w mniejszym stopniu również z odpadów z przemysłu spożywcze-

go i rolnictwa, odbywa się w 11 instalacjach biogazowych usytuowanych przy oczyszczalniach ścieków oraz w 4 biogazowniach na składowiskach odpadów.

Instalacje wykorzystujące energię słoneczną i geotermalną nie odgrywają ważnej roli w zaspokojeniu potrzeb energetycznych w skali województwa. Stosowane są głównie w indywidualnych gospodarstwach domowych, a także obiektach usługowych i użyteczności publicznej.

W *województwie lubuskim* jest 45 małych elektrowni wodnych o łącznej mocy 6 MW i jedna elektrownia szczytowo-pompowa. Korzystne są warunki do wykorzystania energii wiatru, lecz elektrownie wiatrowe są nieliczne. Praktyczną możliwość wykorzystania energii słonecznej ograniczają warunki klimatyczne oraz wciąż jeszcze wysokie nakłady inwestycyjne związane z zainstalowaniem odbiorników. Z badań wynika, że przy obecnym poziomie techniki w naszych warunkach klimatycznych energię słoneczną warto pozyskiwać tylko latem, do ogrzewania wody użytkowej lub do suszenia płodów rolnych.

Na obszarze województwa występują bogate złoża wód geotermalnych, a ich temperatura, szczególnie na północy województwa, wskazuje na możliwość ich wykorzystania do celów grzewczych. Ograniczeniem dla ich wykorzystania są skomplikowane procedury przeprowadzenia inwestycji, względy technologiczne i wysokie koszty budowy instalacji.

W *województwie zachodniopomorskim* w zlewniach rzek, głównie Regi i Myśli, eksploatowanych jest 65 małych elektrowni wodnych o łącznej mocy 11,8 MW i jedna elektrownia szczytowo-pompowa. Potencjalne możliwości rozwoju energetyki wodnej mają rzeki Parsęta, Wieprza, Ina, jednak przy dużym rozproszeniu źródeł i niewielkiej mocy jednostkowej.

Na obszarze całego województwa, a zwłaszcza na terenach wokół Zalewu Szczecińskiego i w pasie nadmorskim, występują bardzo korzystne warunki dla lokalizacji elektrowni wiatrowych. W województwie zachodniopomorskim zainstalowana jest jedna trzecia ogółu krajowej mocy energetyki wiatrowej 14 zespołów elektrowni wiatrowych. W gminie Darłowo ma powstać największy tego typu obiekt z mocą zainstalowaną 250 MW. Przyłączenie kolejnych zespołów elektrowni wiatrowych (projektowane 364 MW) wymaga, oprócz modernizacji i rozbudowy sieci dystrybucyjnej, również rozbudowy sieci przesyłowej.

W województwie jest kilkadziesiąt instalacji spalających biomasę, w większości odpady drewna (w powiatach białogardzkim i szczecińskim), na 6 składowiskach odpadów pracują instalacje biogazowe wytwarzające energię elektryczną o łącznej mocy około 2,4 MW, w Szczecinie działają dwie biogazownie wytwarzające gaz ze ścieków, biogazownie korzystające z odpadów rolniczych działają w dwóch miejscowościach, planuje się budowę sześciu następnych. W województwie znajdują się dwa (w Ińsku i Nowogardzie) zakłady produkujące bioetanol.

Województwo ma bardzo dobre warunki do eksploatacji wód geotermalnych. Obecnie działa ciepłownia geotermalna w Pyrzycach; druga, funkcjonująca do 2007 roku w Stargardzie Szczecińskim, uległa likwidacji. Istnieją jednak przesłanki do pozyskiwania tej formy energii na obszarze przebiegającym od Szczecina i Stargardu Szczecińskiego w kierunku Gorzowa Wlkp.

2.5.3 Systemy zaopatrzenia w wodę, usuwania ścieków i odpadów

Gospodarka wodno-ściekowa i gospodarka odpadami zarządzane są z poziomu regionalnego. Na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec systemy wodociągowe są bardzo dobrze rozwinięte i obsługują większą część mieszkańców niż średnio w Polsce. Regułą jest, że mieszkańcy miast w większym stopniu niż mieszkańcy wsi korzystają z sieci wodociągowych. Również odsetek mieszkańców korzystających z sieci kanalizacyjnych jest na obszarze studium wyższy niż średnia krajowa – tu jednak różnica między miastem a wsią jest jeszcze większa.

Równie dobrze przedstawia się oczyszczanie ścieków – tylko województwo dolnośląskie legitymuje się wskaźnikiem ścieków oczyszczonych w ogólnej ilości ścieków na poziomie średniej krajowej, w województwach lubuskim i zachodniopomorskim wskaźnik ten jest wyższy i zbliża się do 100%.

Statystyczny mieszkaniec polskiej części pogranicza Polski i Niemiec wytwarza więcej odpadów niż wynosi średnia dla Polski. Prym wiedzie tu województwo dolnośląskie; zwłaszcza dolnośląski przemysł.

Od 2004 r. realizowany jest *Krajowy Program Oczyszczania Ścieków* określający zadania konieczne do realizacji zapisów traktatu akcesyjnego. Jest to program zapewnienia usług w zakresie zbierania, oczyszczania i odprowadzania ścieków we wszystkich jednostkach osadniczych w Polsce.

Tabela. Wybrane dane o gospodarce wodno-ściekowej i gospodarce odpadami na polskiej części pogranicza Polski i Niemiec

Wskaźnik	Dolnośląskie	Lubuskie	Zachodniopomorskie	Obszar studium	Polska
Odsetek ludności korzystającej z wodociągów (w %)	91,5	89,4	93,3	91,7	87,5
Odsetek ludności korzystającej z kanalizacji (w %)	59,9	55,5	62,2	59,8	52,4
Odsetek ścieków oczyszczonych w ogólnej ilości ścieków wymagających oczyszczenia (w %)	92,4	98,6	99,5	95,5	92,4
Odpady komunalne na 1 mieszkańca (w kg)	345,6	293,9	308,6	325,0	262,9
Odpady wytworzone ogółem na 1 km ² (w kg)	1 682,0	65,4	261,1	711,7	362,9

Gospodarka wodno-ściekowa

W *województwie dolnośląskim* wszystkie miasta mają wodociągi komunalne. Natomiast stopień skanalizowania województwa jest wyraźnie niższy, chociaż stale wzrasta. 89 miast odprowadza ścieki do komunalnych oczyszczalni ścieków; oczyszczalni nie posiadają tylko miasta Międzybórz i Prusice. Znacznie gorzej przedstawia się sytuacja na terenach wiejskich, które w dużej mierze są już zwodociągowane, lecz w większości nie posiadają urządzeń do odbioru i oczyszczania ścieków. Jedynie 6 gmin jest w 100% wyposażonych w sieci wodociągowo-kanalizacyjne: Brzeg Dolny, Jerzmanowa, Kunice, Legnickie Pole, Rudna, Warta Bolesławiecka. Z kolei najbardziej skanalizowanym powiatem jest powiat lubiński (76,5%), następnie powiat legnicki (56,6%) i powiat polkowicki (48,8%). Najgorzej skanalizowany jest powiat górowski (4,6%). W 23 gminach brak jest sieci kanalizacji sanitarnej, ujmującej ścieki bytowo-gospodarcze z zabudowy mieszkaniowej.

Na terenie województwa działa 13 związków gmin mających w programie działania zadania z zakresu gospodarki wodno-ściekowej, z czego dwa – Związek Międzygminny Wodociągów i Kanalizacji Wiejskich we Wschowie (mający siedzibę w województwie lubuskim) oraz Związek Gmin Zlewni Górnej Baryczy w Krotoszynie (mający siedzibę w województwie wielkopolskim) – zrzeszają gminy z obu województw.

W *województwie lubuskim* sieć wodociągowa jest najslabiej rozbudowana, co wynika z niskiego wskaźnika dla obszarów wiejskich. Największy odsetek mieszkańców korzysta z kanalizacji w powiatach międzyrzeckim (76,6%), ślubickim (68,8%), sulęcińskim (67,1%) i świebodzińskim (66,9%). Największą ilość ścieków odprowadzają miasta Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra oraz miejscowości powiatów gorzowskiego i żarskiego. Największa ilość ścieków nieoczyszczonych pozostawała w powiatach żagańskim, świebodzińskim, oraz nowosolskim.

23 miasta województwa lubuskiego obsługiwane są przez biologiczne oczyszczalnie ścieków, 19 miast przez oczyszczalnie z podwyższonym usuwaniem biogenów. W 2010 r. na terenie województwa działało 137 komunalnych oczyszczalni ścieków.

Województwo zachodniopomorskie ma najwyższe wskaźniki zaopatrzenia w wodę z wodociągów, kanalizacji i oczyszczania ścieków. W województwie realizowane są dwa projekty: *Poprawa jakości wody w Szczecinie* oraz *Zintegrowana gospodarka wodno-ściekowa w dorzeczu Parsęty*. Ich celem jest kompleksowe uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej oraz dostosowanie systemu do wymogów Unii Europejskiej.

W ramach realizacji *Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków* w województwie zachodniopomorskim ustanowiono 72 aglomeracje kanalizacyjne priorytetowe dla wypełnienia wymogów traktatu akcesyjnego oraz 23 aglomeracje niestanowiące priorytetu.

Gospodarka odpadami

Województwo dolnośląskie. Odsetek mieszkańców korzystających ze zorganizowanej zbiórki i wywozu odpadów komunalnych szacowany jest w skali województwa na 90,9%, z tym że w miastach na około 100%, natomiast na terenach wiejskich na około 50% lub mniej.

W 2010 r. odpady wyselekcjonowane stanowiły zaledwie 10% całej masy. Zdecydowanie dominują systemy zbierania zmieszanych odpadów komunalnych, które następnie, w większości w stanie nieprzetworzonym, składowane są na 50 składowiskach. Dla osiągnięcia wymaganych kryteriów składowania odpadów przetworzonych zachodzi potrzeba przyspieszenia budowy zakładów unieszkodliwiania odpadów – na terenie województwa funkcjonuje 10 takich zakładów.

Oprócz odpadów komunalnych występuje potrzeba gromadzenia znacznej ilości odpadów pochodzących z produkcji. Składowane są one na 37 składowiskach. W 2010 r. w województwie wytworzono 33,6 mln ton odpadów przemysłowych. Głównym ich źródłem jest przemysł wydobywczy i energetyczny, a szczególnie dużą grupę stanowią odpady powstające z procesów flotacji w przemyśle metali nieżelaznych. Na terenie województwa dolnośląskiego znajduje się największy w Europie obiekt unieszkodliwiania odpadów wydobywczych „Żelazny Most”, należący do KGHM Polska Miedź S.A. Roczna masa deponowanych odpadów z flotacji waha się od 20 do 26 mln ton.

Na Dolnym Śląsku znajduje się 13 eksploatowanych składowisk, na których składowane są odpady niebezpieczne. Najwięcej składowisk występuje w rejonie legnickim, a najmniej w rejonie wałbrzyskim. Odzyskowi poddaje się 54% odpadów, unieszkodliwia się 22% odpadów, a składowane są 22%. W województwie nie działa żadna spalarnia odpadów.

W **województwie lubuskim** największą ilość odpadów wytwarza się w powiecie żarskim (122,2 tys. t), w Gorzowie Wlkp. (106,4 tys. t) oraz w powiecie zielonogórskim (113,4 tys. t), natomiast najmniej na obszarze powiatów wschowskiego (6,3 tys. t) oraz ślubickiego (11,9 tys. t).

Na terenach wiejskich tylko w większych miejscowościach mieszkańcy objęci są zorganizowanym odbiorem odpadów.

W 2010 roku na terenie województwa wytworzono 2,8 mln ton odpadów przemysłowych. Procesom odzysku poddano 1,9 mln ton, natomiast procesom unieszkodliwiania 160 tys. ton. Wśród odpadów dominowały odpady z przetwórstwa drewna oraz z produkcji płyt i mebli, masy celulozowej, papieru i tektury. Odpady niebezpieczne stanowiły ok. 0,5%.

W roku 2010 istniało 28 składowisk odpadów, w tym: 21 składowisk innych niż niebezpieczne i obojętne, na których są składowane odpady komunalne. Odpady składowano również na składowiskach poza granicami województwa lubuskiego.

W województwie znajdują się trzy zakłady zagospodarowania odpadów: w Długoszynie, Gorzowie Wlkp. i Zielonej Górze, posiadające linie sortownicze oraz instalacje do zagospodarowania odpadów ulegających biodegradacji, linie sortownicze są też w czterech innych miejscowościach, ponadto funkcjonują 3 instalacje do termicznego przekształcania odpadów.

Województwo zachodniopomorskie. Odpady gospodarcze są wytwarzane przez przemysł chemiczny, energetyczny, drzewny, budownictwo. Zakłady Chemiczne Police S.A. wytworzyły blisko 37% ogółu odpadów, głównie fosforogipsów oraz roztworów i szlamów, natomiast w sektorze energetycznym głównym wytwórcą odpadów jest Zespół Elektrowni Dolna Odra SA, który wytwarza ok. 5-6%. Odzyskowi, unieszkodliwieniu poza składowaniem i odzyskowi przez składowanie poddano 66,4% odpadów z sektora przemysłowego.

Zmniejsza się udział odpadów niebezpiecznych, których odsetek wynosi 1,4%. Są to przede wszystkim odpady przemysłu, chemii nieorganicznej (odpady kwas siarkowy i siarkawy), oleje odpadowe.

Ilość odpadów komunalnych, podobnie jak w innych województwach, ulega stałemu zmniejszaniu. Wyraźne zjawisko zmniejszania się ilości odpadów komunalnych, przy braku wyraźnej poprawy gospoda-

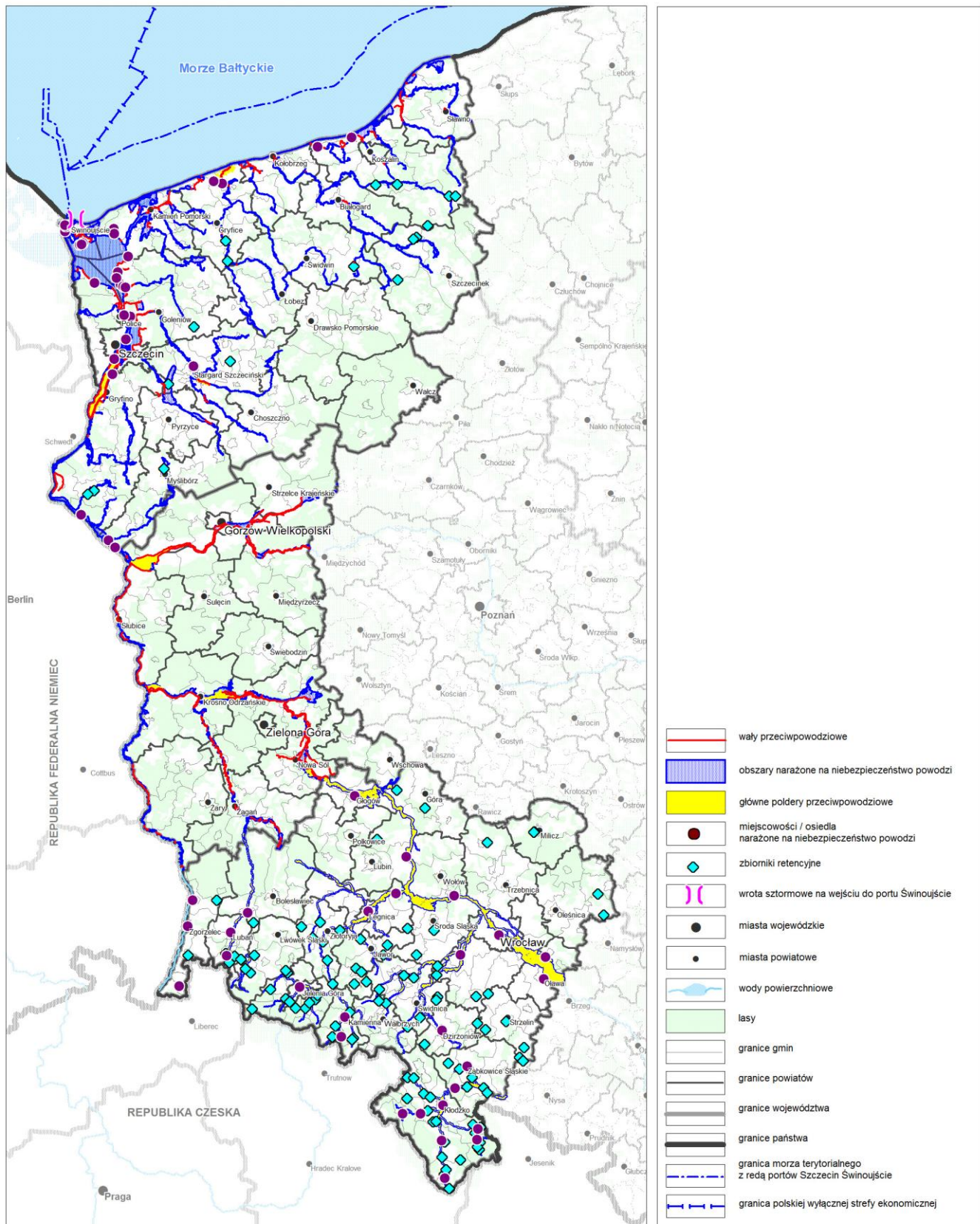
rowania tymi odpadami, jest niepokojące, gdyż może oznaczać pozbywanie się odpadów w sposób niekontrolowany, powstawanie nielegalnych wysypisk, spalanie odpadów w domowych piecach, itp.

W województwie znajduje się 114 składowisk, w tym 41 eksploatowanych. Z tej liczby 22 posiadają instalację odgazowania. Unieszkodliwianie gazu z odzyskiem energii elektrycznej odbywa się na 7 składowiskach.

Szczególnym rodzajem składowisk odpadów niebezpiecznych są mogilniki. W ciągu 10 lat zlikwidowano 21 mogilników, na likwidację czeka jeszcze 18, zlokalizowanych głównie w powiecie stargardzkim i łobeskim.

2.5.4. Systemy ochrony przeciwpowodziowej

Rysunek. Ochrona przeciwpowodziowa



Polska część pogranicza polsko-niemieckiego jest jednym z najbardziej zagrożonych powodzią obszarów Polski. Największe zagrożenia powoduje Odra. Powstawaniu powodzi sprzyjają warunki fizjogeograficzne: w części południowej powodzie występują na rzekach spływających z gór, a fala powo-

dziowa przemieszcza się wzdłuż Odry aż do jej ujścia, w części południowej dochodzą jeszcze powodzie sztormowe, powodowane wlewaniem się wód Bałtyku w koryto Odry, oraz zaporowe, będące skutkiem nagromadzenia się kry w ujściu rzeki. Na dopływach Odry występują powodzie o różnej skali, dotkliwie odczuwane są zwłaszcza wylewy rzek górskich. Zagrożenia powodziowe niosą również rzeki nizinne: Warta, Noteć oraz rzeki Przymorza.

Ochrona przeciwpowodziowa opiera się przede wszystkim na zbiornikach retencyjnych, systemie małej retencji, polderach, obwałowaniach przeciwpowodziowych. Najbardziej skuteczną jest retencja wód spływających do Odry z gór oraz wód samej Odry. Im bliżej ujścia rzeki do Bałtyku, tym większą rolę odgrywają poldery oraz wały przeciwpowodziowe. Te ostatnie są głównym zabezpieczeniem przed powodziami na terenach nizinnych. Stan infrastruktury przeciwpowodziowej uważany jest ogólnie za nieodpowiadający potrzebom.

Poszczególne województwa polskiej części pogranicza mają specyficzne problemy związane z zagrożeniami powodziowymi i ochroną przeciwpowodziową.

W **województwie dolnośląskim** wezbrania powodziowe w dorzeczu Odry występują zwykle w okresie letnim w następstwie wysokich opadów w górach. Odra, przecinając tereny województwa na długości około 280 km, wymusza jego podział na trzy strefy reżimów powodziowych: nizinną (rzeki Barycz, Widawa, Oława, Ślęza, Bystrzyca, Kaczawa), podgórską i górską (rzeki Nysa Kłodzka, Bóbr, Kwisa, Nysa Łużycka).

W dorzeczu Odry można wyróżnić obszary, gdzie ochrona przed powodzią wymaga szczególnej uwagi. Charakteryzują się one koncentracją wartości społecznych, gospodarczych lub kulturowych oraz warunkami fizjograficznymi sprzyjającymi znacznemu spływowi wód (obszary górskie i podgórskie). Rejonami podwyższonego ryzyka powodziowego są:

- aglomeracja wrocławska, ze względu na jej potencjał demograficzny, ekonomiczny i kulturowy,
- Kotlina Kłodzka, ze względu na wyjątkowo intensywne narażenie na katastrofalne w skutkach powodzie (rejon górski),
- Sudety Zachodnie, ze względu na intensywne narażenie na katastrofalne w skutkach powodzie (rejon górski),
- Kotlina Żytawska, ze względu na straty poniesione w wyniku powodzi 2010 (obszar przygraniczny).

Na obszarze województwa znajduje się 12 wielofunkcyjnych, dużych zbiorników retencyjnych, wykorzystywanych do celów przeciwpowodziowych, wodociągowych, alimentacji Odry dla potrzeb żeglugi, hydroenergetycznych, rybactwa i rekreacji. Łączna całkowita pojemność zbiorników wynosi 283,9 mln m³. Z kolei łączna pojemność 11 suchych zbiorników przeciwpowodziowych, zlokalizowanych na terenie województwa, wynosi 26,3 mln m³. Wszystkie zostały wybudowane na początku XX wieku. Największą powierzchnię oraz pojemność mają zbiorniki usytuowane na terenie powiatu jeleniogórskiego.

W dolinie Odry znajdują się 4 poldery, o powierzchni 5 982 ha i pojemności 48 mln m³, stanowiące jeden z elementów systemu ochrony aglomeracji wrocławskiej przed powodzią. Ponadto w województwie zlokalizowane jest 3 840 obiektów małej retencji o łącznej pojemności 155,4 mln m³: budowle piętrzące jeziora, sztuczne zbiorniki wodne, stawy rybne i inne obiekty hydrotechniczne.

Najlepiej zabezpieczona przed zagrożeniem powodziowym, zredukowanym przez retencje zbiornikową jest zlewnia Bystrzycy (zbiorniki Lubachów, Mietków i Dobromierz) oraz Bobru (zbiorniki Bukówka, Sosnówka, Pilchowice oraz Leśna i Złotniki).

Ogólna długość wałów przeciwpowodziowych wszystkich rzek na terenie województwa wynosi 1 332,6 km, w tym wałów Odry i polderów 380 km. Chronią one przed wezbraniem wód ok. 8% powierzchni całego województwa. Wały przeciwpowodziowe wzdłuż większości rzek nie stanowią nieprzerwanego pasma. Odbudowy i modernizacji wymaga 575,4 km obwałowań. Prowadzone obecnie działania na wałach ograniczają się głównie do modernizacji i uzupełnień obwałowań na terenach dotychczas nieograniczonych wałami. Nie prowadzi się – poza jednym przypadkiem – działań, mających na celu zwiększenie retencji dolin rzecznych w wyniku odsunięcia obwałowań od rzek.

Na bezpieczeństwo powodziowe obszaru Dolnego Śląska ma także wpływ system zabezpieczeń powodziowych zlokalizowany poza obszarem województwa, w górnej części dorzecza Odry. Kluczową inwestycją dla skutecznej ochrony regionu przed powodzią jest budowa zbiornika Racibórz w województwie śląskim. W 2002 r. oddano do eksploatacji polder Buków jako pierwszy etap budowy tego zbiornika.

W **województwie lubuskim**, które w całości leży w dorzeczu Odry, obszary zagrożone powodzią leżą wzdłuż całego jej biegu, a także wzdłuż Warty od Skwierzyny do jej ujścia do Odry, wzdłuż całego odcinka Noteci oraz wzdłuż Bobru i Nysy Łużyckiej.

Wezbrania na Odrze i jej dopływach powstają poza granicami województwa na rzekach Bóbr, Kwisa i Nysa Łużycka oraz ich podgórskich dopływach. Latem są to głównie powodzie opadowe i roztopowe, zimą zatorowe, choć występują rzadziej. Powodzie letnie mają przebieg powolny, lecz długotrwały. Ich kształt i przebieg zależą w dużym stopniu od gospodarki wodnej na zbiornikach zaporowych w Sudetach. Również przebieg wezbrania na Warcie w znacznym stopniu regulowany jest zbiornikiem zaporowym Jeziorsko, leżącym w województwie łódzkim. Z kolei ochrona przed powodzią zatorowymi na Odrze polega głównie na lodołamaniu i spływie kry na jej ujściowym odcinku.

System ochrony przeciwpowodziowej tworzą:

- wały przeciwpowodziowe o łącznej długości 643,2 km, chroniące ok. 130 tys. ha dolin, w tym wały Odry 251,7 km i wały Warty – 175,3 km,
- poldery zalewowe samoczynne w dolinie Odry (Bytom Odrzański-Tarnów Bycki, Połupin, Krzesin-Miłów), w dolinie Warty (Santok, Park Narodowy Ujście Warty), w dolinie Noteci (Trzebież-Drezdenko, Gościmiec),
- zbiorniki wodne – jeziora o łącznej pojemności 7 mln m³

oraz stacje pomp w Zielonej Górze i Gorzowie Wlkp.

W **województwie zachodniopomorskim** obszary zagrożenia powodzią obejmują dolinę Odry oraz tereny wokół Zalewu Szczecińskiego, na których możliwe jest wystąpienie wszystkich rodzajów powodzi (opadowe, roztopowe, zatorowe i sztormowe). Szczególnie niebezpieczna sytuacja powodziowa na dolnej Odrze może wystąpić podczas nałożenia się przemieszczającej się w dół rzeki fali roztopowej bądź opadowej z przemieszczającą się w przeciwnym kierunku falą sztormową. Wystąpienie wezbrania powodziowego na Odrze powoduje, że zagrożenie powodziowe pojawia się także w ujściowych odcinkach jej dopływów. Niebezpieczeństwo pojawienia się powodzi w środkowych biegach tych dopływów, a także na znajdujących się w granicach województwa dopływach Noteci (Drawa, Gwda z Piławą) wiąże się przede wszystkim ze spływem wód roztopowych, rzadziej wód opadowych.

Podobnie jak w przypadku Odry na znajdujących się w granicach województwa zachodniopomorskiego rzekach Przymorza – Redze, Parsęcie, Wieprzy – możliwe jest wystąpienie wezbrań powodziowych wszystkich typów. Większość zagrożeń powodziowych w odcinkach ujściowych tych rzek wywołanych jest przez wezbrania sztormowe, które mogą wystąpić równocześnie ze spływającą z góry zlewni falą wezbrania opadowego lub roztopowego.

Na niektórych odcinkach wybrzeża Morza Bałtyckiego dochodzi do stopniowego cofania się linii brzegowej w wyniku postępującej erozji i abrazji brzegów, osuwania skarp nadmorskich, wydmy i klifów.

System technicznej ochrony przed powodzią w województwie zachodniopomorskim obejmuje:

- 600 km wałów przeciwpowodziowych,
- zbiorniki retencyjne (Rejowice, Niedalino, Rosnowo, Połczyn-Zdrój),
- poldery (w dolinie Odry)

i umocnienia brzegowe.

Na wybrzeżu Bałtyku realizowane są przedsięwzięcia wzmacniające zagrożone odcinki brzegu morskiego: sztuczne zasilanie piaskiem, budowa i modernizacja umocnień brzegowych.

2.5.5. Infrastruktura społeczna

Szkoły wyższe

Uzupełnić rysunek: Szkolnictwo wyższe – Wrocław, Zielona Góra, Szczecin

Województwo dolnośląskie. Dolny Śląsk należy do najważniejszych ośrodków szkolnictwa wyższego w kraju zarówno ze względu na liczbę studentów, jak i jakość kadry naukowej. W 2009 r. w województwie znajdowało się 38 szkół wyższych, 16 zamiejscowych oddziałów dydaktycznych, filii i punktów konsultacyjnych. Pod względem liczby studentów województwo zajmuje czwarte miejsce w kraju, po województwie mazowieckim, małopolskim i śląskim i czwarte miejsce pod względem liczby szkół wyższych. Na wszystkich uczelniach Dolnego Śląska kształciło się 172,5 tys. studentów (9,2% ogółu liczby studentów w Polsce). Przyrost liczby studentów w latach 2002-2009 wyniósł 14% (dla kraju wyniósł 5,1%).

Największym ośrodkiem akademickim jest Wrocław, gdzie są 24 uczelnie wyższe (8 uczelni publicznych, 16 niepublicznych) oraz 3 zamiejscowe filie uczelni i 2 uczelnie kościelne. W 2009 r. w wyższych szkołach publicznych studiowało 73,7% ogólnej liczby studentów, natomiast w niepublicznych 26,3%. Największymi wrocławskimi uczelniami są: Uniwersytet Wrocławski, Politechnika Wrocławska, Akademia Medyczna, Uniwersytet Przyrodniczy i Uniwersytet Ekonomiczny.

Od 1999 r. utworzone zostały nowe uczelnie i zamiejscowe filie. Wyodrębnić można trzy ośrodki akademickie o oddziaływaniu subregionalnym:

- Legnicę z 5,4-procentowym udziałem w liczbie studentów na terenie Dolnego Śląska,
- Wałbrzych, mający 3,8% udziału w liczbie studentów,
- Jelenią Górę z 3,4-procentowym udziałem.

Nowe placówki szkół wyższych pojawiły się w Lubinie, Kłodzku, Głogowie, Świdnicy, Polkowicach i Nowej Rudzie. Największy przyrost liczby studentów w porównaniu do 1999 r. odnotowano w Legnicy, Jeleniej Górze i Wałbrzychu.

W ostatnich latach zwiększa się udział liczby studentów kształcących się w systemie stacjonarnym. W 2002 roku odsetek studentów stacjonarnych na uczelniach publicznych wynosił 56,4%, a obecnie 67,3%. Natomiast na uczelniach niepublicznych odsetek ten spadł z 21% na 18%.

Liczba słuchaczy studiów podyplomowych w 2009 r. wynosiła 16 185, a liczba uczestników studiów doktoranckich 3 598 (10,5% doktorantów w Polsce).

Województwo lubuskie. W Zielonej Górze ma siedzibę największa wyższa uczelnia regionalna o różnorodnych kierunkach nauczania i badań – Uniwersytet Zielonogórski.

Ponadto w województwie rozwinięte jest wyższe szkolnictwo zawodowe. Reprezentują je:

- Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Gorzowie Wielkopolskim i Sulechowie,
- Zachodnia Wyższa Szkoła Handlu i Finansów Międzynarodowych im. Jana Pawła w Zielonej Górze,
- Łużycka Wyższa Szkoła Humanistyczna w Żarach,
- Wyższa Samorządowa Szkoła Rolnicza w Kamieniu Małym,
- Lubuska Wyższa Szkoła Zdrowia Publicznego w Zielonej Górze,
- Wyższa Szkoła Zawodowa w Kostrzynie n/Odrą,

oraz seminarium duchowne, filie uczelni spoza województwa i ośrodki doksztalające.

Filią Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu i jednocześnie Uniwersytetu Viadrina we Francfurcie nad Odra jest Collegium Polonicum – szkoła wyższa realizująca prace dydaktyczne i badawcze w dziedzinie ekonomicznych, prawnych, kulturalnych i ekologicznych aspektów rozwoju polsko-niemieckiego pogranicza.

W roku akademickim 2010/2011 studia podyplomowe odbywało 1,7 tys. osób. W studiach doktoranckich uczestniczyło 116 osób, w tym 16 miało otwarty przewód doktorski.

W województwie lubuskim następuje spadek liczby studentów. W roku akademickim 2009/2010 było ich 25,7 tys., od roku 2002 ich liczba spadła o 25%.

W **województwie zachodniopomorskim** jest 7 uczelni publicznych:

- w Szczecinie – Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Uniwersytet Szczeciński, Pomorska Akademia Medyczna, Akademia Morska, Akademia Sztuki,
- w Koszalinie – Politechnika Koszalińska, Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa,
- w Wałczu – Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa

oraz 15 uczelni niepublicznych: 12 w Szczecinie, 2 w Koszalinie i jedna w Stargardzie Szczecińskim. Większość uczelni (również spoza województwa) ma wydziały zamiejscowe w mniejszych ośrodkach: Kołobrzegu, Świnoujściu, Wałczu, Szczecinku, Gryficach, Świdwinie, punkty wykładowe w Choszcznie oraz Dębnie.

W roku 2009 w województwie zachodniopomorskim studiowało 76,2 tys. studentów, z czego 73,7% na uczelniach publicznych. Od roku 2002 nastąpił spadek o 17% (przy wzroście liczby studentów w całym kraju o 5%), co było rezultatem odpływu studiujących z uczelni publicznych. W ślad za tą tendencją liczba studentów na 10 tysięcy mieszkańców województwa systematycznie spada, z 541 w roku 2002 do 450 w roku 2009 (średnio w Polsce 493).

Tendencję wzrostową ma liczba doktorantów na zachodniopomorskich uczelniach, w 2009 roku było ich 1 336.

Ochrona zdrowia

Wymaga ujednoczenia i redukcji danych

W **województwie dolnośląskim** w 2009 r. było 60 szpitali. Wyspecjalizowane usługi medyczne świadczone są w największych miastach: we Wrocławiu, Jeleniej Górze, Legnicy, Wałbrzychu, Głogowie i Bolesławcu. Dostępność usług medycznych mierzona liczbą personelu medycznego (lekarzy, stomatologów, farmaceutów, pielęgniarek) w województwie była wyższa od średniej krajowej. W 2009 r. w porównaniu z 2002 r. liczba lekarzy wzrosła o jedną piątą i wynosiła 5 489. Liczba łóżek w szpitalach przypadająca na 10 tysięcy mieszkańców wynosiła 48,3, a zatem była wyższa od średniej krajowej (48). W porównaniu do 2008 r. wzrosła liczba łóżek w szpitalach ogólnych o 2,4%. Liczba łóżek wzrosła również w zakładach opiekuńczo-leczniczych oraz w hospicjach. Najwięcej łóżek szpitalnych na 10 tysięcy mieszkańców przypada w powiatach jeleniogórskim i kamiennogórskim oraz we Wrocławiu. Najmniej jest ich w powiatach: jaworskim, ząbkowickim, średzkim oraz górowskim. Mieszkańcy powiatów polkowickiego, legnickiego i wrocławskiego znajdują opiekę medyczną w szpitalach w innych powiatach.

Na terenie Dolnego Śląska działa siedem centrów powiadamiania ratunkowego, projektowane jest uruchomienie dalszych pięciu. Szpitalnych oddziałów ratunkowych jest jedenaście, uruchomione ma być 5 następnych. Ważnym elementem obsługi mieszkańców jest także sieć aptek, których ogólna liczba obecnie wynosi 922.

W **województwie lubuskim** w 2008 roku funkcjonowało 21 szpitali z 4 445 łózkami. Lubuskie Centrum Zdrowia Publicznego mieści się w Gorzowie Wielkopolskim. Szpitale wojewódzkie znajdują się w Gorzowie Wlkp. i Zielonej Górze. W województwie znajdują się szpitale o charakterze specjalistycznym, jak szpitale psychiatryczne dla nerwowo i psychicznie chorych (Cibórz, Międzyrzecz), Lubuski Szpital Specjalistyczny Pulmonologiczno-Kardiologiczny (Torzym), Szpital Rehabilitacyjno-Leczniczy dla Dzieci w Wojnowie (gmina Kargowa). Ponadto na terenie województwa znajdują się placówki opiekuńczo-wychowawcze dla dzieci i młodzieży o różnym profilu działania i placówki wsparcia dziennego opiekuńcze i specjalistyczne.

Rozbudowy wymaga sieć placówek podstawowej opieki zdrowotnej na terenach wiejskich, w tym szczególnie dla dzieci.

Województwo zachodniopomorskie. W 2009 r. w 31 szpitalach ogólnych (bez szpitali MON i MSWiA) było 7 952 łóżek (47 łóżek na 10 tys. mieszkańców). Od 1999 r. zmniejsza się liczbę łóżek w szpitalach, a zwiększa w zakładach opieki długoterminowej i w opiece psychiatrycznej. Liczba pacjentów w szpitalach ogólnych wzrosła z 253,3 tys. osób w 1999 r. do 320,1 w 2008 r.

Najwyższe wskaźniki liczby łóżek mają Szczecin (82,7 na 10 tys. mieszkańców) i powiat gryficki (76,6). Najniższe wskaźniki były w powiecie gryfińskim (12,2), i łobeskim (14,4). Mieszkańcy powiatu koszalińskiego są obsługiwani przez szpital w Koszalinie. W porównaniu z 1999 r. zmniejszyła się ogólna liczba personelu medycznego z 16,9 tys. do 15,6 tys. osób we wszystkich kategoriach.

Dostępność do podstawowej opieki zdrowotnej jest stosunkowo najniższa w gminach wiejskich niesiadających z dużymi ośrodkami miejskimi.

W 2009 roku w województwie funkcjonowało 5 szpitalnych oddziałów ratunkowych dla dorosłych oraz jeden szpitalny oddział ratunkowy dla dzieci. Na obszarach morskich system ratownictwa prowadzony jest przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa, dysponującą 5 stacjami.

Kultura

Wymaga uzupełnień (Wrocław), ujednolicenia na podstawie GUS i ewent. redukcji danych.

Województwo dolnośląskie. Wrocław jest jednym z głównych ośrodków kulturalnych w kraju. Ważne placówki kultury oraz animatorzy życia kulturalnego działają także w szeregu innych ośrodkach województwa. W 2009 r. na terenie województwa funkcjonowało 18 teatrów i instytucji muzycznych. W latach 2000-2009 liczba miejsc na widowiskach oraz liczba organizowanych przedstawień i koncertów stale rosła. Odwrotne tendencje dotyczyły sieci kin, których ilość systematycznie malała; w 2009 r. na terenie województwa działały 44 i prawie wszystkie znajdowały się w miastach. Spadek liczby kin, a zarazem wzrost liczby widzów związany był z pojawieniem się bardziej atrakcyjnych multipleksów. We Wrocławiu trwa budowa nowoczesnego Narodowego Forum Muzyki, które będzie najnowocześniejszym obiektem tego typu w Polsce.

W 2009 r. działało w województwie 58 muzeów. Spada liczba galerii wystawienniczych i wystaw przez nie organizowanych. W 2009 r. w porównaniu do 2000 r. liczba bibliotek spadła z 683 do 643, zmniejszyła się również liczba punktów bibliotecznych. Biblioteki na wsi stanowiły 57,9% ogólnej ich liczby.

Na terenie województwa znajdują się dwa nowoczesne stadiony piłkarskie: we Wrocławiu (stadion zbudowany na EURO 2012) o pojemności ok. 43 tys. widzów oraz stadion Dialog Arena w Lubiniu o pojemności około 16 tys. widzów. Innym bardzo chętnie odwiedzanym przez fanów sportu obiektem jest 20-tysięczny Stadion Olimpijski we Wrocławiu, na którym odbywają się rozgrywki żużlowe. Rozwijająca się baza sportowa i rekreacyjna jest potencjałem województwa.

W **województwie lubuskim** działają dwa teatry, w Gorzowie Wlkp. i Zielonej Górze. W obu miastach są też filharmonie, a otwarte w 2011 roku Centrum Edukacji Artystycznej Filharmonia Gorzowska jest jedną z najnowocześniejszych tego typu placówek w Polsce.

W 2009 r. było w województwie lubuskim 260 bibliotek, w tym 172 na wsi. Liczba bibliotek od roku 2000 spadła o 14, z czego 10 zostało zlikwidowanych na terenach wiejskich.

W 2009 r. w województwie działało 15 muzeów i oddziałów muzealnych. Najstarszym i największym jest Muzeum Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze.

Obserwuje się proces likwidacji kin. W latach 2000-2009 liczba kin spadła z 22 do 13.

W województwie odbywają się znane ogólnopolskie cykliczne imprezy kulturalne m.in. Lubuskie Lato Filmowe w Łagowie, Międzynarodowe Spotkania Zespołów Cygańskich Romane Dyvesa w Gorzowie Wlkp., Festiwal Piosenki Rosyjskiej i Festiwal Kabaretowy w Zielonej Górze.

Województwo zachodniopomorskie. Głównym centrum kulturalnym województwa jest Szczecin, gdzie znajduje się zarówno jedyny w województwie teatr muzyczny (Opera na Zamku), teatr lalkowy, filharmonia oraz większość z siedmiu istniejących w województwie teatrów dramatycznych. Łączna liczba widzów oraz słuchaczy w 2010 r. wynosiła 397 tysięcy.

W województwie w 2010 roku było 27 muzeów; odwiedziło je ponad 440 tys. osób. Najwięcej muzeów zlokalizowanych jest w Szczecinie (6 obiektów), w powiatach kamieńskim (4 obiekty) i gryfińskim (3 obiekty). Najczęściej odwiedzanym było Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu oraz Zamek Książąt Pomorskich w Darłowie. W ośmiu powiatach w centralnej części województwa nie ma muzeów.

Spadła liczba galerii, z 22 w roku 2005 do 13 w 2010 roku, ale zwiększyła się liczba odwiedzających.

W województwie jest 21 czynnych kin, w tym kino „Pionier” w Szczecinie, które zostało założone jako pierwsze na świecie i istnieje nieprzerwanie od 100 lat w tym samym miejscu.

Maleje liczba placówek kulturalnych (świetlic wiejskich) na wsi. Spadające czytelnictwo powoduje spadek liczby bibliotek przy niewielkim wzroście filii na obszarach wiejskich. Obecnie w województwie jest 470 placówek bibliotecznych.

2.6. Sfera gospodarcza

W Polsce występują znaczne zróżnicowania w poziomie rozwoju gospodarczego, mierzonego produktem krajowym brutto. Szczególnie zauważalna jest dominująca pozycja Warszawy, jak również największych miast Polski, kontrastująca z podregionami o najniższym PKB. O stopniu koncentracji wytwarzania świadczy fakt, że w pięciu największych miastach Polski – Warszawie, Łodzi, Wrocławiu, Krakowie, Poznaniu – oraz w Trójmieście wytwarzana jest ponad jedna czwarta produktu krajowego brutto. Dodając do tych miast otaczające je podregiony oraz Górny Śląsk, udział tak zdefiniowanego obszaru w wytwarzaniu PKB wzrasta niemal do 50%. Polska część pogranicza Polski i Niemiec znajduje się, z wyjątkiem Wrocławia, poza tą „uprzywilejowaną” strefą.

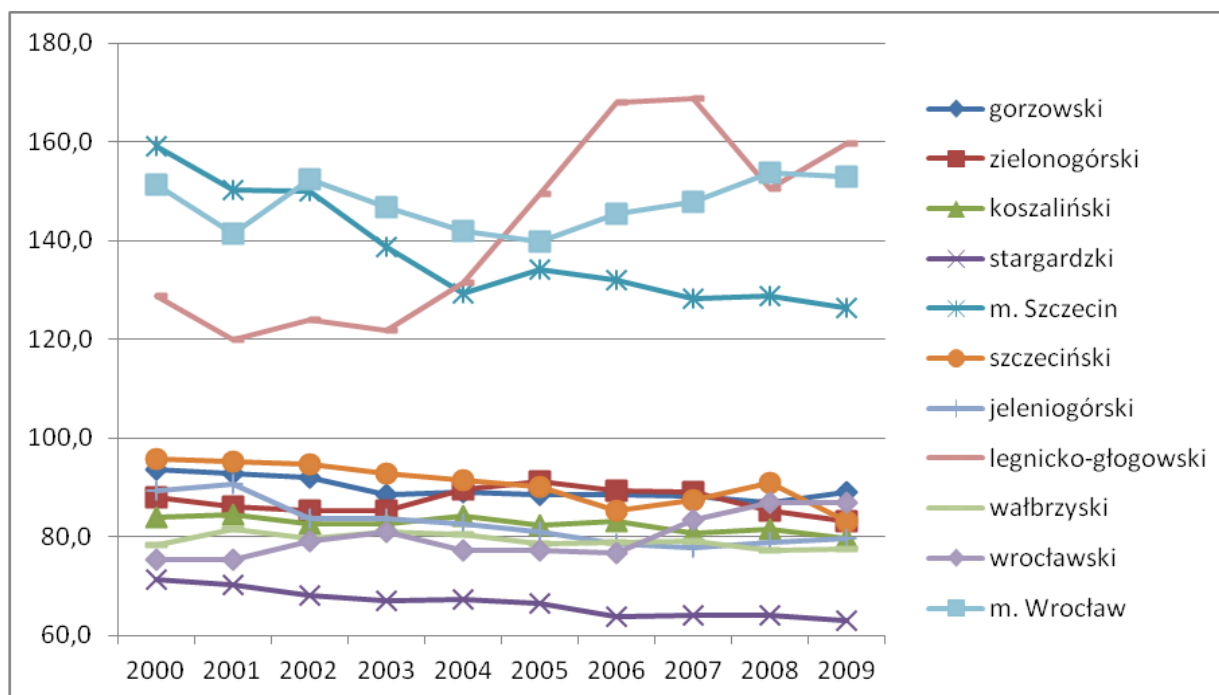
W gospodarce polskiej części pogranicza Polski i Niemiec dominująca rola przypada województwu dolnośląskiemu. Wytwarza ono ponad 57% produktu krajowego brutto tego obszaru, zatrudnia 54,6% ogółu pracujących, ma też najwyższy wskaźnik PKB na 1 mieszkańca, przewyższający o 9% poziom krajowy. Jest też regionem najbardziej uprzemysłowionym

Tabela. Wybrane dane o poziomie rozwoju gospodarczego w polskiej części pogranicza Polski i Niemiec

Wskaźnik	Dolnośląskie	Lubuskie	Zachodniopomorskie	Obszar studium	Polska
Produkt krajowy brutto (w mln zł)	110 448	30 358	52 389	193 195	1 343 366
Udział w produkcie krajowym brutto (w %)	8,2	2,3	3,9	14,4	100,0
Produkt krajowy brutto na 1 mieszkańca (w zł)	38 395	30 068	30 939	34 615	35 210
Podmioty gospodarcze wg REGON na 10 000 mieszkańców	116	117	123	118	105
Produkcja sprzedana przemysłu na 1 mieszkańca w zł	31 035	24 357	15 240	28 241	25 813

W dynamice rozwoju regionów obszaru polskiej części pogranicza Polski i Niemiec występują duże różnice. W obszarze metropolitalnym Wrocławia oraz Legnicko-Głogowskim Okręgu Miedziowym w okresie 2000-2009 wzrósł produkt krajowy brutto na jednego mieszkańca względem średniej dla Polski. Inaczej ma się sytuacja pozostałych regionów. Dramatycznie zmieniła się sytuacja Szczecina (spadek o 32,7% w stosunku do średniej dla Polski) i podregionu stargardzkiego. Należy też podkreślić różnice w poziomie życia pomiędzy regionami miejskimi (Szczecin, Wrocław) oraz legnicko-głogowskim a pozostałym obszarem pogranicza, z którego negatywnie wyróżnia się region stargardzki.

Wykres. Dynamika poziomu PKB na mieszkańca w podregionach względem średniej dla danego roku dla Polski w latach 2000-2009 (Polska = 100).



2.6.1. Rynek pracy

W 2010 roku w polskiej części pogranicza Polski i Niemiec w firmach zatrudniających 9 osób i więcej pracowało ponad 1 827 tys. osób, tj. 13,5% ogółu zatrudnionych w gospodarce narodowej. Ponad połowa ogólnej liczby zatrudnionych (997 tys.) pracowała w województwie dolnośląskim. Województwo to zanotowało najwyższą dynamikę wzrostu zatrudnienia. We wszystkich trzech województwach dominuje zatrudnienie w usługach, głównie rynkowych i przede wszystkim w dużych miastach, gdzie angażują one nawet trzy czwarte ogółu zatrudnionych. Wskaźniki zatrudnienia w usługach są też wyraźnie wyższe na obszarach turystycznych: w pasie nadmorskim i w górach.

W latach 2002-2010 zatrudnienie na całym obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec wzrosło o ok. 80 tysięcy osób.

W **województwie dolnośląskim** największym ośrodkiem skupiającym pracujących jest Wrocław z 33,2% udziałem w ogólnej liczbie pracujących w województwie. Tu też najbardziej jest rozwinięty Sektor usług. Pod względem udziału liczby pracujących wyróżniają się również: Legnica (5%), Wałbrzych (4,3%), Jelenia Góra (3,5%), Polkowice (3,3% w mieście i gminie), Lubin (3,2%). W latach 2002-2010 duży wzrost liczby pracujących zaznaczył się w powiatach: wrocławskim, oławskim, we Wrocławiu i Legnicy. Największy procentowy spadek liczby pracujących zanotowały powiaty jeleniogórski oraz zgorzelecki.

W **województwie lubuskim** największe zatrudnienie jest w Zielonej Górze (19% ogółu pracujących w województwie) oraz Gorzowie Wlkp. (17,4%); mniejszymi ośrodkami są Żary (5,2%), Nowa Sól (4,5%) i Świebodzin (4,4%). W latach 2002-2010 duży wzrost liczby pracujących nastąpił w powiatach: gorzowskim i świebodzińskim.

W **województwie zachodniopomorskim** największe zatrudnienie jest w Szczecinie (33,1% ogółu zatrudnionych w województwie) oraz aglomeracja szczecińska. Inne wyróżniające się pod tym względem ośrodki miejskie to Koszalin (9,7%), Stargard Szczeciński (4,4%) oraz Kołobrzeg (3,7%). W latach 2002-2010 duży wzrost liczby pracujących zaznaczył się w powiatach drawskim i białogardzkim oraz w Koszalinie.

Stopa bezrobocia w 2010 r. w polskiej części pogranicza Polski i Niemiec wynosiła 15%. Bezrobocie najmniejsze było w dużych miastach i okalających je powiatach, największe w rejonach oddalonych od dużych ośrodków miejskich, niemających bazy przemysłowej czy niewyróżniających się walorami tury-

stycznymi. W województwie dolnośląskim do powiatów, w których stopa bezrobocia przekraczała 26% należały: złotoryjski, górowski, lubański, lwówecki, w lubuskim – nowosolski, krośnieński i żagański, w zachodniopomorskim – białogardzki (z najwyższą na całym obszarze studium stopą bezrobocia 30,8%), pyrzycki, łobeski i świdwiński.

Uzupełnić rysunek: Stopa bezrobocia – Wrocław, Zielona Góra, Szczecin

2.6.2. Przestrzenne uwarunkowania działalności gospodarczej

Uzupełnić rysunek: Ośrodki i obszary aktywności gospodarczej – Wrocław, Zielona Góra, Szczecin

Kluczową rolę w gospodarce polskiej części pogranicza Polski i Niemiec odgrywiają obszary i ośrodki, w których nastąpiła koncentracja czynników produkcji – kadr, zasobów surowcowych, terenów aktywności gospodarczej, infrastruktury technicznej, sfery otoczenia biznesu i innych czynników. W polskiej części pogranicza Polski i Niemiec można wskazać takie struktury przestrzenne, które, wyróżniając się poziomem koncentracji i aktywności gospodarczej, stanowią obszary i ośrodki wzrostu, dokonującego się z różną intensywnością i dynamiką.

W **województwie dolnośląskim** najważniejszym takim obszarem jest Wrocław i jego otoczenie. Największa koncentracja terenów aktywności gospodarczej występuje w gminach: Kobierzyce, Kąty Wrocławskie, Miękinia, Środa Śląska i Siechnice. Obszarami o wyróżniającym się potencjale gospodarczym ze względu na znajdujące się na nich bogactwa naturalne są Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy i zagłębie węgla brunatnego w Bogatyni, stanowiącego surowiec energetyczny dla największej w tej części Polski elektrowni. Do mniejszych ośrodków o obszarów aktywności gospodarczej należą rejony Bolesławca, Zgorzelca i Nowogrodźca oraz rejon jeleniogórsko-janowicki, a także rejon Wałbrzycha, Świdnicy i Świebodzic. Koncentracja takich terenów występuje również wzdłuż dróg krajowych nr 8 (Wrocław - Warszawa) i nr 5 (Wrocław - Wałbrzych). Obszary górskie to strefa intensywnego zagospodarowania turystycznego.

W **województwie lubuskim** największym poziomem przedsiębiorczości charakteryzują się Gorzów Wlkp., Zielona Góra oraz powiat słubicki. Na końcu stawki znajduje się powiat sulęciński oraz powiaty z południowo-wschodniej części regionu: nowosolski i wschowski. Do podstawowych obszarów koncentracji działalności gospodarczej zaliczają się oba główne miasta województwa, Żary i Nowa Sól, zagłębie węgla brunatnego w rejonie Gubina, Lubska i Brodów, Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (z 11 podstrefami na obszarze województwa) i parki przemysłowe (Lubuski koło Zielonej Góry i Międzyrzeczki), a w dalszej perspektywie węzeł intermodalny Świebodzin na przecięciu autostrady A2 z drogą S3.

Województwo zachodniopomorskie. Największym obszarem koncentracji działalności gospodarczej jest rejon ujścia Odry – aglomeracja szczecińska ze Szczecinem jako ośrodkiem dominującym. Dzięki swojemu położeniu Szczecin i otaczający go obszar jest predysponowany do prowadzenia działalności gospodarczej związanej z bliskością i wykorzystaniem morza: rozwoju transportu morskiego (porty w Szczecinie, Świnoujściu, Policach), przemysłu budowy i remontu statków (w Szczecinie i Świnoujściu), transportu, magazynowania i przesyłu paliw płynnych i gazowych, rybołówstwa morskiego i zalewowe go oraz przetwórstwa rybnego. Ośrodkami gospodarczymi z dużym i rosnącym potencjałem przemysłowym są miasta leżące w szczecińskim obszarze funkcjonalnym: Goleniów, Stargard Szczeciński, Gryfino, Police. Słabszym biegunem ekonomicznego wzrostu jest Koszalin i sąsiadujące z nim miasta: Kołobrzeg, Karlino, Białogard. Rozwija się w nich przemysł i usługi, a w Kołobrzegu turystyka (zwłaszcza uzdrowiskowa). Do mniejszych ośrodków gospodarczych, głównie przemysłowych, należą: Szczecinek, Barlinek, Wałcz. Strefa nadmorska wyróżnia się wysokim poziomem zagospodarowania turystycznego. Natomiast centrum województwa – w przeszłości peryferie województw szczecińskiego i koszalińskiego – jest obszarem o najniższym poziomie rozwoju gospodarczego.

Usługi

Województwo dolnośląskie. Liczba podmiotów gospodarczych świadczących usługi, wpisanych do rejestru REGON w 2010 r., wynosiła ponad 258 tysięcy. W sektorze usług dominują usługi rynkowe, które świadczy 68% ogółu podmiotów gospodarczych. Usługi nierynkowe świadczy 10% podmiotów. Działalność usługowa skoncentrowana jest w głównych miastach województwa, w szczególności we

Wrocławiu, Legnicy, Wałbrzychu i Jeleniej Górze. Duża koncentracja usług występuje w sekcjach pośrednictwo finansowe, informacja i komunikacja, działalność profesjonalna i techniczna, usługi administrowania, opieka zdrowotna. Usługi świadczone głównie turystom (sekcja zakwaterowanie i gastronomia) koncentrują się w Jeleniej Górze i powiecie jeleniogórskim, w mniejszym stopniu w powiecie kłodzkim. Średniej wielkości ośrodkami usługowymi są: Głogów, Polkowice, Lubin, Bolesławiec oraz Świdnica.

W **województwie lubuskim** liczba podmiotów gospodarczych świadczących usługi, wpisanych do rejestru REGON w 2010 r., wynosiła powyżej 80 tysięcy. Hierarchia ośrodków usługowych odpowiada hierarchii jednostek osadniczych (I, II, III i IV rzędu), przedstawionej w części studium dotyczącej sieci osadniczej. Głównymi ośrodkami usługowymi województwa są Gorzów Wlkp. i Zielona Góra. Ośrodkami II rzędu są miasta: Gubin, Kostrzyn nad Odrą, Międzyrzecz, Nowa Sól, Słubice, Świebodzin, Żagań, Żary. Największa koncentracja występuje w sekcjach informacja i komunikacja, pośrednictwo finansowe oraz działalność profesjonalna i techniczna. Najmniejsza koncentracja działalności usługowej wewnątrz województwa występuje w sekcjach handel i naprawy, działalność związana z obsługą rynku nieruchomości oraz administracją publiczną.

W województwie, poza ważnymi dla rozwoju województwa branżami przemysłu, istotnymi i perspektywicznymi są usługi w sekcjach: handlu i napraw, gdzie dominuje napędzający gospodarkę sektor małych i mikroprzedsiębiorstw, charakteryzujący się względnie wysoką rentownością sektor obsługi nieruchomości oraz odznaczające się wysokim udziałem w rynku budownictwo. Powiększa się baza hotelowa i oferta wypoczynkowa.

Województwo zachodniopomorskie. Liczba podmiotów gospodarczych świadczących usługi, wpisanych do rejestru REGON w 2010 r., wynosiła blisko 168 tysięcy. Działalność usługowa skoncentrowana jest głównie w dużych miastach: Szczecinie, Koszalinie, Stargardzie Szczecińskim, Kołobrzegu. Mniejszy niż wskazywałby na to potencjał miasta jest rozwój działalności usługowej w Świnoujściu (z wyjątkiem transportu), co podyktowane jest słabą dostępnością tego ośrodka oraz jego peryferyjnym położeniem w województwie. Większą liczbą podmiotów charakteryzują się duże miasta oraz obszary nadmorskie. Najwyższą dynamikę rozwoju działalności usługowej ma powiat policki, co związane jest z migracjami mieszkańców Szczecina na tereny podmiejskie. Najsłabszą dynamikę rozwoju działalności usługowej wykazują centralne rejony województwa.

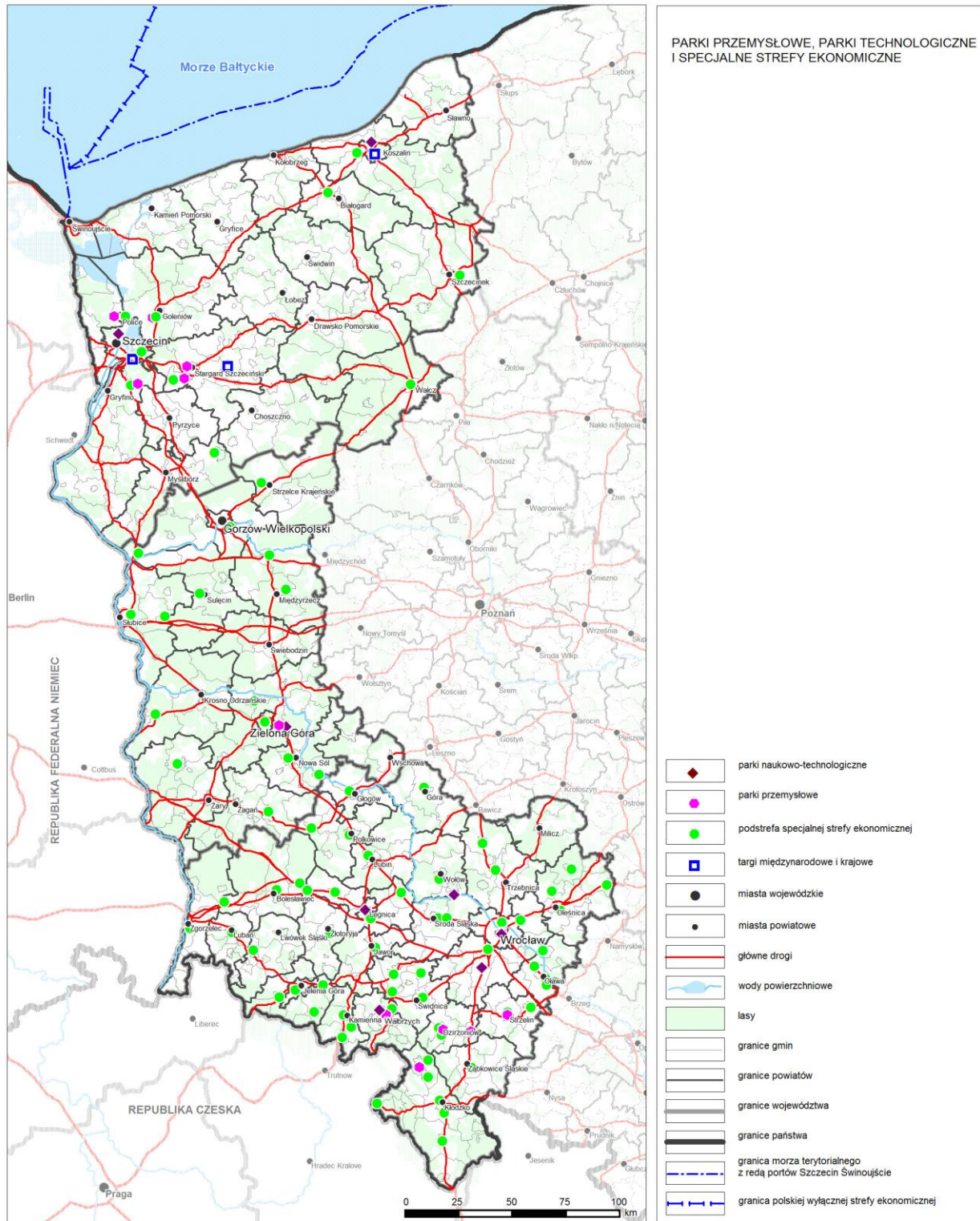
Największa koncentracja podmiotów usługowych występuje w sekcjach: pośrednictwo finansowe, obsługa nieruchomości, edukacja i ochrona zdrowia. Ośrodki gospodarcze, w których są one skoncentrowane to: Szczecin, Koszalin, Stargard Szczeciński i Kołobrzeg; w mniejszym stopniu usługi te świadczone są w Świnoujściu, Szczecinku oraz Wałczu. W sekcji hotele i restauracje zauważalny jest wpływ położenia nadmorskiego (powiaty nad brzegiem Bałtyku) oraz wielkomiejskości (Szczecin i Koszalin). Wysokie walory przyrodniczo-turystyczne obszarów pojeziernych nie przekładają się wysoki udział podmiotów świadczących usługi tego typu.

Szczecin oraz Koszalin mają szansę stać się miejscami rozwoju usług świadczonych na rzecz firm mających swoje siedziby za granicą. W skład takich projektów wchodzi centra telefonicznej obsługi biznesu (call center), usługi księgowo-finansowe (shared services) oraz ośrodki technologii informacyjnej (IT) czy prace badawcze. Aby ściągnąć inwestorów z tych branży miasto potrzebuje odpowiedniej powierzchni biurowej oraz stale wzrastającej jakości i ilości odpowiednio wykwalifikowanej siły roboczej.

Przemysł

Uzupełnić dane na rysunku – Wrocław, Zielona Góra

Rysunek. Parki przemysłowe, parki technologiczne i specjalne strefy ekonomiczne



Województwo dolnośląskie należy do najbardziej uprzemysłowionych regionów kraju. W sektorze przemysłowym i budowlanym lokuje się 20% ogółu podmiotów gospodarczych. Wiodącymi branżami są: przemysł elektromaszynowy (w tym przede wszystkim produkcja środków transportu oraz maszyn i urządzeń), produkcja urządzeń elektrycznych i optycznych (w tym przede wszystkim produkcja odbiorników LCD), przemysł chemiczny, przemysł ceramiczny i szklarski, przemysł lekki (włókienniczy, odzieżowy, skórzaný), przemysł energetyczny, przemysł spożywczy. W okresie 2006-2010 największą dynamikę produkcji sprzedanej przemysłu zanotowano w produkcji komputerów i optycznej (wzrost 11-krotny), produkcji papieru (wzrost 5-krotny) oraz produkcji urządzeń elektrycznych (wzrost 4-krotny). Spadła produkcja mebli (o 40%), napojów i odzieży (o 30%).

W strukturze przestrzennej województwa wyróżnia się szereg ośrodków z historycznie wykształconą funkcją przemysłową. Największym i najważniejszym ośrodkiem przemysłowym jest Wrocław. W przemyśle i budownictwie pracuje tu około 50 tys. – jedna piąta ogółu pracujących w tym sektorze w całym województwie. Mimo iż liczba ta od 2000 r. do 2009 r. zmniejszyła się o połowę, dystans dzielący Wrocław i inne ośrodki nadal jest znaczny. Wysokim stopniem aktywności gospodarczej wyróżniają się: Wałbrzych oraz trzy ośrodki Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego: Legnica, Lubin i Polkowice. Gmina Kobierzyce koło Wrocławia i Polkowice wykazują bardzo dużą aktywność w pozyskiwaniu inwestycji zagranicznych, w tworzeniu obiektów innowacji i przedsiębiorczości, we wzroście zatrudnienia (prawie dwukrotny w latach 2000-2009). Rośnie potencjał przemysłowy innych gmin podwrocławskich i miejscowości, na terenach których zlokalizowane są obszary specjalnych stref ekonomicznych oraz położonych wzdłuż autostrady A4. O ile w województwie liczba zatrudnionych w przemyśle wzrasta w ostatnich latach, to sam obszar wrocławski wykazuje się stagnacją zatrudnienia, co może świadczyć o stopniowym nasycaniu się ośrodków podwrocławskich, dotychczas charakteryzujących się znacznym wzrostem potencjału przemysłowego.

Na obszarze województwa dolnośląskiego znajdują się 3 specjalne strefy ekonomiczne: Kamiennogórska (367 ha), Legnicka (1 042 ha), Wałbrzyska (1 685 ha) oraz podstrefa Tarnobrzskiej SSE. Powodem, dla których zostały one ustanowione, są różne: od obniżenia wysokiej stopy bezrobocia (Kamiennogórska SSE), poprzez dywersyfikację struktury gospodarczej regionu ze względu na monokulturę przemysłu, związanego z eksploatacją i przetwórstwem złóż miedzi oraz zagospodarowanie znacznych powierzchni produkcyjnych i urządzeń infrastruktury technicznej (Legnicka SSE), a kończąc na likwidacji przemysłu górnictwa węgla kamiennego i związanego z nim kompleksu przemysłu ciężkiego (Wałbrzyska SSE). Wszystkie strefy w latach 2004-2010 powiększały sukcesywnie swój obszar. Najwyższym stopniem zagospodarowania (ok. 68%) odznaczają się strefy Wałbrzyska i Legnicka, w Kamiennogórskiej wskaźnik ten wyniósł 51%.⁹

Inną formą aktywności gospodarczej w województwie są parki przemysłowe. Do najważniejszych należą: Wrocławski, Bukowice (w Brzegu Dolnym), Noworudzki, Wałbrzyski, Świdnicki, Dzierżoniowski, Strzebiński i Regionalny Park Przemysłowo-Technologiczny w Polkowicach.

We Wrocławiu został zainicjowany kompleksowy program wspierania innowacyjności oraz budowy konkurencyjnej gospodarki opartej na wiedzy pod nazwą EIT+. Wrocławskie Centrum Badań EIT+ jest największym realizowanym dzisiaj w Polsce przedsięwzięciem naukowo-badawczym. Do najważniejszych dolnośląskich parków technologicznych należą: Wrocławski Park Technologiczny, Dolnośląski Park Technologiczny T-Park (w Szczawnie-Zdroju i Wałbrzychu), Dolnośląski Park Innowacji i Nauki, Park Technologiczny LG (w Kobierzycach), ChemiPark Technologiczny (w Brzegu Dolnym), KGHM Letia Legnicki Park Technologiczny S.A.

Województwo lubuskie. Głównymi branżami przemysłowymi są branże związane z przemysłem drzewno-meblarskim, papierniczym i spożywczym oraz coraz bardziej aktywne branże: motoryzacyjna, chemiczna i produkcji tworzyw sztucznych, materiałów budowlanych (w tym ceramicznych), a także elektroniczna, tekstylna i wydawnicza. W województwie wydobywa się gaz ziemny i ropę naftową. Na rozwój gospodarczy regionu może w przyszłości wpłynąć eksploatacja pokładów węgla brunatnego (Gubin, Brody).

⁹ Raport Ministerstwa Gospodarki Informacja o realizacji ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych. Stan na 31 grudnia 2010 r. Warszawa, maj 2011.

W okresie 2006-2010 największą dynamikę produkcji sprzedanej przemysłu w województwie zanotowano w produkcji gotowych wyrobów metalowych (wzrost dwukrotny), samochodów oraz pozostałych maszyn i urządzeń (o 90%). Spadła produkcja odzieży (o 30%) i wyrobów skórzanych (o 20%). W produkcji wyrobów chemicznych nie nastąpiły większe zmiany.

Główne obszary przemysłowe należą do Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Powierzchnia strefy wynosi 1 171 ha (od 2004 roku wzrosła 2,5-krotnie), a jej podstrefy znajdują się w Gorzowie Wielkopolskim, Gubinie, Nowej Soli, Zielonej Górze, Żarach oraz w 17 innych miejscowościach, również w innych województwach.

Największymi zakładami przemysłowymi w województwie są Paper S.A. w Kostrzynie n.Odrą i Zakłady Włókien Chemicznych Stilon w Gorzowie Wlkp. Mniejsze, choć liczące się w skali lokalnej zakłady znajdują się w Zbąszynku i Babimoście (fabryki mebli Swedwood). Uniwersytet Zielonogórski współdziała przy tworzeniu parku przemysłowego i parku naukowo-technologicznego, gdzie ma być wdrażana produkcja energii z biogazu.

W *województwie zachodniopomorskim* działalność przemysłowa jest w znacznym stopniu skoncentrowana w największych ośrodkach miejskich. Szczecin oraz sąsiadujące z nim powiaty – policki, goleniowski, gryfiński i stargardzki – dostarczają 63% produkcji przemysłowej województwa. Na pozostałym obszarze wyróżniają się jeszcze powiat szczeciński oraz Koszalin z dużym udziałem przemysłu drzewnego i meblowego. Rozwój produkcji przemysłowej skoncentrowany jest w parkach przemysłowych, na terenie których znajdują się specjalne strefy ekonomiczne. Znacząca część produkcji przemysłowej związana jest z gospodarką morską oraz energetyką.

W okresie 2006-2010 największą dynamikę produkcji sprzedanej przemysłu w województwie zanotowano w produkcji maszyn i urządzeń, tekstyliów oraz urządzeń elektrycznych (wzrost 2,5-krotny). Spadła produkcja komputerów i optyczna (o 60%) oraz wyrobów metalowych (o 40%). Niezależnie od tych danych należy podkreślić spadek znaczenia produkcji przemysłowej na potrzeby gospodarki morskiej, co związane jest z likwidacją w 2009 r. Stoczni Szczecińskiej. Przemysł stoczniowy w województwie reprezentują tylko stocznie remontowe w Szczecinie, Świnoujściu, Kołobrzegu i Darłowie.

W latach 2005-2009 wydatnie spadło zatrudnienie w przemyśle i budownictwie. Zmiany te dotknęły głównie Szczecin, gdzie zniknęły prawie wszystkie duże przedsiębiorstwa przemysłowe, oraz centralną i wschodnią części województwa. Wzrost zatrudnienia w przemyśle nastąpił natomiast w powiatach drawskim, goleniowskim, wałeckim i w Koszalinie.

Formą aktywności ekonomicznej, która po upadku dużych zakładów przemysłowych zyskała na znaczeniu, są parki przemysłowe oraz specjalne strefy ekonomiczne. W województwie zachodniopomorskim są to: Regionalny Park Przemysłowy w Gardnie, Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim, Goleniowski Park Przemysłowy, Policki Park Przemysłowy, Stargardzki Park Przemysłowy, podstrefy 4 specjalnych stref ekonomicznych w Barlinku, Łobzie, Karlinie, Koszalinie, Szczecinku, Wałczu, Stargardzie Szczecińskim i Szczecinie. Parki naukowo-technologiczne istnieją lub są w trakcie organizacji w Koszalinie (Park Naukowo-Technologiczny Politechniki Koszalińskiej) i Szczecinie (Szczeciński Park Naukowo-Technologiczny).

Obszary i kierunki produkcji rolnej

Uzupełnić rysunek: Rolnicza przestrzeń produkcyjna – Wrocław, Zielona Góra, Szczecin

Województwo dolnośląskie. Użytki rolne, zajmując 1 194,3 tys. ha, stanowią blisko 60% obszaru województwa dolnośląskiego. Grunty orne z sadami i trwale użytki zielone zajmują 1 141,2 tys. ha, pozostałe to grunty rolne zabudowane oraz grunty pod stawami i rowami.

Warunki naturalne dla prowadzenia produkcji rolnej województwo ma bardzo dobre. O jakości rolniczej przestrzeni produkcyjnej świadczy wysokość wskaźnika waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej (ocena jakości i przydatności gleb, agroklimatu, rzeźby terenu i warunków wodnych), która dla województwa wynosi 73,2 pkt (przy średniej dla Polski 66,9 pkt). Do powiatów o najwyższym wskaźniku należą: strzeliński (97,4 pkt), wrocławski (92,7 pkt), świdnicki (86,6 pkt), oławski (85,3 pkt.). Zasadniczy wpływ na tak wysoką wartość wskaźnika waloryzacji ma występowanie znacznego udziału gleb najlepszych – kompleksów pszennego bardzo dobrego i dobrego. Największe kompleksy gleb najlepszych występują w obrębie Niziny Śląskiej i północnej części Przedgórze Sudeckiego.

Z kolei gminy górskie i podgórskie oraz część gmin nizinnych, położonych w południowej i północnej części województwa, cechuje niska wartość wskaźnika waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej. Należą one do obszarów o niekorzystnych warunkach gospodarowania i stanowią 33,9% ogólnej powierzchni użytków rolnych.

Produkcja rolnicza, zwłaszcza roślinna, jest nadal jedną z dominujących funkcji obszarów wiejskich województwa dolnośląskiego, jednak jej znaczenie stopniowo maleje. Powierzchnia zasiewów w 2009 roku wynosiła 738,8 tys. ha. W strukturze zasiewów przeważały zboża, w tym głównie zboża podstawowe i kukurydza na ziarno, oraz rośliny przemysłowe (głównie rzepak). Dominacja zbóż w strukturze zasiewów występuje we wszystkich powiatach – w powiatach pasa centralnego jest to głównie pszenica, natomiast na obszarach o słabszych warunkach naturalnych inne zboża.

W produkcji zwierzęcej w województwie dolnośląskim od lat notuje się znacznie gorsze wyniki niż średnie w kraju. Obsada zwierząt (bydła i trzody chlewnej) na 100 ha użytków rolnych jest o ponad połowę niższa niż średnia w kraju i wykazuje tendencję spadkową. Wyższą obsadą bydła charakteryzują się powiaty w południowej części regionu (m.in. kamiennogórski, wałbrzyski, jeleniogórski) oraz na północy (powiat górowski i milicki), a trzody chlewnej powiaty: milicki, głogowski, górowski, ząbkowicki, trzebnicki i legnicki.

Odrębną gałęzią produkcji zwierzęcej jest gospodarka rybacka, prowadzona na stawach, zajmujących powierzchnię 13,2 tys. ha. Połowę tego arealu zajmują Stawy Milickie. Do gmin o największym udziale stawów w powierzchni ogólnej użytków rolnych należą: Krośnice, Milicz, Podgórzyn, Przemków, Twardogóra, Węgliniec i Żmigród.

W województwie dolnośląskim, podobnie jak w kraju, od 2002 roku można zaobserwować dynamiczny rozwój rolnictwa ekologicznego, najbardziej przyjaznej środowisku formy produkcji rolnej. W 2006 r. było 178 gospodarstw z odpowiednim certyfikatem (0,15% ogółu gospodarstw), w 2009 r. ich liczba zwiększyła się do 541, a prawie drugie tyle było w trakcie przestawiania produkcji.

W **województwie lubuskim**, podobnie jak i w województwach ościennych, dominowała gospodarka wielkoobszarowa (państwowe gospodarstwa rolne). Proces likwidacji tej formy gospodarowania ziemią trwa nadal, będąc głównie problemem społecznym i gospodarczym. Jest też przyczyną strukturalnego bezrobocia, szczególnie na terenach wiejskich. Według danych Powszechnego Spisu Rolnego 2010¹⁰ w województwie lubuskim liczba pracujących wyłącznie lub głównie w gospodarstwach rolnych tylko nieznacznie zmniejszyła się w latach 2002-2010.

Na Ziemi Lubuskiej uprawiane są przede wszystkim zboża, w mniejszym stopniu rośliny przemysłowe, ziemniaki oraz wiklina. W hodowli dominuje drób, który stanowi ponad połowę produkcji zwierzęcej; województwo plasuje się w krajowej czołówce w hodowli indyków i gęsi. W latach 2005-2007 następował proces obniżania się pogłowia bydła, w tym krów, trzody chlewnej, owiec, oraz wzrost liczby koni.

Zmniejsza się liczba gospodarstw rolnych i jednocześnie wzrasta ich powierzchnia. Przeciętna powierzchnia gruntów rolnych w gospodarstwie w województwie lubuskim wynosiła w 2010 r. 20,32 ha¹¹. Pod tym względem województwo lubuskie ustępuje jedynie województwom zachodniopomorskiemu i warmińsko-mazurskiemu, a także znacznie (o ponad 10 ha) przekracza średnią krajową.

Obszar województwa lubuskiego sukcesywnie przybywa ekologicznych gospodarstw rolnych. W latach 2000-2010 ich liczba wzrosła z 16 do 361.

Województwo zachodniopomorskie. Obszary o wysokiej jakości rolniczej przestrzeni produkcyjnej znajdują się w powiatach gryfińskim, pyrzyckim, kołobrzeskim i polickim (na zachód od Szczecina). W województwie duży udział mają obszary o niekorzystnych warunkach gospodarowania, które obejmują 72,6% powierzchni województwa. Jest to praktycznie cała wschodnia, centralna i północno-zachodnia część województwa, gdzie występują tendencje do zaniechania produkcji rolnej.

¹⁰ Powszechny Spis Rolny 2010. Raport z wyników województwa lubuskiego. Urząd Statystyczny w Zielonej Górze, 2011.

¹¹ Na podstawie danych Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa: <http://www.arimr.gov.pl/dla-beneficjenta/srednia-powierzchnia-gospodarstwa.html>.

Województwo zachodniopomorskie należy do grupy województw, w których jest duży udział sektora publicznego we władaniu gruntów (obecnie 68,6% gruntów i 41,2% użytków rolnych). Średnia powierzchnia gospodarstw rolnych w województwie zachodniopomorskim jest wyższa od średniej krajowej. Wpływ na to mają duże gospodarstwa przekraczające 300 ha, których jest ponad 400, a w szczególności gospodarstwa przekraczające powierzchnię 1 tys. ha, których jest w województwie ponad 30.

W strukturze zasiewów w województwie dominują uprawy zbożowe z kukurydzą na ziarno (72,1% powierzchni zasiewów), następnie rośliny przemysłowe (buraki i rzepak 15,6% powierzchni upraw) oraz rośliny pastewne (6%) i ziemniaki na (3,6%). W prognozach długookresowych przewiduje się uprawę roślin zbożowych na niezmiennym poziomie przy wzroście plonów i zbiorów. Szansą dla stabilizacji upraw jest produkcja biopaliw.

Hodowla zwierzęca, z wyjątkiem drobiu, charakteryzuje się tendencją spadkową. Poziom produkcji zwierzęcej w województwie jest jednym z najniższych w kraju. Hodowla drobiu skoncentrowana jest na obszarach podmiejskich Szczecina oraz w północno-wschodniej części województwa. Hodowla trzody chlewnej (przeważnie w dużych fermach) skupia się w centralnej i południowej części województwa. Niski stan produkcji zwierzęcej ma negatywny wpływ na jakość rolniczej przestrzeni produkcyjnej. Utrzymanie się takiego stanu może doprowadzić na niektórych obszarach, w szczególności w gospodarstwach wielkoobszarowych stosujących monokulturowe uprawy, do degradacji gleb i konieczności ich rekultywacji.

Gospodarka leśna

Gospodarka leśna w lasach państwowych prowadzona jest na podstawie opracowywanych na okresy 10-letnie planów urządzenia gospodarstw leśnych, realizowanych przez nadleśnictwa, natomiast w lasach prywatnych na podstawie uproszczonych planów gospodarki leśnej. W ramach gospodarki leśnej prowadzone są prace hodowlane, użytkowanie lasu, czyli pozyskiwanie surowca drzewnego, gospodarka łowiecka, ochrona lasów przed szkodnikami i pożarami, prowadzenie bazy rekreacyjnej i noclegowej.

W latach 1967-2006 zasoby drewna w lasach państwowych wzrosły o 75%.

Województwo dolnośląskie. Powierzchnia lasów w województwie wynosi 606,5 tys. ha, a gruntów zarzewionych i zakrzewionych 13,9 tys. ha. Lasy ochronne stanowią 65,9% ogólnej powierzchni leśnej, lasy rezerwatowe 0,7%, pozostałe to lasy gospodarcze. W stosunku do 1999 r. powierzchnia lasów w województwie wzrosła o około 6,8%. W strukturze własnościowej lasów dominują lasy Skarbu Państwa (96,2%). Udział lasów własności prywatnej wynosi 2,6%, co stawia województwo w grupie regionów o najniższym udziale lasów prywatnych w Polsce (średnia dla kraju wynosi 18%). Lasami państwowymi zarządzają regionalne dyrekcje we Wrocławiu, Poznaniu oraz na niewielkich arealach dyrekcje w Katowicach i Zielonej Górze. Na ponad 200 ha gruntów prowadzone są szkółki leśne; odnowienia i zalesienia obejmują około 4 tys. ha gruntów rocznie.

Lasy dolnośląskie są na ósmym miejscu w kraju pod względem zasobów drzewnych na pniu. Znacznie mniejszą zasobnością wykazują się lasy prywatne. Przeciętny wiek drzewostanów w lasach państwowych wynosił w 1999 roku 57 lat, a w prywatnych 40 lat. Pozyskanie drewna w 2009 r. wyniosło ogółem 3 mln m³. W pozyskaniu grubizny ze 100 ha (512,2 m³) województwo w 2009 roku zajęło drugie miejsce w kraju.

Na obszarze województwa znajdują się dwa leśne kompleksy promocyjne: Lasy Rychtaleskie o powierzchni 48 tys. ha (z czego tylko część znajduje się na obszarze województwa) oraz Sudety Zachodnie o powierzchni 22,9 tys. ha. Służą one nowoczesnym formom gospodarki leśnej, godzącym cele gospodarcze z celami aktywnej ochrony ekosystemów, a także propagującym przyjazne środowisku technologie i badania naukowe.

Województwo lubuskie ma pierwsze miejsce w Polsce pod względem lesistości. Grunty leśne zajmują powierzchnię 693,6 tys. ha, w tym lasy 673,7 tys. ha. W podregionie gorzowskim lesistość wynosi 49%, w zielonogórskim 48,8%. Lasy w województwie lubuskim niemal wszystkie zarządzane są przez Lasy Państwowe (4 regionalne dyrekcje, 41 nadleśnictw).

W drzewostanie leśnym przeważają sosna i modrzew (88,1%). Występują jednak także buczyny (zwłaszcza w Puszczy Drawskiej i Barlineckiej oraz w okolicach Łagowa i Żar), a także dąbrowy (Puszcza Gorzowska i Barlinecka, okolice Gubina). Niewielką powierzchnię zajmują lasy dębowo-grabowe

(grądy). W dolinach dużych rzek występują lasy łęgowe, zaliczane do ginących ekosystemów Europy, ich płaty zachowały się zwłaszcza koło Nowej Soli i Zielonej Góry. W pobliżu zbiorników i cieków wodnych zarówno w większych kompleksach leśnych, jak i wśród pól występują łągi olszowe, olsy i zarośla wierzbowe. Jedna czwarta to drzewostany w wieku 21-40 lat, 22,9% liczy sobie 41-60 lat, drzewostanów starszych jest 37,2%. Ok. 32 % powierzchni drzewostanów jest uszkodzona w wyniku oddziaływania gazów i pyłów.

Od 1994 roku w województwie istnieje leśny kompleks promocyjny Bory Lubuskie.

Województwo zachodniopomorskie. Lasy zajmują powierzchnię 801 tys. ha, co stanowi ponad 35% ogólnej powierzchni województwa. Powierzchnia leśna cały czas rośnie. Najwyższa lesistość jest w południowo-wschodniej części województwa, na Równinie Drawskiej, Równinie Wałeckiej oraz Pojezierzu Wałeckim (do 72% ogólnej powierzchni). Inne zwarte kompleksy leśne to: Puszcza Wkrzańska, Bukowa, Goleniowska, Piaskowa, Drawska, Barlinecka, lasy wolińsko-uznamskie, lasy mieszkowickie.

Ponad 30% całej powierzchni leśnej zajmują w województwie lasy ochronne, których rolą jest m.in.: ochrona gleb przed zmywaniem, ochrona brzegów wód, ograniczanie powstawania lub rozprzestrzeniania się lotnych piasków, ochrona siedlisk zwierząt. Przeciętny wiek drzewostanu w województwie wynosi 55-62 lata (w zależności od rejonu) i jest jednym z najniższych w kraju. Prawie 60% powierzchni lasów zajmują siedliska borowe, z czego 36,6% to bory mieszane świeże, a 18,4% bory świeże. Związane są one z glebami bielcowymi. Las mieszany świeży zajmuje 21,6% powierzchni leśnej województwa, a las świeży 11,9%. W przeważającej większości występują one na glebach brunatnych. Olsy zajmują 3,2% powierzchni leśnej.

W województwie znajdują się dwa leśne kompleksy promocyjne: Puszcze Szczecińskie w rejonie Szczecina i Lasy Warcińsko-Polanowskie w jego północno-wschodniej części.

2.6.3. Turystyka

Na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec rozwijają się następujące formy turystyki:

- miejska i kulturowa, w atrakcyjnych kulturowo ośrodkach,
- aktywna (piesza, rowerowa, konna, wodna), w różnych rejonach i centrach turystyczno-wypoczynkowych, odpowiednio do lokalnych uwarunkowań,
- biznesowa (związana ze spotkaniami biznesowymi), skupiająca się w dużych ośrodkach miejskich oraz w miejscowościach turystycznych i uzdrowiskowych,
- uzdrowiskowa, w uzdrowiskach w województwach dolnośląskim i zachodniopomorskim,
- wiejska, na atrakcyjnych turystycznie obszarach wiejskich, szczególnie w otoczeniu dużych miast,
- tranzytowa, w paśmie oddziaływania głównych dróg tranzytowych i tras kolejowych,
- przygraniczna,
- morska i nadmorska na wybrzeżu Bałtyku i Zalewu Szczecińskiego.

Uzupełnić rysunek: Atrakcyjność środowiska przyrodniczego i kulturowego dla turystyki – Wrocław, Zielona Góra, Szczecin

Główne obszary turystyczne

Na polskiej części pogranicza Polski i Niemiec występują dwa główne obszary turystyczne, wyróżniające się walorami fizycznogeograficznymi i przyrodniczymi, położone na jej północnym i południowym krańcu: wybrzeże Bałtyku i Sudety wraz z pogórzem. Między tymi obszarami leżą pojezierza (w województwach lubuskim i zachodniopomorskim) oraz tereny wysoczyznowe, w części południowej obszaru przechodzące w podgórskie. Wielki walor turystyczny mają liczne kompleksy leśne.

Drugim walorem turystycznym obszaru studium jest jego historyczna przeszłość i dziedzictwo kulturowe. Pod względem liczby i wartości obiektów zabytkowych na całym obszarze zdecydowanie wyróżnia się Dolny Śląsk.

W **województwie dolnośląskim** główne obszary turystyczne to trzy zróżnicowane przyrodniczo i krajo-brazowo pasma:

- górskie pasmo Sudetów z Pogórzem Sudeckim na południu regionu,
- równinne pasmo Niziny Śląskiej i Niziny Śląsko-Lużyckiej z doliną Odry oraz kompleksem leśnym Borów Dolnośląskich w centralnej części regionu,
- dolina Baryczy z pasmem wzgórz morenowych Wału Trzebnickiego na północy województwa.

Międzynarodowe i krajowe znaczenie mają Sudety i dolina Odry; pozostałe obszary mają znaczenie ponadlokalne lub lokalne.

Główne ośrodki turystyczne województwa znajdują się na obszarach turystycznych w jego południowej i północnej części. Poza nimi, w centralnej części województwa, funkcja turystyczna rozwija się w atrakcyjnych kulturowo miejscowościach, powiązanych z drogami tranzytowymi. Najważniejszym ośrodkiem turystycznym województwa jest Wrocław, obsługujący największą liczbę krajowych i zagranicznych turystów. Poza Wrocławiem międzynarodowe i krajowe znaczenie mają:

- w Sudetach: Jelenia Góra, Szklarska Poręba, Karpacz, Kłodzko, uzdrowiska dolnośląskie, Krzeszów i Książ,
- na Pogórzcu Sudeckim: Jawor, Henryków i Kamieniec Ząbkowicki,
- na Nizinie Śląskiej: Legnica i Świdnica oraz Legnickie Pole,
- w dolinie Odry – Lubiąż,
- na Wale Trzebnickim – Trzebnica.

W 2008 r. samorząd województwa powołał 13 subregionów turystycznych. Gminy należące do subregionów podjęły współpracę w zakresie budowania markowych produktów turystycznych i rozwijania w oparciu o nie subregionalnych rynków turystycznych oraz rynku turystycznego województwa. Subregiony są systemem otwartym. Dalszy ich rozwój może objąć cały region dzięki powiększaniu już istniejących subregionów o obszary nieobjęte podziałem.

W **województwie lubuskim** wyznaczono strefy predysponowane do rozwoju turystyki. Ustalono, że rozwój turystyki i wypoczynku koncentrować się będzie na następujących terenach, o określonych zasadach zagospodarowania:

- obszary kategorii A – Pojezierze Dobiegniewskie, Jeziora Pszczewskie, Pojezierze Sławskie, Międzyrzecki Rejon Umocniony, Jeziora Lubniewickie, Jeziora Łagowskie, Rejon Środkowodrzański – z możliwością planowanej zabudowy w wyznaczonych do tego celu miejscach i z ograniczeniami dla terenów szczególnie narażonych na degradację,
- obszary kategorii B – Puszcza Notecka, Dolina Noteci, Puszcza Drawska, Dolina Pliszki, Puszcza Rzepińska, Bory Lubuskie, Bory Dolnośląskie, Wał Mużakowski, Puszcza Gorzowska – z ograniczeniem możliwości rozbudowy infrastruktury i kubatury, chyba że będzie ona oparta na już istniejącej zabudowie,
- obszary kategorii C – Międzyrzecki Region Umocniony i Dolina Noteci – szczególne o znaczeniu międzynarodowym.

Województwo zachodniopomorskie. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wyznacza cztery strefy turystyczne w województwie:

- pas nadmorski,
- ujście Odry wraz z Zalewem Szczecińskim,
- pas pojezierzy, rozpościerający się od Pojezierza Myśliborskiego na zachodzie, po Pojezierze Szczecineckie na wschodzie,
- obszary pozostałe, głównie na zachodzie i centrum województwa.

Poszczególne strefy różnią się walorami fizycznogeograficznymi i poziomem zagospodarowania turystycznego. Najintensywniej zagospodarowany jest pas nadmorski, w dalszej kolejności ujście Odry wraz z Zalewem Szczecińskim, następnie pas pojezierzy i pozostałe obszary.

W pasie nadmorskim turystyka stanowi podstawę gospodarki. Pas ten obejmuje 15 gmin, w których skupia się 85% bazy noclegowej województwa i ponad 60% turystów. Głównymi ośrodkami turystycznymi są Kołobrzeg, Świnoujście, Rewal, Mielno, Międzyzdroje i Kamień Pomorski. Na całym obszarze przeważa sezonowa baza noclegowa o średnim standardzie; w Kołobrzegu i Świnoujściu ten standard jest wyższy.

Strefa ujścia Odry i Zalewu Szczecińskiego obejmuje 12 gmin, w tym w całości szczeciński obszar funkcjonalny. Tu najważniejszym ośrodkiem turystycznym jest Szczecin (370 tys. turystów rocznie), oprócz niego Zalew Szczeciński i jezioro Dąbie oraz Międzyodrze.

Pas pojezierzy rozciąga się od południowo-zachodnich krańców województwa (gmina Cedynia) do wschodniej części województwa (gmina Biały Bór) i obejmuje pojezierza Myśliborskie, Choszczeńskie, Dobiegniewskie, Ińskie, Drawskie, Wałeckie, Szczecineckie oraz doliny Drawy i Gwdy. Obszar ten ze względu na dużą liczbę akwenów i możliwości uprawiania różnych form turystyki wodnej może stanowić alternatywę dla turystyki w pasie nadmorskim. Najważniejszymi ośrodkami ruchu turystycznego są tutaj: Myślibórz, Barlinek, Złocieniec, Czaplinek, Tuczo, Wałcz oraz Szczecinek.

Ostatni obszar to gminy pomiędzy pasem pojezierzy, pasem nadmorskim oraz aglomeracją szczecińską. Są to głównie tereny rolnicze z nikłą liczbą zbiorników wodnych. Wyjątek stanowi na tym obszarze Koszalin, co związane jest jego funkcjami miejskimi. Znajduje się tu także uzdrowisko w Połczynie-Zdroju.

Ruch turystyczny

W *województwie dolnośląskim* ruch turystyczny koncentruje się przede wszystkim we Wrocławiu, w Sudetach (na obszarze Karkonoszy i Kotliny Kłodzkiej), w rejonie Stawów Milickich, a także wzdłuż głównych tras komunikacyjnych, w tym w miastach położonych w ich otoczeniu. Należą do nich: Zgorzelec, Bolesławiec (w ciągu autostrady A4), Legnica, Lubin, Polkowice i Głogów (w ciągu drogi nr 3) oraz Oleśnica, Świdnica, Wałbrzych i Kłodzko.

Przyjazdy turystów na wypoczynek długookresowy lub krótkookresowy na Dolny Śląsk w 2009 r. osiągnęły poziom 1,8 mln osób. W porównaniu do 2002 r. liczba turystów odwiedzających województwo wzrosła o prawie 0,3 mln osób. Dominującą grupę stanowili turyści krajowi – 1,4 mln osób (9% ogółu polskich turystów).

Cudzoziemcy odwiedzający Dolny Śląsk stanowili 6% ogółu turystów zagranicznych odwiedzających Polskę; ich liczba w stosunku do 2002 roku spadła o 4%. Ruch turystów zagranicznych koncentrował się w Kotlinie Jeleniogórskiej i Kotlinie Kłodzkiej, we Wrocławiu i Legnicy oraz w rejonie Wałbrzycha.

Na terenie *województwa lubuskiego* istniało w 2009 roku 306 obiektów zbiorowego zakwaterowania wszystkich kategorii. Miejsc noclegowych jest 23,3 tys., w tym całorocznych 11,8 tys. W roku 2009 z noclegów na terenie województwa lubuskiego skorzystało 610,7 tys. turystów, w tym 151,6 tys. turystów zagranicznych (głównie Niemców, Holendrów, Duńczyków, Francuzów, Anglików).

W latach 2000-2008 nastąpił dynamiczny rozwój bazy noclegowej przejawiający się wzrostem liczby obiektów zbiorowego zakwaterowania, turystów udzielonych noclegów. Trend ten wyraźnie uległ odwróceniu w roku 2009.

Najwięcej turystycznych obiektów noclegowych usytuowanych jest w powiatach: świebodzińskim (14,4%) – Łagów, Lubrza, Świebodzin, międzyrzeckim (13,4%) – Pszczew, Międzyrzecz, Trzciel, sulęcińskim (10,3%) – Lubniewice, Torzym, oraz słubickim (8,8%) – Słubice, Rzepin, Osno Lubuskie. Najmniej takich obiektów znajduje się w powiecie żagańskim (2,5%) oraz nowosolskim (3,8%). W bazie noclegowej przeważają obiekty zbiorowego zakwaterowania. Najwięcej turystów skorzystało z obiektów zbiorowego zakwaterowania w powiatach świebodzińskim (118 tys.) i słubickim (87,7 tys.) –. Spośród miast województwa największym zainteresowaniem turystów cieszył się Gorzów Wlkp., w którym z turystycznej oferty skorzystało 62,1 tys. osób, w tym 10,8 tys. turystów zagranicznych. W Zielonej Górze liczba gości wyniosła 39 tys., w tym 7,2 tys. z zagranicy.

W województwie obserwuje się również wzrastające zainteresowanie rolników prowadzeniem działalności agroturystycznej. Ciągłe rośnie poziom usług turystycznych świadczonych przez gospodarstwa rolne.

W województwie zachodniopomorskim w 2010 roku było 816 obiektów zbiorowego zakwaterowania wszystkich kategorii z 106,4 tys. miejsc noclegowych, w tym 46,7 tys. całorocznych. Najwięcej turystycznych obiektów noclegowych usytuowanych jest nad morzem, w powiatach: kołobrzeskim (21,9%), gryfickim (16,3%), kamieńskim (15,4%), sławieńskim (11,4%) oraz koszalińskim (10,1%), najmniej w powiatach: pyrzyckim, łobeskim i białogardzkim.

Ruch turystyczny w województwie zachodniopomorskim koncentruje się przede wszystkim w pasie nadmorskim oraz Szczecinie, Świnoujściu i Koszalinie. Centralny obszar województwa, obfitujący w dużą ilość jezior i lasów, nie przyciąga dużej liczby turystów.

Przyjazdy turystów do województwa zachodniopomorskiego na wypoczynek długookresowy lub krótkookresowy w 2010 r. osiągnęły poziom 1,7 mln osób. Dominującą grupę (1,4 mln) stanowili turyści krajowi. Systematycznie rośnie liczba turystów zagranicznych, którzy odwiedzają przede wszystkim Szczecin, Świnoujście i Kołobrzeg.

2.7. Priorytety planowania przestrzennego w polskiej i niemieckiej części obszaru pogranicza

2.7.1. Priorytety rozwoju przestrzennego w polskiej części pogranicza

Województwo dolnośląskie

Określone w planie zagospodarowania przestrzennego priorytety rozwoju przestrzennego województwa dolnośląskiego o zasadniczym znaczeniu dla polskiej części obszaru pogranicza dotyczą:

- umocnienia wewnętrznej i zewnętrznej integracji: przestrzennej, społeczno-gospodarczej oraz infrastrukturalnej, w powiązaniu z sąsiednimi regionami Polski, Czech i Niemiec,
- ukształtowania sprawnych, bezpiecznych systemów transportu i komunikacji, powiązanych z systemem krajowym i europejskim oraz sprawnych sieci infrastruktury technicznej, zapewniających dostawę wody i energii, właściwą gospodarkę odpadami oraz zapobieganie awariom i klęskom żywiołowym,
- ukształtowania Dolnego Śląska jako harmonijnie rozwiniętego, europejskiego regionu węzłowego o wysokim stopniu konkurencyjności,
- zintegrowanej ochrony zasobów przyrodniczo - krajobrazowych oraz racjonalnego ich wykorzystania i udostępnienia,
- stworzenie spójnego, regionalnego systemu obszarów chronionych.

Województwo lubuskie

Rozwój województwa lubuskiego powinien obejmować zarówno aspekt gospodarczy, jak i turystyczny w powiązaniu z walorami przyrodniczymi. W projekcie zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa określa się:

- podstawowe elementy sieci osadniczej województwa lubuskiego, ich powiązania komunikacyjne oraz infrastrukturalne oraz kierunki powiązań transgranicznych
- główne elementy krystalizujące strukturę przestrzenną
- główne pasma rozwoju:
- strefy przyspieszonej urbanizacji.

Do głównych celów strategicznych zalicza się zabezpieczenie przestrzennych możliwości realizacji założeń:

- strategii rozwoju osadnictwa na obszarze regionu lubuskiego,
- rozbudowy i modernizacji systemów transportowych w regionie i ich powiązań zewnętrznych,
- zasady zrównoważonego rozwoju poprzez ochronę i wykorzystanie walorów środowiska przyrodniczego i kulturowego oraz tradycji historycznej regionu,

- rozwijanie infrastruktury turystycznej w postaci szlaków pieszych i rowerowych, różnego typu wiat oraz przystanków, a także kompleksowego oznakowania turystycznego, zgodnego ze standardami europejskimi, który łączyłby poszczególne regiony województwa lubuskiego,
- rozwoju aktywności gospodarczej,
- rozbudowy infrastruktury technicznej,
- rozszerzenia bazy szkolnictwa wyższego;
- rozwój i równomierne rozmieszczenie sieci infrastruktury społecznej.

Województwo zachodniopomorskie

Celem zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego jest osiągnięcie kryteriów zrównoważonego rozwoju województwa. Sprzyjać ono będzie poprawie jego pozycji konkurencyjnej oraz spójności wewnętrznej i zewnętrznej. Cel ten ma być realizowany przez:

- ukształtowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa,
- wzmocnianie powiązań zewnętrznych województwa,
- ochronę i kształtowanie środowiska przyrodniczego,
- rozwój potencjału demograficznego,
- przekształcenia sieci osadniczej i politykę miejską,
- ochronę dziedzictwa kulturowego i krajobrazu,
- rozwój infrastruktury społecznej,
- wzrost gospodarczy,
- rozbudowę infrastruktury transportowej,
- rozbudowę infrastruktury technicznej, rozwój usług elektronicznych i odnawialnych źródeł energii,
- likwidację problemów rozwojowych na obszarach problemowych,
- metropolizację szczecińskiego obszaru funkcjonalnego,
- wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich,
- rozwój infrastruktury obronności i bezpieczeństwa państwa.

W granicach stref funkcjonalno-przestrzennych powinna być prowadzona zróżnicowana polityka przestrzenna. Głównym ośrodkiem rozwoju województwa jest Szczecin, będący jednocześnie rdzeniem szczecińskiego obszaru funkcjonalnego i ośrodkiem o charakterze metropolitalnym.

W zakresie infrastruktury transportowej priorytetem jest rozwój portów morskich w ujściu Odry. Priorytetowa inwestycją na terenie województwa jest budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu wraz z terminalem gazowym.

2.7.2. Priorytety rozwoju przestrzennego w niemieckiej części pogranicza

Planowanie przestrzenne na poziomie kraju związkowego jest nadrzędnym, ponadmiejscowym i wspólnie dotyczącym wielu dziedzin planowaniem rozwoju przestrzennego kraju związkowego. Plany obejmują cały kraj związkowy, poszczególne jego części (regiony planistyczne) i obszary planistyczne o mniejszym zasięgu.

Obowiązkiem regionalnych wspólnot planistycznych jest sporządzenie, zmiana i aktualizacja planów regionalnych. Plany te konkretyzują nadrzędne ustalenia planowania na poziomie kraju związkowego i zawierają regulacje w zakresie rozwoju struktury osiedli, terenów otwartych oraz infrastruktury dla danego obszaru planistycznego.

Niemieckie plany wprowadzają trzy kategorie obszarów na których określony typ inwestycji (np. elektrownie wiatrowe) może być realizowany. Tymi kategoriami są:

- obszary zarezerwowane (Vorranggebiete) – obszary przewidziane pod konkretny sposób użytkowania
- obszary priorytetowe (Vorbehaltsgebiete) – na tych obszarach konieczne jest wyważenie interesów różnych funkcji
- obszary zastrzeżone (Eignungsgebiete) – poza tymi obszarami nie jest możliwa realizacja danego typu inwestycji.

Uzupełnić o syntetyczne zasady planowania przestrzennego – Szczecin

Berlin i Brandenburgia

W Brandenburgii i Berlinie planowanie realizowane jest wspólnie przez oba kraje związkowe.

W Brandenburgii wyznaczonych jest 5 regionów planistycznych: Prignitz-Oberhavel, Havelland-Fläming, Uckermark-Barnim, Oderland-Spree, Lausitz-Spree.

Region stołeczny podzielony jest na trzy kategorie przestrzenne: Berlin, okolice Berlina (Berliner Umland), dalszy obszar metropolitalny (weiterer Metropolitanraum).

Na podstawie umowy o planowaniu przestrzennym weszły w Berlinie i Brandenburgii w życie następujące dokumenty:

- *Program rozwoju krajów 2007 (LEPro 2007)*,
- *Plan rozwoju krajów związkowych Berlin-Brandenburgia (LEP B-B)*,
- *Plan rozwoju krajów związkowych dotyczący terenów portu lotniczego (LEP FS)*.

Poza tym w Brandenburgii obowiązują plany dotyczące terenów eksploatacji węgla brunatnego oraz plany rekultywacji obszarów po jego eksploatacji.

Priorytetami zagospodarowania przestrzennego Berlina i Brandenburgii są:

- wypracowanie i realizacja strategii rozwoju rozwój krajobrazów kulturowych w celu wzmocnienia potencjałów regionalnych,
- kształtowanie sieci osadniczej w celu zaspokajanie potrzeb bytowych mieszkańców (metropolia - ośrodki wyższego rzędu - ośrodki średniego rzędu z obszarami pośrednimi), z naciskiem na zagęszczenie sieci ośrodków niższego rzędu, koncentrację nowej zabudowy wokół centrów miast i skrócenie czasu dojazdu do ośrodka centralnego do maks. 45 minut,
- zapewnienie i rozwój połączeń regionu stołecznego z Europą korytarzami transportowymi, zwłaszcza w relacjach zachód-wschód (Paryż-Moskwa) i północ-południe (Bałtyk-Adriatyk), a także połączeń kolejowych w kierunku krajów bałtyckich przez Szczecin, Gorzów Wlkp., Poznań i Warszawę, również w kierunku Kijowa przez Wrocław,
- zabezpieczenie przestrzenne lotniska Berlin-Brandenburg International (BBI),
- zabezpieczenie przestrzenne przyszłej eksploatacji źródeł energii – złóż węgla brunatnego, wiatru i słońca,
- poprawa przestrzennych warunków dla wzmocnienia międzynarodowej i wewnętrznej konkurencyjności w Europie regionów – rozwój potencjałów metropolitalnych i regionalnych oraz podniesienie ich konkurencyjności,
- wzmocniania obszarów wiejskich,
- ochrona przeciwpowodziowa, szczególnie wzdłuż granicy na Odrze.

Uzupełnić o relacje do polskiej części pogranicza, jak dale Saksonii – Zielona Góra

Meklemburgia-Pomorze Przednie

Priorytety rozwoju przestrzennego Meklemburgii-Pomorza Przedniego określa *Krajowy program rozwoju przestrzennego Meklemburgii-Pomorza Przedniego* (Landesentwicklungsprogramm Mecklemburg-Vorpommern) z 2005 roku oraz *Regionalny program rozwoju przestrzennego dla Pomorza Przedniego* (Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern) z 2010 roku. Drugi dokument obejmuje tylko

obszar planistyczny Pomorze Przednie (powiaty Pomorze Przednie Greifswald oraz Pomorze Przednie Rugia).

Do najważniejszych wyzwań rozwoju przestrzennego obszaru Meklemburgii-Pomorza Przedniego należy zmniejszająca się liczba mieszkańców oraz proces starzenia się ludności. Przewiduje się spadek liczby ludności w okresie 2002-2020 od 4,7% w regionie planistycznym Środkowa Meklemburgia Rostock do 23,1% w regionie planistycznym Pojezierze Meklemburskie oraz 19,9% w regionie planistycznym Pomorze Przednie. Tak ogromny spadek liczby ludności powoduje problemy w zapewnieniu dostępności do odpowiedniego poziomu usług publicznych oraz determinuje rozwój całego obszaru, w tym w szczególności obszarów położonych peryferyjnie w stosunku do największych ośrodków.

Plany rozwoju przestrzennego wyznaczają:

- centra regionalne (główne ośrodki rozwoju) – Rostock, Neubrandenburg, Schwerin oraz Greifswald-Stralsund wraz ze strefami współpracy miasto-obszar podmiejski,
- obszary o przewadze funkcji rolniczych, turystyczne i wiejskie,
- osie rozwoju – północ-południe (Szwecja/Rosja/Finlandia - Magdeburg/Berlin) oraz zachód-wschód (Lubeka - Szczecin - Gdańsk).

Wśród priorytetów rozwoju przestrzennego wymieniane są:

- rozwój Meklemburgii-Pomorza Przedniego jako regionu bałtyckiego otwartego na świat i Europę,
- podnoszenie konkurencyjności gospodarczej Meklemburgii Pomorza Przedniego,
- zapewnienie perspektyw pracy i dobrych warunków życia w szczególności dla młodych ludzi i rodzin,
- stwarzanie korzystnych warunków dla lokalizacji instytucji ze sfery edukacji, kultury, nauki, badań i technologii,
- poprawę infrastruktury transportowej, w szczególności włączenie jej w przestrzeń krajową i europejską,
- wzmacnianie obszarów rolniczych,
- zabezpieczenie i rozsądne wykorzystanie zasobów naturalnych,
- kształtowanie wizerunku regionu jako turystycznego, rekreacyjnego i zdrowotnego,
- utrzymanie i wykorzystanie dziedzictwa kulturowego i historycznego,
- rozwój sieci miast jako czynnika stymulującego rozwój regionu,
- zabezpieczenie i wykorzystanie potencjałów wybrzeża morskiego.

W planach Meklemburgii-Pomorza Przedniego nie ma szczególnych odniesień do polskiej części pogranicza Polski i Niemiec, czy też sąsiadującego z tym krajem związkowego województwa zachodniopomorskiego, z wyjątkiem przyrodniczych obszarów transgranicznych. Zauważalne jest sąsiedztwo Szczecina jako dużego miasta o transgranicznym oddziaływaniu. Szczecin jest także punktem na osi rozwoju zachód-wschód, w kierunku Gdańska.

Saksonia

Ogólne wytyczne odnośnie ładu przestrzennego określone są w *Planie rozwoju Saksonii* (Landesentwicklungsplan-LEP), a za ich uszczegółowienie i realizację odpowiada *Plan regionalny regionu planistycznego Górne Łużyce-Dolny Śląsk*, który ma charakter obligatoryjny.

Priorytety rozwoju przestrzennego w niemieckiej części pogranicza określone w *Planie regionalnym*, zaktualizowanym i uchwalonym w 2010 r., są następujące:

- kształtowanie jakości życia w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju przy uwzględnieniu rosnącej roli obszaru trójstyku trzech krajów: Polski, Czech i Niemiec,
- wzrost i rozwój gospodarczy przez rozbudowę optymalnej sieci transportowej mającej na celu poprawę dostępności do niemieckich i europejskich metropolii (Berlin, Wrocław, Praga, Monachium, Hamburg i ośrodki nadreńskie) oraz dalsze włączanie Saksonii w transeuropejską sieć

drogową i kolejową, polepszenie połączeń wzdłuż III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego i korytarza Bałtyk-Adriatyk,

- subsydiarne i solidarne kształtowanie współpracy w Europie przez wzmacnianie współpracy międzynarodowej oraz powiązań funkcjonalnych i stosunków transgranicznych z Polską i Czechami, wspólną, transgraniczną ochronę i rozwój potencjału tkwiącego w krajobrazach kulturowych oraz przestrzeniach naturalnych,
- współpraca partnerska, obejmująca intensyfikację współpracy międzynarodowej i regionalnej, w tym wychodzącej poza granice Niemiec, tworzenie zintegrowanych regionalnych koncepcji rozwoju we współpracy ze wszystkimi aktorami regionalnymi, rozwój gospodarczo-kulturowy regionu Saksonia-Czechy-Dolny Śląsk,
- wzmocnienie innowacyjnego lokalnego marketingu przez podnoszenie regionalnej świadomości i postrzegania Saksonii w Europie jako dwukulturowego i dwujęzycznego (kultura i języki niemiecki i łużycki), wspieranie międzynarodowych, rozpoznawalnych imprez i projektów.

W priorytetach tych dostrzega się nacisk na wzmocnienie trójstronnej współpracy międzyregionalnej: Polski, Czech i Niemiec. W dokumentach dolnośląskich i saksońskich priorytetowo traktuje się problem poprawy powiązań transportowych, jak również potrzebę spójnej ochrony dziedzictwa kulturowego, walorów krajobrazowych i zasobów przyrodniczych.

2.8. Obszary koncentracji działań szczególnych

Zgodnie z przyjętą metodologią wynikiem opracowania mają być wnioski dotyczące nie wszystkich sfer zagospodarowania przestrzennego polskiej części pogranicza Polski i Niemiec, lecz wybranych obszarów, na których powinny się koncentrować szczególne działania stymulujące rozwój bądź likwidujące problemy rozwojowe lub też optymalizujące inne ważne aspekty zagospodarowania przestrzennego.

Wybór tych obszarów powinien być dokonany na podstawie kryteriów, które w istocie są celami rozwoju przestrzennego polskiej części pogranicza Polski i Niemiec i zostały sformułowane w oparciu o uwarunkowania omówione w tym rozdziale studium.

Przyjęte kryteria muszą, oprócz uwarunkowań, uwzględniać również fakt, że proponowane działania będą ukierunkowane w pierwszym rzędzie na integrację przestrzenną polskiej części pogranicza Polski i Niemiec, lecz będą miały także na celu rozwój współpracy w dziedzinie planowania przestrzennego z niemieckimi krajami związkowymi – sąsiadami polskich województw przygranicznych, oraz współpracy transgranicznej między innymi podmiotami działającymi po obu stronach granicy.

2.8.1. Kryteria wyboru obszarów działań

Uwarunkowania rozwoju przestrzennego polskiej części pogranicza Polski i Niemiec wskazują na umiarkowany stopień zintegrowania przestrzeni tego obszaru. Dla systemów przestrzennych o zasięgu krajowym czy nawet europejskim, takich jak obszary ochrony przyrody czy sieci transportowe, stopień spójności jest większy, zaś dla dziedzin podlegających regulacjom w obrębie samych województw – mniejszy.

Optymalizacja procesu integracji przestrzennej obszaru nie ma doprowadzić do ujednoczenia polityki zagospodarowania przestrzennego na całym obszarze i jakiegoś „centralnego” sterowania tym procesem, lecz do wyznaczenia wspólnych dla całego obszaru celów, akceptowanych przez trzy województwa i wyraźnie identyfikowanych na zewnątrz, a następnie do ich realizacji przy uwzględnieniu specyfiki poszczególnych województw, ich potrzeb i potencjałów. Cele te to działania w obrębie wybranych struktur przestrzennych, mogące przynieść największe korzyści w dziedzinie polityki regionalnej bezpośrednio lub pośrednio całemu obszarowi.

Z analizy uwarunkowań rozwoju przestrzennego polskiej części pogranicza Polski i Niemiec wynika, że kryteriami wyboru powinny być w pierwszym rzędzie:

- ♦ spójność przestrzenna, czyli eliminowanie barier dostępności obszarów peryferyjnych i o niższym poziomie rozwoju poprzez ich lepsze powiązanie z obszarami centralnymi; realizowana jest głównie przez rozbudowę systemów transportowych i innych infrastrukturalnych;

- ◆ spójność społeczno-ekonomiczna, tj. dążenie do zrównoważonego rozwoju społeczno-ekonomicznego całego obszaru przez likwidację dysproporcji rozwojowych; realizowana jest przez rozwój i wzmacnianie ośrodków i obszarów aktywizacji ekonomicznej i podejmowanie działań rozwojowych na innych obszarach;
- ◆ spójność tożsamości i celów, którą należy rozumieć jako identyfikowanie się z geopolitycznymi, przyrodniczymi, kulturowymi i społecznymi uwarunkowaniami i formułowanymi na ich podstawie wspólnymi celami rozwoju całego obszaru; realizowana jest przez wyznaczanie wspólnych celów rozwojowych i eliminację działań, które mogłyby rodzić konflikty międzyregionalne

oraz, w bardziej szczegółowym rozwinięciu:

- ◆ wzmacnianie policentrycznej metropolii sieciowej,
- ◆ wzrost społeczno-gospodarczy,
- ◆ wykorzystanie potencjałów i zasobów regionalnych,
- ◆ likwidacja problemów rozwojowych i środowiskowych,
- ◆ transgraniczna współpraca międzyregionalna.

2.8.2. Struktury przestrzenne predysponowane do koncentracji działań rozwojowych

Do uzupełnienia na podstawie zapisów w rozdziale 3 – Szczecin

Na podstawie wyżej wymienionych kryteriów wyznaczyć można na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec następujące struktury przestrzenne predysponowane do koncentracji działań rozwojowych:

Wrocławski obszar funkcjonalny (metropolitalny)

Wrocław jest największym na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec ośrodkiem administracyjnym, gospodarczym, naukowym, kulturalnym o funkcjach metropolitalnych i szerokim zasięgu oddziaływania. Wrocławski obszar metropolitalny może pełnić funkcje krajowego, a w niektórych aspektach także międzynarodowego ośrodka rozwoju społeczno-ekonomicznego, naukowego i transferu innowacyjności.

Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina

Szczecin jest drugim co do wielkości i znaczenia ośrodkiem administracyjnym, gospodarczym, naukowym i kulturalnym na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec. Jest miastem rdzeniowym obszaru metropolitalnego, obejmującego swoim zasięgiem również przygraniczny obszar Meklemburgii-Pomorza Przedniego. Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina powinien wzmacniać swoje funkcje metropolitalne; ma również szanse rozwoju w kierunku utworzenia metropolii bałtyckiej.

Krajowe ośrodki wzrostu: Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski

Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski są głównymi ośrodkami administracyjnymi, gospodarczymi, naukowymi i kulturalnymi dla centralnej części obszaru (województwo lubuskie). Ich rolą w przestrzeni jest stymulowanie wzrostu tej części obszaru i rozwijanie powiązań transgranicznych.

Regionalne ośrodki wzrostu

Spośród wskazanych przez poszczególne województwa regionalnych ośrodków wzrostu najbardziej predysponowanymi do koncentracji działań rozwojowych są największe z nich: Koszalin, Legnica, Jelenia Góra, Wałbrzych. Są to ośrodki administracyjne, gospodarcze, naukowe i kulturalne o znaczeniu regionalnym. Ich rolą w przestrzeni jest uzupełnianie funkcji ośrodków metropolitalnych, obsługa i stymulowanie wzrostu otaczających je obszarów.

Miasta transgraniczne: Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Łęknica, Zgorzelec

Miasta przygraniczne na obszarze polskiej części obszaru pogranicza Polski i Niemiec stanowią wraz ze swoimi odpowiednikami po stronie niemieckiej miasta transgraniczne o różnym stopniu zaawansowania

i różnych kierunkach współpracy. Pożądany jest rozwój wielokierunkowej współpracy transgranicznej tych miast, zwłaszcza w sferze planowania przestrzennego.

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65

Korytarz jest strukturą przestrzenną przebiegającą przez cały obszar polskiej części pogranicza Polski i Niemiec. Jego główną rolą jest stworzenie optymalnego systemu transportowego w relacji północ-południe, łączącego m.in. główne miasta obszaru i poprawiającego jego dostępność z regionów leżących nad Bałtykiem, na Bałkanach i nad Adriatykiem. Jednym z celów korytarza CETC-ROUTE65 jest stwarzanie warunków do przyspieszenia rozwoju społeczno-gospodarczego regionów leżących na jego obszarze.

Porty ujścia Odry

Porty ujścia Odry, na czele ze Świnoujściem i Szczecinem, są drugim co do wielkości i znaczenia ośrodkiem polskiej gospodarki morskiej i jednocześnie ważnym ośrodkiem gospodarczym i węzłem transportowym na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec. Obszar ten stanowi ich bezpośrednie zaplecze. Dla funkcjonowania portów i podniesienia ich rangi w Regionie Morza Bałtyckiego istotne są powiązania transportowe przebiegające przez obszar i współpraca z nimi podmiotów administracyjnych i gospodarczych.

Odra

Odra, przepływając przez trzy województwa, łączy dwa największe miasta polskiej części pogranicza Polski i Niemiec, jest głównym korytarzem ekologicznym obszaru i słabo eksploatowanym szlakiem transportowym. Ma także znaczenie kulturowe. Rozwój funkcji Odry, zwłaszcza transportowych i kulturowych, będzie miał istotny wpływ na wzmocnienie spójności całego obszaru.

Główne obszary zagospodarowania turystycznego

Walory położenia i środowiska naturalnego oraz jego różnorodność są predyspozycją do rozwoju na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec gospodarki turystycznej na większą skalę niż obecnie. Dotyczy to zwłaszcza obszarów mających duży, lecz słabo wykorzystany potencjał turystyczny (pojezierza, pogórza), koordynacji działań w dziedzinie dostępności do nich i rozbudowy infrastruktury turystycznej. Pożądanym rezultatem może być aktywizacja społeczno-ekonomiczna tych obszarów.

Obszary zagrożone powodzią

Zagrożenia powodziowe są jednym z najważniejszych problemów występujących na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec. Wskazanie zasięgu tych zagrożeń, ich skali i sposobów ochrony może być istotną przesłanką do podjęcia działań ograniczających występowanie i skutki powodzi zarówno w skali regionalnej, jak i lokalnej.

Dla wskazanych wyżej obszarów koncentracji działań szczególnych zostaną sformułowane – po szczegółowej analizie predyspozycji i barier rozwoju – priorytety i kierunki działań w zakresie rozwoju przestrzennego.

3. KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

3.1. Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65

1. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

1.1. Opis obszaru działań

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy (CETC-ROUTE65) stanowi realizację międzyregionalnego porozumienia, którego sygnatariuszami są obecnie: Region Skania (Szwecja), Województwo Zachodniopomorskie, Województwo Lubuskie, Województwo Dolnośląskie (Polska), Województwo Opolskie, Region Hradec Kralove (Czechy), Region Bratysława, Region Trnava (Słowacja), Powiat Győr-Moson-Sopron, Vas i Zala reprezentujące Zachodni Region Zadunajski (Węgry), Powiat Koprivnicko-Krizevacka, Powiat Zagrebacka, Zagrzeb, Powiat Karlovačka, Powiat Primorsko-goranska, Powiat Varaždin (Chorwacja).

Korytarz przebiega ze Skanii (Południowa Szwecja), przez Morze Bałtyckie (projekt autostrady morskiej Świnoujście-Ystad), Europę Środkową, aż na Południe Europy – do Morza Adriatyckiego. Na obszarze Korytarza znajdują się ważne ośrodki gospodarcze, węzły komunikacyjne, szlaki transportowe, łączące Europę z państwami Bliskiego Wschodu i Azji Centralnej. Osią Korytarza jest międzynarodowa droga E65, która bierze początek w Malmö w Szwecji, a kończy się w Chaniá na Krecie. W Korytarzu przebiegają główne połączenia kolejowe północ-południe oraz droga wodna Odry.

O Porozumieniu (źródło: <http://cetc.pl>):

Inicjatywa ma na celu wykreowanie systemu multimodalnych powiązań infrastrukturalnych i gospodarczych, służących zrównoważonemu rozwojowi oraz wzmocnieniu konkurencyjności tego obszaru.

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy (CETC) pełni rolę pionowego łącznika trzech osi transportowych wschód-zachód: Via Hanseatica, Via Baltica, III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego oraz łączy południową Skanię (poprzez porty ujścia Odry – przypis aut.) z centralną i południową Europą.

Znaczenie tych osi transportowych jest ważne dla stworzenia układu sprawnych połączeń transportowych w tej części Europy oraz podstaw rozwoju obszarów wzrostu gospodarczego. Można zakładać, iż w oparciu o te osie, na bazie istniejącej infrastruktury i potencjału ludnościowego, wykształcą się obszary o znacznym potencjale gospodarczym. Dotyczy to również samego Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, jak i znacznie szerszego obszaru jego oddziaływania.

Na obszarze oddziaływania CETC, biorąc pod uwagę południową Szwecję, regiony z krajów Grupy Wyszehradzkiej oraz część Bałkanów wraz z północnymi Włochami i Grecją, mieszka ok. 35 mln osób. Znajdują się tu obszary ważne z gospodarczego punktu widzenia, węzły komunikacyjne i szlaki transportowe łączące Europę z państwami Bliskiego Wschodu i Azji Centralnej. Funkcjonują tu różne rodzaje transportu, dzięki czemu oprócz dominującego dziś transportu drogowego, istnieje możliwość stworzenia znaczącego w wymiarze europejskim połączenia morsko-kolejowego pomiędzy Szwecją oraz krajami leżącymi nad Morzem Bałtyckim a krajami i regionami leżącymi nad Morzem Adriatyckim, Czarnym i Egejskim. (...)

Rozwój korytarza CETC-ROUTE65 jest istotnym elementem realizacji nadrzędnego celu Unii Europejskiej, jakim jest zrównoważony rozwój gospodarczy i przestrzenny na całym jej obszarze. Prace prowadzone w ramach porozumienia przyczyniły się do stworzenia sieci współpracy pomiędzy regionami, daje to szansę realizacji wspólnej wizji rozwoju regionów położonych wzdłuż korytarza. (*stanowisko Sejmiiku WZ z 22 grudnia 2009 r*).

1.2. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla krajowego

Dokumenty szczebla krajowego (*Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* oraz *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: regiony, miasta, obszary wiejskie*) nie zawierają bezpośrednich odniesień i zapisów dotyczących kierunków rozwoju Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65, jednakże znaczna część ich zapisów stanowi podstawę realizacji inicjatywy regionów. Jednocześnie podkreślają konieczność podjęcia działań na rzecz osiągnięcia spójności oraz poprawy wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej, a tym samym wzrostu konkurencyjności regionów w wymiarze europejskim. Istotna jest tu zapewnienie zbieżności priorytetów inwestycyjnych zawartych w dokumentach strategicznych oraz wytycznych unijnych ws. Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Priorytet uzyskują rozwiązania integrujące polski system transportowy w ramach europejskiej sieci TEN-T w układzie wertykalnym.

1.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego 2020 (uchwała nr XLII/482/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 22 czerwca 2010 r.):

Wyzwania. Rozwój gospodarki morskiej regionu powinien odbywać się w powiązaniu z utworzeniem Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65 jako kluczowego mechanizmu zwiększenia dostępności i konkurencyjności województwa. (...)

Ważnym przejawem aktywności międzynarodowej województwa są starania o rozszerzenie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65). Przy Urzędzie Marszałkowskim Województwa Zachodniopomorskiego funkcjonuje sekretariat techniczny tej inicjatywy. (...)

Województwo zachodniopomorskie podejmuje starania o pozyskanie i włączenie innych partnerów do prac na rzecz realizacji koncepcji Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65).

Wizja (rok 2020). Województwo zachodniopomorskie w pełni wykorzystuje swoje przygraniczne i nadmorskie położenie. W województwie zintegrowane są wszystkie rodzaje transportu. Poprzez utworzenie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65) województwo jest włączone do europejskiego łańcucha logistyczno-transportowego.

Cel strategiczny nr 3. Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu:

Cel kierunkowy: 3.3. Rozwój ponadregionalnych, multimodalnych sieci transportowych:

Działania:

- rozwój osi Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65 i stworzenie multimodalnych łańcuchów logistyczno-transportowych w układzie europejskim
- rozwój transportu intermodalnego i sieci węzłowych połączeń regionalnych, centrów logistycznych i terminali kontenerowych
- modernizacja infrastruktury kolejowej w regionie i jej integracja z regionalnym i krajowym systemem transportowym
- modernizacja i rozbudowa transportu wodnego oraz wzrost udziału portów, infrastruktury szlaków wodnych i floty śródlądowej w regionalnym i krajowym rynku logistyczno-transportowym, poprawa żeglowności Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Strategia rozwoju województwa lubuskiego lobbuje na rzecz współpracy w ramach udroźnienia połączenia transportowo-komunikacyjnego na linii północ-południe (woj. zachodniopomorskie, lubuskie, dolnośląskie i głębiej na południe kraju i Europy). Wspiera również działania na rzecz utrwalenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, łączącego Skandynawię poprzez Polskę, Czechy i Słowację z Austrią i Włochami.

Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego do 2020 (uchwała nr XLVIII/649/2005 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 listopada 2005 r.):

Wizja, cele, priorytety, działania. Wizja regionu brzmi: „Dolny Śląsk europejskim regionem węzłowym”. W myśl zaproponowanej wizji Dolny Śląsk ma stanowić istotny element w europejskim układzie regionów węzłowych. Jednocześnie uznaje się, że silna i szeroko rozbudowana sieć powiązań wewnętrznych i zewnętrznych województwa jest jednym z trzech najważniejszych czynników warunkujących jego międzynarodową konkurencyjność.

Za cel nadrzędny uznano: „Podniesienie poziomu życia mieszkańców Dolnego Śląska oraz poprawę konkurencyjności regionu przy respektowaniu zasad zrównoważonego rozwoju”.

Cel „przestrzenny”: Zwiększenie spójności przestrzennej i infrastrukturalnej regionu i jego integracja z europejskimi obszarami wzrostu

Priorytet 1. Poprawa spójności przestrzennej regionu

Działanie 4. Kształtowanie układów komunikacyjnych sprzyjających zrównoważonemu rozwojowi społecznemu i gospodarczemu regionu.

Działanie obejmuje podejmowanie przedsięwzięć zmierzających do kompleksowej modernizacji i przebudowy istniejących układów komunikacyjnych, aby w sposób jak najbardziej efektywny dokonywało się rozprzestrzenianie impulsów rozwoju społeczno-gospodarczego, generowanych w ośrodkach wzrostu, oraz dążenie do takiego kształtowania się tych zjawisk, aby zachowywały one w pełni zasady zrównoważonego rozwoju i stałego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (uchwała nr XLV/530/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 października 2010 r.):

Cel 3.3.2. Wzmacnianie powiązań zewnętrznych województwa

Kierunek 3. Rozbudowa infrastruktury służącej wzmacnianiu powiązań zewnętrznych województwa.

Ustalenie 1: Promocja i rozwój Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65

Zalecenie 1: Rozbudowa i modernizacja lądowych sieci komunikacyjnych prowadzących do portów ujścia Odry i innych portów morskich w województwie

Zalecenie 2: Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej

Rekomendacja 1: Rozbudowa i modernizacja lądowych sieci komunikacyjnych prowadzących do portów morskich

Rekomendacja 2: Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej; przygotowanie projektu budowy kanału Odra-Dunaj

Cel 3.3.9. Rozbudowa infrastruktury transportowej

Kierunek 4. Rozwój transportu morskiego:

Ustalenie 1: Modernizacja i pogłębienie toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m na całej długości.

Ustalenie 2: Budowa infrastruktury portowej i połączeń transportowych i infrastrukturalnych z zapleczem lądowym dla portu zewnętrznego w Świnoujściu.

Rekomendacje: Włączenie portu w Policach do sieci TEN-T.

Kierunek 5. Poprawa żeglowności na Odrze

Ustalenie 1: Kluczowe inwestycje w ramach programu dla Odry 2006:

- przebudowa i remont zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej w celu zapewnienia żeglowności szlaku wodnego,
- udrożnienie toru wodnego na jeziorze Dąbie.

Wnioski dla polityki przestrzennej państwa:

Sfera planowania przestrzennego	Rekomendacja	Podmiot realizujący
Komunikacja i transport	Wsparcie dla Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65	Rada Ministrów
	Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej; przygotowanie projektu budowy kanału Odra-Dunaj	Rada Ministrów
	Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m – umożliwienie przyjmowanie statków do klasy Handymax włącznie	Ministerstwo Infrastruktury, Urząd Morski

Wnioski dla polityki przestrzennej w województwie:

Sfera planowania przestrzennego	Rekomendacja	Podmiot realizujący
Komunikacja i transport	Tworzenie korzystnych warunków dla uruchomienia i rozwoju stałych i regularnych intermodalnych połączeń morsko-lądowych ze szczególnym uwzględnieniem morskich połączeń ro-ro i promowych na Bałtyku, łączących kraje skandynawskie z południem Europy	Zarządy portów morskich, PKP

Wnioski dla polityki przestrzennej w województwie

Sfera planowania przestrzennego	Rekomendacja	Podmiot realizujący
Komunikacja i transport	Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej; przygotowanie projektu budowy kanału Odra-Dunaj	Województwa nadodrzańskie
	Uwzględnienie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego w rozwoju regionalnym i planowaniu przestrzennym	Województwa: Zachodniopomorskie. Wielkopolskie, Lubuskie, Dolnośląskie, Opolskie, Śląskie

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego (uchwała Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 21 marca 2012 r.) określa kierunki rozwoju komunikacji i transportu w części II opracowania, dotyczącej planu struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz kierunków polityki przestrzennej.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego (projekt zmiany, stan na marzec 2012 r.):

Za cel strategiczny rozwoju przestrzennego województwa, wynikający z przyjętych ustaleń, koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju, strategii rozwoju województwa oraz zaleceń zawartych w krajowych i regionalnych dokumentach planowania strategicznego uznaje się umocnienie jego wewnętrznej i zewnętrznej integracji przestrzennej, społeczno-gospodarczej oraz infrastrukturalnej w powiązaniu z sąsiednimi regionami Polski, Czech i Niemiec oraz ukształtowanie Dolnego Śląska jako harmonijnie rozwiniętego, europejskiego regionu węzłowego o wysokim stopniu konkurencyjności.

Dla rozwoju systemów transportu projekt zmiany planu wskazuje następujące kierunki i zasady zagospodarowania przestrzennego::

- kształtowanie spójnego przestrzennie systemu zewnętrznych powiązań drogowych i kolejowych;
- poprawa żeglowności Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Wnioski dla polityki w regionach sąsiednich:

Za podstawowe, rekomendowane dla polityki przestrzennej w regionach sąsiednich uznaje się wnioski, dotyczące uwzględnienia powiązań województwa z jego otoczeniem poprzez liczne elementy systemów transportu i komunikacji. Należą do nich:

- Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC (jako inicjatywa międzyregionalna) relacji: Ystad - Szczecin - Praga - Bratysława - Wiedeń - Budapeszt - Ljubljana - Triest;
- droga wodna Odry.

Do najważniejszych problemów, dotyczących transportu drogowego i kolejowego, wymagających rozwiązania na poziomach międzynarodowym i krajowym, a także międzyregionalnym należą:

- brak dogodnego i szybkiego połączenia kolejowego z Brnem i Pragą;
- brak dogodnego, szybkiego połączenia drogowego Wrocławia i regionu z Brnem i dalej, z Austrią, Słowenią, Włochami i Chorwacją.

Rzeka Odra stanowi element Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC), łączącego Skandynawię i północne Włochy oraz Bałkany, przebiegającego przez Polskę, Czechy i Austrię. Przewidywana jest również realizacja projektu połączenia Odry z systemami żegludowymi Dunaju i Łaby.

Wnioski dla polityki przestrzennej państwa:

Za podstawowe wnioski do prowadzenia polityki przestrzennej państwa w zakresie ustaleń dla rozmieszczenia obiektów infrastruktury transportowej uznaje się:

- uwzględnienie w krajowym systemie autostrad i dróg ekspresowych docelowego przebiegu drogi S5 (jako autostrady do Poznania i drogi ekspresowej do Brna);
- uwzględnienie w krajowym systemie transportu dróg S3 i S5 oraz linii kolejowych E59 i C-E59 jako składowych elementów Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC;
- uwzględnienie w krajowym systemie transportu wodnego Odrzańskiej Drogi Wodnej E30.

1.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju	Bariery rozwoju
<ul style="list-style-type: none"> ▪ dobrze rozwinięty układ powiązań komunikacyjnych – drogowych, kolejowych, wodnych i lotniczych – w relacjach transgranicznych na kierunku zachodnim i północnym oraz powiązania osi komunikacyjnych na kierunku północ-południe i wschód- zachód, stanowiące elementy infrastruktury transportowej i podstawę budowy Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65 ▪ Odrzańska Droga Wodna jako oś „zielonego korytarza transportowego” ▪ porty morskie ujścia Odry o podstawowym 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ brak konsekwencji i opóźnienia w realizacji <i>Polityki Transportowej Państwa na lata 2006-2025</i> i zapisanych w niej priorytetów i kierunków rozwoju, kilkudziesięcioletnie zaniedbania inwestycyjne na sieci drogowej i kolejowej w obszarze oddziaływania Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, opóźnienia w realizacji inwestycji infrastrukturalnych podyktowane brakiem środków finansowych ▪ niedostateczne tempo realizacji <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015</i>, zarówno w osi CETC-ROUTE65 (S3) jak i w

<p>znaczeniu dla gospodarki narodowej Szczecin i Świnoujście (w tym port zewnętrzny), stanowiące punkty węzłowe „autostrady bałtyckiej”, których zaplecze stanowi pogranicze Polski i Niemiec, zwłaszcza tereny wzdłuż korytarza CETC-ROUTE65 i metropolia berlińska</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ pozostałe porty morskie ▪ ważne ośrodki miejskie i obszary aktywności gospodarczej (Szczecin, Wrocław, Gorzów Wlkp., Zielona Góra), stanowiące o potencjale społeczno-gospodarczym oraz determinujące wzrost konkurencyjności regionów ▪ potencjał naukowo-badawczy ośrodków naukowych regionu ▪ porozumienie międzyregionalne na rzecz utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (Szczecin 6 kwietnia 2004 r.) ▪ deklaracja współpracy w sprawie rozwoju obszaru Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (Senec 4 grudnia 2008 r.) ▪ sukcesywnie rozwijana współpraca międzynarodowa i międzyregionalna na rzecz promowania idei Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65) ▪ realizacja autostrad morskich (Świnoujście-Skandynawia) jako przedłużenie lądowej części Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65 	<p>powiązaniach poprzecznych (S6, S10, S8)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ niedostateczne tempo modernizacji linii kolejowych w relacji Świnoujście - Szczecin - Poznań - Wrocław (E59), Świnoujście - Szczecin - Kostrzyn - Zielona Góra - Wrocław (C-E59) ▪ brak skoordynowanej i systematycznej polityki morskiej państwa – ograniczenie możliwości rozwojowych portu w Świnoujściu i pośrednio w Szczecinie ▪ niewystarczające w stosunku do zamierzeń i planów rozwojowych portów parametry toru wodnego Świnoujście-Szczecin ▪ parametry Odrzańskiej Drogi Wodnej ograniczające żeglugę towarową, stan urządzeń regulacyjnych, w szczególności na odcinku od stopnia w Brzegu Dolnym do ujścia Nysy Łużyckiej, ograniczenia techniczne (prześwity pod mostami) na całej długości ODW, dekapitalizacja infrastruktury ODW; niedostateczny stopień realizacji <i>Programu dla Odry 2006</i> ▪ gazociąg podmorski Nord Stream Rosja-Niemcy, przecinający podejściowe tory wodne do Świnoujścia, ograniczający możliwości rozwojowe portu w Świnoujściu ▪ brak ratyfikacji umowy AGN przez rząd RP ▪ brak koordynatora na szczeblu UE, na wzór koordynatorów projektów priorytetowych ▪ nieuwzględnienie powiązania drogowego relacji Poznań - Wrocław - Brno (S5) w rewizji sieci TEN-T, stanowiącego jeden z komponentów Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego ▪ nieuwzględnienie odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej w rewizji sieci TEN-T
--	--

2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CEL 1. Pasma współpracy regionalnej Inicjatywy Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65) jako podstawa aktywizacji społeczno-gospodarczej miast i regionów, poprawy jakości środowiska naturalnego oraz warunków życia

Kierunek 1. Intensyfikacja działań na rzecz włączenia do inicjatywy kluczowych regionów położonych na przebiegu międzynarodowej drogi E65 i w obszarze jej oddziaływania

Działanie 1. Pozyskiwanie potencjalnych partnerów do współpracy

Działanie 2. Tworzenie międzyregionalnej polityki skoordynowanego wykorzystania potencjału obszaru

Działanie 3. Wspieranie inicjatyw zmierzających do wykorzystania potencjału wzrostu w obszarze oddziaływania Korytarza

Kierunek 2. Intensyfikacja działań na rzecz utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65)

Działanie 1. Określenie optymalnych kierunków wykorzystania potencjału rozwojowego obszaru

Działanie 2. Opracowanie strategii rozwoju dla Korytarza

Działanie 3. Lobbing na rzecz ustanowienia koordynatora projektu na szczeblu UE

Działanie 4. Lobbing na rzecz utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego i wpisanie w odpowiednie dokumenty na poziomie europejskim i krajowym

Kierunek 3. Poprawa jakości zarządzania polityką międzyregionalną w ramach CETC-ROUTE65

Działanie 1. Podjęcie działań mających na celu pozyskanie koordynatora na szczeblu UE, na wzór koordynatorów projektów priorytetowych

Działanie 2. Prowadzenie działań na rzecz przekształcenia Inicjatywy CETC-ROUTE65 w Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej (EUWT)

Kierunek 4. Zwiększenie dynamiki wzrostu gospodarczego państw nadbałtyckich poprzez znalezienie nowych rynków zbytu i wykorzystanie najkrótszego połączenia promowego przez Bałtyk, łączącego Europę Północną z południem Europy

Działanie 1.

Kierunek 5. Kreowanie obszaru powiązań gospodarczych, infrastrukturalnych i społecznych miast i regionów, współpracy w zakresie szkolnictwa wyższego i innowacji pomiędzy ośrodkami akademickimi

Działanie 1.

Kierunek 6. Wzrost gospodarczy obszaru Korytarza w drodze wdrażania innowacji technicznych, nowoczesnych metod zarządzania i organizacji działań

Działanie 1.

Kierunek 7. Wzrost gospodarczy w wymiarze regionalnym i lokalnym; zapewnienie zrównoważonego rozwoju regionów na obszarze Korytarza

Działanie 1.

CEL 1. Kompatybilna infrastruktura transportowa Korytarza niwelująca bariery rozwoju między poszczególnymi regionami obszaru CETC-ROUTE65

Kierunek 1. Promowanie i rozwój intermodalnych połączeń transportowych

Działanie 1. Przenoszenie części przewozów towarowych z dróg na intermodalne połączenia morsko-lądowe z większym wykorzystaniem kolei

Kierunek 2. Stymulowanie działań zmierzających do przenoszenia ładunków z dróg na multimodalne połączenia morsko-lądowe, bardziej przyjazne dla środowiska i człowieka

Działanie 2.

Kierunek 3. Poprawa dostępności komunikacyjnej na sieci drogowej

Działanie 1. Kontynuacja budowy drogi ekspresowej S3 na terenie województw zachodniopomorskiego, dolnośląskiego i lubuskiego (**% stan realizacji**)

Podjęte działania inwestycyjne:

Termin:

– budowa węzła „Tczewska” wraz z przebudową autostrady A6 (na przebiegu wspólnym z S3) na odcinku od Kijewa do węzła „Rzęśnia” 2011-2013 r.

– przebudowa drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Rurka - Rzęśnia – oczekiwanie na wyznaczenie terminu posiedzenia Komisji Oceny Projektów Inwestycyjnych po 2013 r.

– przebudowa drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo - Rurka - DoŚU¹² z 16.03.2011 (decyzja nie jest ostateczna)

– obwodnica Gorzowa Wielkopolskiego – DoŚU i rozpoczęte prace nad ZRID¹³

– odcinek Gorzów Wielkopolski - Międzyrzecz – w trakcie budowy po 2013 r.

– obwodnica Międzyrzecza – DoŚU i rozpoczęte prace nad ZRID

– odcinek Międzyrzecz - Sulechów – w trakcie budowy

– odcinek Nowa Sól - Legnica (A4) – DoŚU i rozpoczęte prace nad ZWID do 2020 r.

– odcinek Legnica (A4) - Lubawka (granica państwa) – DoŚU i rozpoczęte prace nad ZRID

Działanie 2. Budowa drogi ekspresowej S5 na terenie województwa dolnośląskiego

¹² Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach

¹³ Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej

	Podjęte działania inwestycyjne:	Termin:
	– odcinek Korzeńsko - Wrocław (A8) - DoŚU i rozpoczęte prace nad ZRID	do 2020 r.
	– odcinek Wrocław - Kłodzko – Boboszków (granica państwa)	po 2020 r.
Kierunek 4.	Poprawa dostępności komunikacyjnej na sieci kolejowej	
Działanie 1.	Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Świnoujście - Szczecin - Poznań (woj. zachodniopomorskie, lubuskie i wielkopolskie)	
	Podjęte działania inwestycyjne:	Termin:
	– przygotowanie dokumentacji przedprojektowej	2008-2010 r.
Działanie 2.	Modernizacja linii kolejowej E59 na terenie województwa dolnośląskiego	
	Podjęte działania inwestycyjne	Termin
	– odcinek Rawicz - Wrocław – modernizacja linii kolejowej	do 2020 r.
Działanie 3.	Modernizacja linii kolejowej C-E59 i C59/2 na terenie województw zachodniopomorskiego, lubuskiego i dolnośląskiego	
	Podjęte działania inwestycyjne:	Termin:
	– modernizacja linii Świnoujście - Szczecin - Zielona Góra - Wrocław (C-E59) do prędkości min. 120 km/h	2008-2010 r.
	– wykonanie dokumentacji przedprojektowej dla linii kolejowej nr 273, odcinek Wrocław Główny - Szczecin	
	– odcinek Kostrzyn - Wrocław – przygotowanie dokumentacji przedprojektowej	do 2020 r.
	– odcinek Wrocław - Międzyzlesie – przygotowanie dokumentacji przedprojektowej	
Kierunek 5.	Wykorzystanie i rozbudowa potencjałów oraz poprawa dostępności do portów ujścia Odry	
Działanie 1.	Modernizacja torów podejściowych do Świnoujścia w celu umożliwienia wpływania statków o zanurzeniu 14,5-15 m	
Działanie 2.	Budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu	
	Podjęte działania inwestycyjne:	Termin:
	– budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu	2014 r.
	– przebudowa istniejącego falochronu wschodniego	
	– budowa nabrzeża portowego wraz z estakadą	
Działanie 3.	Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin (pogłębienie do 12,5 m)	

- Podjęte działania inwestycyjne:** – modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin – etap II
- Termin:** 2012-2014 r.
- Działanie 4.** Rozbudowa portu w Szczecinie:
- Podjęte działania inwestycyjne:** – budowa terminalu kontenerowego – budowa nowych i modernizacja nabrzeży – przebudowa infrastruktury kolejowej i drogowej
- Termin:** do 2015 r.
- Działanie 5.** Rozbudowa portu w Policach
- Działanie 6.** Poprawa dostępności od strony lądu do portów, rozbudowa i modernizacja suprastruktury portowej; rozwój funkcji przemysłowej, logistyczno-dystrybucyjnej i handlowej portów
- Kierunek 6.** Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej
- Działanie 1.** Odbudowa i budowa infrastruktury hydrotechnicznej i żeglugowej na Odrze
- Działanie 2.** Modernizacja portów na Odrze
- Podjęte działania inwestycyjne:**
- Termin:**
- CEL 2. Zapewnienie spójności sieci TEN-T w ramach Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego**
- Kierunek 1.** Sformułowanie postulatów odnośnie modyfikacji sieci TEN-T
- Działanie 1.** Włączenie projektowanej drogi krajowej S5 w pełnym przebiegu Grudziądz - Poznań - Wrocław - Boboszów (granica państwa) - Brno, jako elementu korytarza CETC-ROUTE65
- Działanie 2.** Włączenie szlaku żeglugowego Odry (E30) na odcinku: Nysa Łużycka - Brzeg Dolny - Gliwice, jako niezbędnego ogniwa systemu dróg śródlądowych Odra-Dunaj

3.2. Porty ujścia Odry

3. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

3.1. Opis obszaru działań

Portami ujścia Odry są Szczecin i Świnoujście, będące portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, oraz Police i inne małe porty leżące nad Zalewem Szczecińskim i Odrą. Port w Świnoujściu znajduje się nad brzegiem morza i z portem w Szczecinie łączy go ponad 60-kilometrowy tor wodny. Oferta obu portów wzajemnie się uzupełnia.

Rozwój portów ujścia Odry jest jednym z warunków zrównoważonego i dynamicznego rozwoju całego obszaru polskiej części pogranicza Polski i Niemiec. Szczególnie ważnym uwarunkowaniem przestrzennym jest odpowiednia dostępność transportowa do portów, zarówno od strony lądu, jak i od strony morza. Kluczowym jest zapewnienie konkurencyjnych warunków przeładunku towarów. Zapewnienie dobrej dostępności transportowej do portów ujścia Odry od strony lądu i morza oznacza:

- połączenia z międzynarodowymi zmodernizowanymi liniami kolejowymi E59 Świnoujście - Szczecin - Poznań - Wrocław - Chałupki, i C-E59 Świnoujście - Szczecin - Zielona Góra - Wrocław - Międzyzlesie,
- połączenie z drogą międzynarodową E65 (drogą ekspresową S3),
- połączenie z Odrzańską Drogą Wodną (międzynarodową drogą wodną E30),
- rozwój Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65, w skład którego wchodzi wyżej wymienione szlaki transportowe,
- pogłębienie toru wodnego Szczecin - Świnoujście do 12,5 m (lub do 14,5 m, z budową wrót sztormowych w Świnoujściu).

Zapewnienie dostępności portu w Świnoujściu dla statków o zanurzeniu do 15 m zostało zablokowane przez gazociąg Nord Stream z Rosji do Niemiec.

Żegluga morska, oprócz ważnego aspektu komunikacyjnego (połączenia z portami na całym świecie) jest – podobnie jak żegluga śródlądowa – najtańszym i najbardziej ekologicznym środkiem transportu. Rozwój obu gałęzi transportu jest zgodny z kryteriami rozwoju zrównoważonego.

Występujące w ujściu Odry korzystne uwarunkowania geograficzne nie wystarczyły do rozwoju transportu śródlądowego oraz zapewnienia odpowiedniego miejsca transportowi morskiemu. Znaczenie żeglugi morskiej i śródlądowej jest zbyt niskie dla gospodarki kraju w stosunku do ich potencjałów. Na sytuację, dotyczącą w szczególności żeglugi śródlądowej, ma wpływ słaba pozycja konkurencyjna portów morskich i żeglugi śródlądowej, do której przyczynił się wieloletni brak inwestycji w infrastrukturę i wynikająca z tego jej dekapitalizacja.

Należy podkreślić, że za planowanie obszarów lądowych odpowiada samorząd województwa, a obszary morskie są w kompetencji urzędów morskich.

3.2. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla krajowego

We wszystkich dokumentach transport morski oraz śródlądowy, w szczególności w układzie intermodalnym, są wskazywane jako najbardziej ekonomiczne i ekologiczne środki transportu, których rozwój powinien być wspierany w pierwszej kolejności. Z tego powodu rozwój portów ujścia Odry jest wspierany w dokumentach krajowych. Wskazany jest także rozwój przewozów kolejowych do portów morskich.

Zarówno *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* jak i *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020* doceniają znaczenie transportu morskiego dla rozwoju regionów oraz wskazują na problemy jego funkcjonowania, związane przede wszystkim ze słabą dostępnością polskich

portów morskich i ich niską konkurencyjnością. Sytuacja portów ujścia Odry jest tutaj szczególnie dramatyczna i wymagająca odpowiednich działań na poziomie krajowym i regionalnym.

W obu dokumentach zwraca się uwagę na przegrywanie przez transport morski konkurencji z transportem drogowym, co związane jest ze słabą dostępnością portów do dynamicznie rozwijających się ośrodków gospodarczych kraju oraz przewagami konkurencyjnymi portów w zachodniej Europie. W ostatnich latach sytuacja polskich portów bałtyckich poprawia się, jednak w mniejszym stopniu dotyczy to portów ujścia Odry, a bardziej Gdańska i Gdyni. Priorytetem mają być inwestycje mające na celu poprawę dostępności do intermodalnych centrów logistycznych, jakimi są porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, m.in. budowa terminali przeładunkowych i poprawa dostępności żeglugą śródlądową, w tym Odrzańską Drogą Wodną. W dokumentach podkreśla się, że jest to jedyna polska droga wodna o tak dużym znaczeniu; problemem jest postępująca jej dekapitalizacja. Dokumenty krajowe nie wskazują na konieczność podniesienia rangi portu w Policach.

KPZK 2030 podkreśla konieczność rezerwacji terenów pod rozwój infrastruktury związanej z funkcjonowaniem portów morskich i śródlądowych. KPZK 2030 oraz KSRR nie rozstrzygają kwestii głębokości torów wodnych, czy głębokości eksploatacyjnych portów. W obu dokumentach mocno zaakcentowana jest budowa terminalu LNG oraz portu zewnętrznego w Świnoujściu.

Dokumenty krajowe wskazują na konieczność rozwoju powiązań ośrodków miejskich polskiej części pogranicza Polski i Niemiec z Warszawą; powiązania między tymi ośrodkami nie są tak samo istotne jak powiązania z stolicą kraju. Z racji tego, że powiązania komunikacyjne z zapleczem portów ujścia Odry przebiegają w innych kierunkach niż powiązania z Warszawą, rodzi to zagrożenie dla ich rozbudowy. W dokumentach silniejsze powiązania, wychodzące z portów morskich ujścia Odry, kończą się na Zielonej Górze i brak jest ich dalszej kontynuacji w kierunku południowym.

Priorytetem jest także rozwój powiązań z państwami, z którymi Polska graniczy od południa i zachodu. W tym kontekście powinny być rozwijane powiązania transportowe portów ujścia Odry w kierunku Niemiec i Czech, co umożliwi ściślejszą współpracę i integrację gospodarczą w ramach europejskiej metropolii sieciowej.

W *Strategii rozwoju portów morskich do roku 2015 oraz w Założeniach polityki morskiej do 2020 roku* wskazuje się na konieczność wzrostu udziału transportu drogą morską w handlu zagranicznym. Służyć temu ma rozwój autostrad morskich, w tym autostrady Świnoujście-Ystad oraz utworzenie połączenia Świnoujście-Kłajpeda. Priorytetem jest budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu oraz terminalu LNG. Inwestycje poprawiające dostępność komunikacyjną to m.in. budowa drogi S3, modernizacja linii kolejowych E59 i C-E59, budowa intermodalnych terminali morsko-lądowych (w szczególności kolejowo-morskich) oraz przywrócenie żeglowności Odrzańskiej Drogi Wodnej do minimum III klasy na całym odcinku z Górnego Śląska.

W obu powyższych dokumentach zwraca się uwagę na znaczne oddalenie portów morskich od oceanicznych szlaków żeglugowych. Porty w Szczecinie i Świnoujściu zostały ocenione jako najmniej konkurencyjne wśród dużych portów Unii Europejskiej południowego Bałtyku (gorzej wypadł jeszcze Kalininograd). Odnośnie prognoz rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu zakładano wzrost przeładunków do poziomu 24 mln t w 2015 r.. Prognozowano wzrost udziału przeładunków drobnicowych, a spadek udziału przeładunków masowych. W Szczecinie i Świnoujściu przewidywano przeładunek 10-11 mln ton drobnicy w 2010 roku oraz 12 mln ton w 2015 roku. Przewidywany był także wzrost roli tranzytowej Szczecina dla obsługi obszaru niemieckiego. Na rozwój portów w Szczecinie i Świnoujściu wpływać będzie funkcjonowanie terminalu LNG, który ma obsługiwać import 3-5 mld m³ gazu rocznie. Przewidywany był także wzrost liczby pasażerów żeglugi promowej do 0,85-1 mln osób w roku 2010 oraz 1,1-1,3 mln osób w 2015 roku.

3.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Zagadnienia rozwoju gospodarki morskiej oraz rozwoju portów morskich uwzględnione zostały w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego*. Gospodarka morska jest

osobnym podrozdziałem planu, a rozwój portów ujścia Odry jest jednym z priorytetowych kierunków. Ustalenia, jakie w tym zakresie wprowadza plan, które odnoszą się do portów ujścia Odry, to:

- budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu,
- utworzenie w Szczecinie terminalu lub stanowiska do obsługi dużych statków pasażerskich,
- rozbudowa infrastruktury lądowej terminalu promowego w Świnoujściu,
- budowa drogi i linii kolejowej do portu w Policach,
- modernizacja i pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5 m na całej długości.

Plan województwa zakłada także dbałość o zapewnienie kapitału ludzkiego, potrzebnego do obsługi instytucji związanych z gospodarką morską oraz pełnego wykorzystania jej potencjałów.

Innym dokumentem szczebla wojewódzkiego, ważnym dla rozwoju portów morskich ujścia Odry, jest *Strategia rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim do roku 2015*. Jako warunek rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu wpisane jest tu pogłębienie morskiego toru podejściowego do Świnoujścia do 17 m. Szczególne znaczenie przywiązano także do połączenia żeglugą śródlądową Szczecina z Berlinem. Drugim ważnym dokumentem jest *Strategia rozwoju portów morskich Szczecin i Świnoujście na lata 2007-2020*, której zapisy są zgodne z powyższą strategią.

Koncepcja program wsparcia aglomeracji szczecińskiej oraz subregionu Dolnej Odry zawiera propozycje innowacyjnego i efektywnego wykorzystania potencjału gospodarki morskiej Szczecina, w tym majątku stoczni. Składa się z dwóch pakietów: poprawy dostępności lądowej, morskiej i śródlądowej do portu w Szczecinie oraz budowy w tym mieście ośrodka przemysłowo-wdrożeniowego techniki morskiej i oceanotechniki. Dostępność do portu poprawić się ma w wyniku budowy drugiego połączenia kolejowego przez Parnicę oraz k– po uzgodnieniu ze stroną niemiecką – połączenia autostrady A20 z projektowanym zachodnim drogowym obejściem Szczecina. Niezrealizowanie inwestycji transportowych skutkować będzie spadkiem pozycji konkurencyjnej portów w Szczecinie i Świnoujściu oraz przejęciem potoku ładunków przez porty w Hamburgu i Rostocku.

Centrum Badawczo-Wdrożeniowe Techniki Morskiej i Oceanotechniki powstać ma na bazie współpracy Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Szczecinie, Wydziału Techniki Morskiej i Transportu Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego oraz Wspólnej Organizacji Interoceanmetal. Jednym z głównych zadań tego centrum miałyby być przygotowanie technologii do eksploatacji konkrekcji polimetalicznych z dna oceanu.

3.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju	Barier rozwoju
<ul style="list-style-type: none"> ▪ budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu o maksymalnym zanurzeniu 13,5 m oraz terminalu gazowego LNG ▪ wolne tereny inwestycyjne w porcie w Szczecinie ▪ kadry gospodarki morskiej zlokalizowane w Szczecinie ▪ ranga Szczecina i Świnoujścia jako portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej ▪ możliwość wykorzystania małych portów w żegludze turystycznej, kabotażowej i barkowej 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ większe głębokości w dużych portach morskich obsługujących południowe wybrzeże Bałtyku: Gdańsk 15 m, Gdynia 11 m (przewidywane 15,5 m), Rostock 13 m, Hamburg 14,4 m ▪ przeszkoda dla pogłębienia toru wodnego do Świnoujścia do 17 m – gazociąg Nord Stream ▪ niedostateczna głębokość toru wodnego Świnoujście-Szczecin dla statków klasy handymax (zanurzenie do 12,5 m) ▪ upadek największych zakładów przemysłu stoczniowego i przemysłu związanego z transportem morskim ▪ brak infrastruktury portu rzeczno-jeziernego w porcie Szczecin

2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CEL 1. Konkurencyjna dostępność portów morskich ujścia Odry od strony morza

Kierunek 1. Zapewnienie możliwości funkcjonowania i rozwoju portu w Świnoujściu poprzez zapewnienie dostępności od strony lądu i morza

Działanie 1. Modernizacja torów podejściowych do Świnoujścia w celu umożliwienia wpływania statków o zanurzeniu do 15 m

Działanie 2. Budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu wraz z terminalem do regazyfikacji gazu skroplonego

Podjęte działania inwestycyjne:

- budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu oraz terminalu LNG, w tym:
 - budowa falochronu zewnętrznego i modernizacja falochronu wschodniego,
 - budowa obrotnicy oraz oznakowania nawigacyjnego,
 - budowa stanowiska dla statków wyposażonego w urządzenia cumownicze, odbojowe i nawigacyjne, a także infrastruktury umożliwiającej zamontowanie instalacji do przesyłu gazu i poboru wody z morza,
 - budowa gazociągu Szczecin-Świnoujście łączącego terminal z ogólnopolskim systemem przesyłowym,
 - budowa nabrzeży w porcie zewnętrznym - II i III etap

Działanie 3. Rozbudowa infrastruktury lądowej terminalu promowego w Świnoujściu

Podjęte działania inwestycyjne:

- przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu
- rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu
- przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Świnoujściu
- przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Świnoujściu

Kierunek 2. Zapewnienie możliwości funkcjonowania i rozwoju pełnomorskiego portu w Szczecinie przez pogłębienie toru wodnego na Zalewie Szczecińskim do 12,5 m

Działanie 1. Modernizacja (poszerzenie i wyprofilowanie) i pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5 m na całej długości w celu umożliwienia obsługi przez port w Szczecinie statków do klasy handymax włącznie

Podjęte działania inwestycyjne:

- modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin (Kanał Piastowski i Mieliński) - etap II, strona wschodnia i zachodnia

Działanie 2. Rozwiązanie kwestii wykorzystania lub składowania urobku przez wskazanie miejsc składowania (pola refulacyjne); gminy: Goleniów, Międzyzdroje, Nowe Warpno, Stepnica, Szczecin, Świnoujście, Wolin

Podjęte działania inwestycyjne:

- budowa na terenie portu w Policach pola do odkładania urobku w celu uzdatnienia terenu pod przyszłe inwestycje

Działanie 3. Utworzenie w Szczecinie terminalu lub stanowiska do obsługi dużych statków pasażerskich

Działanie 4. Modernizacja i przebudowa terminali do obsługi różnych grup ładunków

Podjęte działania inwestycyjne:

- budowa infrastruktury portowej na Półwyspie Katowickim w porcie w Szczecinie – II etap, przygotowanie Półwyspu Katowickiego do budowy terminala do przeładunku siarki
- rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie
- przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu
- przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu
- budowa Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego (ukończona), przewidywana jest dalsza jego rozbudowa
- przebudowa infrastruktury portowej Nabrzeża Węgierskiego w porcie w Szczecinie
- budowa infrastruktury portowej w Basenie Górnośląskim w porcie w Szczecinie
- budowa infrastruktury portowej dla bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim - II etap
- zasypanie Duńczycy, połączenie Ostrowa Grabowskiego z Mieleńskim oraz budowa drogi oraz uzdatnienie terenów w północnej części wyspy
- uzdatnienie terenów na Ostrowie Grabowskim wzdłuż Przekopu Mieleńskiego i w północnej jego części oraz budowa nabrzeży wzdłuż przekopu Mieleńskiego
- budowa linii 110 kV na Ostrowie Grabowskim i Mieleńskim
- modernizacja nabrzeży w porcie w Szczecinie - dostosowanie do nowej głębokości toru wodnego

Działanie 5. Studium wykonalności budowy wrót sztormowych w ujściu Świny do Morza Bałtyckiego

Kierunek 3. Rozwój pozostałych portów w obszarze ujścia Odry

Działanie 1. Włączenie portu w Policach do sieci TEN-T

Działanie 2. Rozbudowa portu w Policach

Podjęte działania inwestycyjne:

- rozbudowa terminalu morskiego – poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży (lista rezerwowa *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko*)
- rozbudowa terminalu barkowego – poszerzenie toru podejściowego i budowa nabrzeży

Działanie 3. Zapewnienie dobrej dostępności drogowej i kolejowej do portu w Policach

Podjęte działania inwestycyjne:

- wybudowanie drogi do portu oraz przebudowa drogi wojewódzkiej nr 114
- wybudowanie bocznicy kolejowej oraz przebudowa układu komunikacyjnego (budowa wiaduktów) umożliwiającego przeładunek ze statków na kolei

Działanie 4. Przystosowanie portu w Stepnicy do obsługi Goleniowskiego Parku Przemysłowego z wybudowaniem połączeń drogowych i/lub kolejowych

CEL 2. Konkurencyjna dostępność portów morskich ujścia Odry od strony lądowej

Kierunek 1. Promocja i rozwój Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65

(kierunek szczegółowo opisany w priorytecie 3.1 Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy – pasmo rozwoju społeczno-gospodarczego i korytarz transportowy)

Działanie 1. Tworzenie korzystnych warunków dla rozwoju regularnych połączeń intermodalnych morsko-lądowych, w tym w szczególności połączeń promowych i ro-ro, łączących kraje skandynawskie z południem Europy na trasie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego

Kierunek 2. Zapewnienie dostępności transportem drogowym do portów morskich ujścia Odry

(kierunek szczegółowo opisany w priorytecie 3.1 Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy – pasmo rozwoju społeczno-gospodarczego i korytarz transportowy, cel 1, kierunek 1 Poprawa dostępności komunikacyjnej na sieci drogowej)

Działanie 1. Zapewnienie połączenia portów morskich z ich zapleczem w układzie północ-południe przez budowę drogi ekspresowej S3 do granicy z Republiką Czeską

Podjęte działania inwestycyjne:

- dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od węzła Rzęśnia do Świnoujścia
- przebudowa drogi krajowej nr 6 odcinka od węzła Kijewo do węzła Rzęśnia do parametrów autostrady z budową węzła Tczewska

Działanie 2. Zapewnienie stałego połączenia drogowego w Świnoujściu pomiędzy wyspami Uznam i Wolin

Podjęte działania inwestycyjne:

- ukończone studium wykonalności dla tunelu pod Odrą w Świnoujściu

Działanie 3. Zapewnienie dostępności portów morskich ujścia Odry z centrum Polski przez przebudowę drogi krajowej nr 10 do parametrów drogi ekspresowej

Podjęte działania inwestycyjne:

- przebudowa miejskiego odcinka krajowej drogi nr 10 do klasy G, GP lub S, zapewniającego dostęp do portu w Szczecinie
- modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie (ul. Struga)

Działanie 4. Budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina ze stałą przeprawą Święta-Police z połączeniem w kierunku autostrady A20 w Niemczech

Kierunek 3. Poprawa dostępności transportem kolejowym do portów ujścia Odry

(kierunek szczegółowo opisany w priorytecie 3.1 Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy – pasmo rozwoju społeczno-gospodarczego i korytarz transportowy, cel 1, kierunek 2 Poprawa dostępności komunikacyjnej na sieci kolejowej)

Działanie 1. Modernizacja międzynarodowej linii kolejowej C-E59 na odcinku Wrocław - Zielona Góra - Szczecin do osiągnięcia prędkości 120 km/h

Podjęte działania inwestycyjne:

- modernizacja linii C-E59 Wrocław –Zielona Góra - Kostrzyn - Szczecin, etap I (linia priorytetowa dla ruchu towarowego), odcinki Szczecin - Dolna Odra oraz Wrocław - Głogów

Działanie 2. Modernizacja międzynarodowej linii kolejowej E59 Wrocław - Poznań - Szczecin do osiągnięcia prędkości maksymalnej 200 km/h

Podjęte działania inwestycyjne:

- modernizacja linii kolejowej E59 na odcinkach Wrocław – Poznań oraz Krzyż –Szczecin (lista rezerwowa *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko*)

Działanie 3. Modernizacja linii E59 na odcinku Szczecin Dąbie - Wysoka Kamieńska do osiągnięcia prędkości 140 km/h, Wysoka Kamieńska – Świnoujście do osiągnięcia prędkości 120 km/h

Działanie 4. Wyprowadzenie przewozów ładunków niebezpiecznych do Zakładów Chemicznych i portu w Policach poza granice miasta poprzez budowę kolejowego zachodniego obejścia Szczecina

Działanie 5. Poprawa powiązań Szczecina z Berlinem

Podjęte działania inwestycyjne:

- modernizacja linii kolejowych nr 408 i 409

Kierunek 4. Rozwój powiązań transportem rzeczonym

(kierunek szczegółowo opisany w priorytecie 3.8 Odra – główny korytarz ekologiczny obszaru i oś komunikacyjna obszaru, cel 1, Odrzańska Droga Wodna – oś komunikacyjna obszaru pogranicza)

Działanie 1. Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej

- modernizacja zabudowy hydrotechnicznej w celu osiągnięcia parametrów V klasy technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Szczecin - Zatoń Dolna (Hohensaaten), zrównanie z parametrami niemieckiego odcinka Kanału Odra-Hawela
- modernizacja szczecińskiego węzła wodnego

Podjęte działania inwestycyjne:

- przebudowa prowadnic zwodzonego przejścia mostu kolejowego w kilometrze 733,7 rzeki Regalicy
- przebudowa mostów kolejowego i drogowego na Odrze Zachodniej oraz kolejowych na Regalicy i Parnicy
- ubezpieczenie brzegów na odcinku od ujścia Dąbskiej Strugi do rzeki Regalicy
- ubezpieczenie brzegów Odry Zachodniej
- wdrożenie systemu informacji rzecznej (RIS) na dolnym odcinku Odry

Działanie 2. Budowa portu rzecznego w Szczecinie

- w graniach portu morskiego, zintegrowanego z portem morskim
- na Regalicy na bazie infrastruktury portu zakładowego byłej fabryki Wiskord Szczecin

Działanie 3. Przygotowanie projektu budowy kanału Odra-Dunaj

CEL 3. Zapewnienie kadr dla gospodarki morskiej i infrastruktury do jego tworzenia i utrzymania

Kierunek 1. Wspieranie materialnych podstaw rozwoju i odnawiania kadr dla gospodarki morskiej

Działanie 1. Przygotowanie kadr i infrastruktury na potrzeby eksploatacji geologicznych zasobów morza

Podjęte działania inwestycyjne:

- budowa centrum symulacyjnego terminalu LNG i symulatora ładunkowego statków do przewozu ładunków ciekłych w Akademii Morskiej w Szczecinie

Działanie 2. Utworzenie ośrodka naukowo-badawczego zajmującego się problemami morza w oparciu o potencjał szkół wyższych lub jako niezależnej placówki

Podjęte działania inwestycyjne:

- powstanie centrum technologii nawigacyjnych na potrzeby innowacyjnej gospodarki morskiej

CEL 4. Wykorzystanie potencjału portów morskich dla rozwoju gospodarki morskiej

Kierunek 1. Lokalizacja w obszarze metropolitalnym Szczecina przemysłów związanych z gospodarką morską oraz zapewnienie jej integracji z zapleczem portów

Działanie 1. Preferencje dla lokalizacji produkcji stoczniowej w Szczecinie (podstrefa specjalnej strefy ekonomicznej, park przemysłowy na terenach poprzemysłowych Stoczni Szczecińskiej) lub innej produkcji związanej z gospodarką morską (oceanotechnika, eksploatacja zasobów morza)

Działanie 2. Rozwój istniejących parków przemysłowych i naukowo-technologicznych

Działanie 3. Utworzenie klastra morskiego w Szczecinie

3.3. Szczeciński Obszar Metropolitalny / Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina

4. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

4.1. Opis obszaru działań

Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina położony jest w południowo-zachodniej części basenu Morza Bałtyckiego, jako obszar aglomeracyjny pomiędzy Hamburgiem i Trójmiastem. Zarówno polska jak i niemiecka część Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina znajduje się poza głównymi obszarami koncentracji ludności i kapitału swoich krajów. Szczecin jest najbardziej oddaloną od Warszawy stolicą województwa, otoczoną przez tereny o wyraźnej tendencji depopulacyjnej.

Z tego powodu Szczecin i cały region metropolitalny powinien wykorzystywać swoje szanse, jakie daje położenie w szerzej rozpatrywanym układzie przestrzennym: w przestrzeni europejskiej w tym w basenie Morza Bałtyckiego. Położenie Szczecina sprawia, że o wiele bliżej niż Warszawa, znajdują się trzy ważne metropolie światowe – Berlin, Hamburg, i region bipolarnej metropolii Øresund (Kopenha-ga-Malmö). Połączenie Szczecina z europejskim systemem autostrad oraz najkrótsze, polskie połączenie promowe ze Skandynawią, dają dużo lepszą dostępność komunikacyjną do Europy Zachodniej i Skandynawii niż do reszty kraju. Miasto stanowi północny biegun rozwoju pogranicza Polski i Niemiec, pełniąc funkcję bramową w stosunku do Niemiec i Skandynawii

Lokalizacja predysponuje Szczecin do roli głównego ośrodka krajowego, przejmującego współpracę z zewnętrznymi układami informacyjnymi, technologicznymi, innowacyjnymi i społeczno-kulturowymi, zwłaszcza z Berlinem, Hamburgiem i regionem Øresund, który staje się jednym z najbardziej innowacyjnych obszarów Europy. Lokalizacja portów morskich i położenie na Odrzańskiej Drodze Wodnej stwarzają korzystne możliwości logistyczne (w oparciu o korytarze transportowe CETC-ROUTE65 i Via Hanseatica), a także wzrost znaczenia na turystycznej mapie.

Geograficzne położenie Szczecina wyznacza obszar jego oddziaływania na terytorium Polski i Niemiec. Granica państwowa odcięła Szczecin od jego naturalnego zaplecza po stronie zachodniej, a zaplecze to od Szczecina. Cały okres po II wojnie światowej przyczynił się do wytworzenia dwóch izolowanych systemów po stronie polskiej i niemieckiej. Przygraniczny region po stronie niemieckiej zaczął szukać nowych ośrodków ciężenia, często znacznie oddalonych. Wejście Polski do Unii Europejskiej, a zwłaszcza późniejsze przystąpienie do układu z Schengen, otworzyło przed Szczecinem i obszarem metropolitalnym nowe możliwości rozwojowe. Szczecin jest lepiej dostępny z terenów położonych na zachód niż na wschód od miasta. Przywrócenie spójności terytorialnej tego obszaru może stworzyć nową jakość, zwiększającą potencjał i atrakcyjność obszaru w ujściu Odry, będącego w oddziaływaniu Szczecina i być alternatywą dla procesów marginalizacji obszarów po obu stronach granicy.

Obszar metropolitalny to Szczecin oraz powiązane z nim bezpośrednio otaczające go gminy, objęte codziennymi dojazdami do pracy. Jest to strefa, w której związku z dużym miastem są ściśle i stałe. Obszar ten obejmuje polskie gminy, choć należy zauważyć, że coraz silniej wkracza na stronę niemiecką (przeprowadzanie się Polaków i codzienne dojazdy do pracy w Szczecinie). Proces ten wciąż narasta, zwłaszcza wobec gwałtownej depopulacji tych regionów i w efekcie spadku cen nieruchomości, i nawet jeżeli obecnie nie jest jeszcze to obszar w pełni zintegrowany, to z pewnością w przyszłości stanowić będzie obszar metropolitalny Szczecina.

Region metropolitalny jest pojęciem szerszym wykraczającym poza bezpośrednie oddziaływanie miasta, ale pozostający pod jego wpływem lub z uwagi na powiązania przyrodnicze i infrastrukturalne buduje wspólny potencjał społeczno-gospodarczy; związki z dużym miastem są tu słabsze, weekendowe lub okazjonalne. Region ten obejmuje również pewne funkcje metropolitalne, czyli obiekty infrastruktury, działalność gospodarczą, instytucje, organizacje pozarządowe oraz centra i atrakcje turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym, będące w zasięgu wypoczynku weekendowego miasta. Daje to wspólne możliwości rozwojowe – Szczecinowi przez zwiększenie potencjału rozwojowego, a pozostałej części

regionu przez przenoszenie impulsów rozwojowych, jakie wytwarza duże miasto. Obszar ten rozciąga się po obu stronach granicy polsko-niemieckiej.

4.2. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla krajowego

W *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020* stolice województw postrzegane są jako główne centra rozwoju regionów, które w największym stopniu przyczyniają się do budowania ich siły konkurencyjnej. Dzięki silnym miastom, skupiającym nowoczesne i konkurencyjne przedsiębiorstwa, oferującym miejsca pracy, wysokiej jakości usługi edukacyjne i kulturalne wzmacniana będzie pozycja każdego z regionów oraz zwiększany będzie zasięg pozytywnego oddziaływania na cały obszar województwa. Wspieranie ośrodków miejskich jest jednym z podstawowych kierunków polityki regionalnej, ponieważ silne miasta decydują o pozycji konkurencyjnej całych regionów w wymiarze międzynarodowym i krajowym. Wsparcie skierowane do miast służy budowaniu siły konkurencyjnej całych regionów, wzmacnianiu ich znaczenia międzynarodowego i krajowego oraz wzmacnianiu regionalnej sieci osadniczej.

Jednym z obszarów strategicznych wyzwań stawianych przez KSRR jest „lepsze wykorzystanie potencjałów najważniejszych obszarów miejskich do kreowania wzrostu i zatrudnienia oraz stymulowania rozwoju pozostałych obszarów”.

Najważniejsze ośrodki miejskie, w tym w szczególności ośrodki wojewódzkie, stanowiąc będą węzły sieci współpracy gospodarczej, społecznej, naukowej, kulturalnej, turystycznej i instytucjonalnej, oddziałujące na rozwój całego regionu dzięki rozwojowi i wspieraniu w tych obszarach funkcji metropolitalnych.

W *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* Szczecin definiowany jest jako ośrodek o podstawowym znaczeniu dla systemu osadniczego kraju. Jest on również wymieniony jako tzw. MEGA (wraz z 72 innymi największymi ośrodkami miejskimi Unii Europejskiej) w opracowaniach stworzonych dla celów polityki przestrzennej UE. Nie zajmuje on tam jednak konkurencyjnej pozycji w stosunku do innych miast ze względu na niepełny profil funkcjonalny oraz ograniczony potencjał ludnościowy i rynkowy. W Szczecinie, jako jedynym dużym ośrodkiem oprócz Warszawy i Trójmiasta, ulokowana jest instytucja międzynarodowa (NATO). Znajduje się tu również lotnisko uzupełniające krajową podstawową sieć portów lotniczych. Szczecin funkcjonuje jako główny ośrodek Polski Zachodniej i Pomorza Środkowego, aktualnie wytwarzający liczne powiązania z Berlinem, Kopenhagą, Skanią i Sztokholmem. Powiązania te są jednak na razie słabe i nie są w pełni wykorzystane.

Obszar funkcjonalny wokół Szczecina został, zgodnie z przyjętą w KPZK 2030 metodologią, określony jako obszar metropolitalny. KPZK 2030 stwierdza, że Szczecin traci swoje znaczenie jako ośrodek tranzytu towarów. Traci również niektóre swoje funkcje gospodarcze, jak np. przemysł stoczniowy. W całym obszarze występuje niska gęstość zaludnienia i brak integracji funkcjonalnej sieci osadniczej. Obszar ten charakteryzuje rosnąca depopulacja, bezrobocie strukturalne i niski poziom aktywności gospodarczej i inwestycyjnej. Szczecin i jego obszar funkcjonalny mają słabe połączenia komunikacyjne z innymi ośrodkami wojewódzkimi. Dzięki istnieniu wieloletniego *Programu budowy dróg krajowych* sytuacja ta ulega stopniowej poprawie (m.in. zrealizowanie drogi ekspresowej S3 na odcinku Szczecin-Gorzów Wielkopolski). Jednym z założeń KPZK 2030 jest stworzenie szkieletowej sieci połączeń o standardzie sieci dróg szybkiego ruchu między głównymi ośrodkami miejskimi.

KPZK 2030 wskazuje na konieczność modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej, natomiast w transporcie morskim priorytetem jest poprawa dostępności do portów morskich.

4.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego definiuje Szczecin jako największe miasto województwa, tworzące wraz z przyległymi gminami aglomerację i potencjalny obszar metropolitalny o zasięgu transgranicznym (szczeciński obszar funkcjonalny SOF). Jednym z ważnych elementów polityki regionalnej będzie wykreowanie funkcji metropolitalnych Szczecina. Jed-

nym z celów strategicznych SOF jest wzrost znaczenia i konkurencyjności tego obszaru w przestrzeni polskiej i międzynarodowej. Mają temu służyć cele pośrednie, min. rozwój gospodarki opartej na wiedzy i rozwój innowacyjności (parki naukowo-technologiczne, rozwój funkcji akademickich, klastry), rozwój funkcji metropolitalnych (intermodalny węzeł komunikacyjny, wspieranie imprez o znaczeniu ponadregionalnym, wspólna promocja potencjału obszaru), podniesienie jakości życia w obszarze funkcjonalnym (spójny system transportu zbiorowego, uporządkowanie struktury przestrzennej SOF, organizacja atrakcyjnych przestrzeni publicznych).

Cel 3.3.12 brzmi: Metropolizacja szczecińskiego obszaru funkcjonalnego. Wśród kierunków realizujących ten cel znajdują się: ochrona i zachowanie zasobów przyrodniczych i krajobrazu SOF, ochrona i kształtowanie krajobrazu kulturowego, kreowanie i wzmacnianie funkcji metropolitalnych Szczecina i funkcji miejskich w SOF, podnoszenie standardów życia mieszkańców, wzmacnianie obszaru jako ośrodka wzrostu gospodarczego, wzmacnianie wewnętrznych i zewnętrznych powiązań transportowych, utworzenie w szczecińskim obszarze funkcjonalnym sprawnie działających systemów infrastruktury technicznej w dziedzinie energetyki, gospodarki wodno-ściekowej i gospodarki odpadami.

Oprócz ww. kierunków do celu 3.3.12, w planie znalazły się również zapisy w ustaleniach dotyczących innych kierunków, a związanych z SOF. Były to m.in.: promocja i rozwój Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETS-ROUTE65, wsparcie powiązań zewnętrznych Szczecina, planowanie zintegrowane obszarów aglomeracyjnych z uwzględnieniem transportu publicznego, ogólna poprawa jakości życia i dostępu do infrastruktury (budowa nowych szkół i przedszkoli, rewitalizacja tkanki mieszkaniowej), poprawa infrastruktury turystycznej (budowa w Szczecinie terminala do obsługi statków pasażerskich, rozwój infrastruktury turystycznej wzdłuż nabrzeży), poprawa powiązań komunikacyjnych Szczecina (zachodnie obejście kolejowe i drogowe Szczecina, modernizacja i pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin, modernizacja szczecińskiego węzła wodnego).

Według diagnozy społeczno-gospodarczej, zawartej w Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin jest ośrodkiem metropolitalnym, dominującym pod względem wielkości i znaczenia w województwie, koncentrującym duży potencjał gospodarczy. Mieszka tu 24% mieszkańców regionu. Strategia zaleca wykonanie opracowań planistycznych dla obszarów funkcjonalnych, w tym dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Ramy formalne dla rozwoju funkcji metropolitalnej Szczecina stanowią będą zapisy ustawy o ustroju obszarów metropolitalnych, Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego, koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, aktualizowanego *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa*.

W celu strategicznym nr 3 „Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu” stwierdza się, iż rozwój funkcji Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego jest jednym z kluczowych elementów rozwoju województwa. Sformułowany jest tam też cel kierunkowy 3.1 „Rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina”. W działaniach przypisanych temu celowi wymieniono m.in. podejmowanie wspólnych przedsięwzięć inwestycyjnych oraz sieci współpracy samorządów na obszarze SOM, rozbudowę i poszerzenie oferty placówek edukacji, nauki, kultury, ochrony zdrowia, administracji oraz usług wyższego rzędu w gminach należących do SOM, włączanie obszaru metropolitalnego w międzynarodową sieć współpracy z udziałem innych metropolii europejskich (w szczególności bałtyckich) oraz usprawnienie rozwiązań transportowych i komunikacyjnych w obrębie SOM, w tym budowa zachodniego obejścia drogowego Szczecina. Współpraca gmin ma na celu uniknięcie dublowania się niektórych funkcji infrastrukturalnych i społecznych.

W rozdziale 5. strategii mowa jest o instrumentach jej wdrażania. Jednym z nich jest Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego, w którym określona została 6. oś priorytetowa „Rozwój funkcji metropolitalnych”.

4.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju	Barier rozwoju
<ul style="list-style-type: none"> ▪ położenie i układ transportowy szczecińskiego obszaru funkcjonalnego predysponuje go do nawiązywania ścisłej współpracy z regionami Berlina, Hamburga i Øresund; Szczecin ma szansę stać się głównym krajowym ośrodkiem przejmującym współpracę z zewnętrznymi układami informacyjnymi, technologicznymi, innowacyjnymi i kulturowymi ▪ dobrze rozwinięta sieć kolejowa w obszarze, przy jednoczesnym słabym jej wykorzystaniu i bardzo słabym wykorzystaniu w transporcie publicznym ▪ transgraniczny potencjał turystyczny, w tym Zalew Szczeciński, Morze Bałtyckie, Dolina Dolnej Odry ▪ dobre powiązania drogowe i śródlądowe z Europą Zachodnią ▪ duże porty morskie w ujściu Odry, stanowiące potencjalne punkty węzłowe „autostrady bałtyckiej”, których zaplecze stanowi pogranicze Polski i Niemiec, zwłaszcza tereny wzdłuż korytarza CETC-ROUTE65 i metropolia berlińska 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ słabe skomunikowanie z centrum Polski oraz z południem kraju ▪ stosunkowo słabo wykorzystany potencjał turystyczny szczecińskiego obszaru funkcjonalnego, zwłaszcza Zalewu Szczecińskiego i jezior ▪ peryferyjne położenie względem integrującej się centralnej części Polski ▪ niskie wykorzystanie transportu wodnego śródlądowego i morskiego ▪ niewydolny układ dróg wyjazdowych ze Szczecina, zwłaszcza w kierunku południowym (na drogę S3 węzeł Klucz) i zachodnim.

5. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CEL 1. Szczecin północnym biegunem rozwoju polskiej części pogranicza Polski i Niemiec z „bramową funkcją” względem Niemiec i Skandynawii

Kierunek 1. Wspieranie powiązań Szczecina w sieci miast metropolitalnych:

- powiązania wewnątrz kraju – wzmocnienie roli w Polsce Zachodniej jako północnego bieguna i bramy pasma rozwojowego Wrocław - LGOM - Zielona Góra - Gorzów Wlkp. - Szczecin,
- powiązania zewnętrzne z Berlinem oraz siecią miast bałtyckich, zwłaszcza regionem metropolitalnym Øresund i Hamburgiem,
- wzmocnienie powiązań z centrum kraju i Trójmiastem

Działanie 1. Wsparcie powiązań portów Szczecina i Świnoujścia z zapleczem – pograniczem Polski i Niemiec (CETC i powiązania z Berlinem)

Działanie 2. Intensyfikacja współpracy z Berlinem i Hamburgiem

Działanie 3. Utworzenie w Szczecinie instytutu naukowo-badawczego (Instytut Północny) zajmującego się skandynawistyką, branżą morską, współpracą trans bałtycką

Kierunek 2. Rozwój innowacyjnej gospodarki

Działanie 1. Utworzenie centrum badawczo-wdrożeniowego techniki morskiej i oceanotechniki

Działanie 2. Rewitalizacja przemysłu stoczniowego w Szczecinie

Działanie 3. Rozwój parków naukowo-technologicznych

Podjęte działania inwestycyjne:

- budowa technoparku Pomerania

CEL 2. Intermodalny węzeł komunikacyjny regionu metropolitalnego Szczecina – metropolitalne centrum logistyczne.

Kierunek 1. Modernizacja transportu kolejowego

Działanie 1. Modernizacja linii kolejowych w celu podniesienia ich prędkości eksploatacyjnych, w szczególności:

- linii Szczecin - Poznań -Wrocław (E59), budowa kolei dużych prędkości
- linii Szczecin - Gdańsk do prędkości min. 120 km/h
- budowa drugiego toru i elektryfikacja linii Szczecin - Berlin (na odcinku Passow - Szczecin)

Podjęte działania inwestycyjne:

- modernizacja linii Świnoujście - Szczecin - Zielona Góra - Wrocław (C-E59) do prędkości min. 120 km/h

Działanie 2. Rozwijanie połączeń kolejowych Szczecina ze strefą nadmorską; przedłużenie linii kolejowej nr 407 (Wysoka Kamieńska - Kamień Pomorski) do Dziwnówka z możliwością dalszego przedłużenia wzdłuż wybrzeża do Rewala

Działanie 3. Realizacja inwestycji dalekobieżnej linii kolejowej łączącej Świnoujście z Berlinem przez Ducherow

Działanie 4. Analiza możliwości przeprowadzenia połączenia kolejowego Szczecin - Berlin przez Gryfino i Schwedt, z budową odcinka ze Schwedt do linii nr 273

Kierunek 2. Poprawa dostępności drogowej w obszarze metropolitalnym – usprawnienie powiązań Szczecina z układem zawęzonym

Działanie 1. Budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina jako części trasy ViaHanseatica wraz z trasami wylotowymi z miasta

Działanie 2. Budowa nowego połączenia w relacji Autostrada Poznańska (od mostu na Regalicy) - autostrada A6 (węzeł Morwowa)

Działanie 3. Budowa obwodnic Przeclawia i Warzymic; powiązanie autostrady A6 z drogą krajową nr 13

Podjęte działania inwestycyjne:

- przebudowa ulicy Struga

Kierunek 3. Wzrost znaczenia transportu morskiego w oparciu o porty ujścia Odry

Działanie 1. Poprawa powiązań porów morskich ujścia Odry z ich naturalnym zapleczem – Polską Zachodnią i metropolią berlińską

Działanie 2. Rozbudowa potencjału gospodarki morskiej w oparciu o porty morskie w tym:

- modernizacja torów podejściowych do Świnoujścia w celu umożliwienia wpływania statków o zanurzeniu do 15 m,
- modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin w celu umożliwienia obsługi przez port w Szczecinie statków klasy handymax włącznie; pogłębienie do głębokości 12,5 m oraz poszerzenie i wyprofilowanie toru,
- utworzenie w Szczecinie terminalu lub stanowiska do obsługi dużych statków pasażerskich, również poprawa infrastruktury do obsługi pasażerskich statków śródlądowych i integracja z dworcem kolejowym,
- restrukturyzacja portów i przystani rybackich w kierunku świadczenia usług turystycznych (zwłaszcza portów Zalewu Szczecińskiego)
- poprawa dostępności od strony lądu do portów rozbudowa i modernizacja suprastruktury portowej; rozwój funkcji przemysłowej, logistyczno-dystrybucyjnej i handlowej portów,
- rozwój portu morskiego w Policach

Podjęte działania inwestycyjne:

- budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu,
- rozbudowa portu w Szczecinie (baza kontenerowa baza przeładunkowa morsko-rzeczna, centrum logistyczne)

3.4. Wrocławski obszar funkcjonalny (metropolitalny) – ponadregionalny ośrodek rozwoju społeczno-ekonomicznego i transferu innowacyjności

6. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

6.1. Opis obszaru działań

Wrocławski obszar funkcjonalny stanowi specyficzny subregion o cechach rozwijającego się obszaru metropolitalnego, którego rozwój społeczno-gospodarczy jest bardzo intensywny, zarówno w skali kraju jak i województwa. Głównym ośrodkiem obszaru jest Wrocław, w którym mieszka 22% ogółu mieszkańców Dolnego Śląska i pracuje ok. 31% ogółu zatrudnionych. Strefa jego wpływów i powiązań z otoczeniem obejmuje miasta i tereny wiejskie położone na terenie powiatów: średzkiego, wołowskiego, trzebnickiego, oleśnickiego, oławskiego, strzelińskiego i wrocławskiego. Dotychczas przeprowadzane próby delimitacji granic wrocławskiego obszaru funkcjonalnego wskazywały ten obszar (z nieznacznymi różnicami w określeniu jego zasięgu) jako aglomerację, obszar metropolitalny lub też obszar zorganizowanej współpracy w ramach działania Agencji Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej.

Najważniejsze problemy wrocławskiego obszaru funkcjonalnego związane są ze wzmożoną presją inwestycyjną oraz dostępnością ośrodka rdzennego. Ma to swe odzwierciedlenie w postępującej urbanizacji i niekontrolowanym rozprzestrzenianiu się zabudowy różnego typu wokół Wrocławia, co powoduje z jednej strony zagrożenie dla walorów przyrodniczych, objętych ochroną prawną, oraz przestrzeni otwartych, z drugiej zaś – wzrost znaczenia transportu indywidualnego w codziennych dojazdach, skutkujący nadmiernym zatłoczeniem szlaków dojazdowych. Wspomniana presja inwestycyjna przyczynia się również do stałego wzrostu zagrożenia powodziowego przez zabudowywanie dolin rzecznych, co jest szczególnie niebezpieczne na tak intensywnie zagospodarowanym obszarze. Nasilony rozwój gospodarczy powoduje także, iż wrocławski obszar funkcjonalny cechuje znaczące w skali regionu zużycie wody oraz zapotrzebowanie na energię i paliwa.

6.2. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla krajowego

Cel i kierunek rozwoju według *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020*

Cel strategiczny: Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów.

Kierunek: Wzmacnianie funkcji metropolitalnych największych ośrodków miejskich kraju (w tym Wrocławia).

Istotą realizacji wyznaczonego kierunku jest oddziaływanie na czynniki rozwojowe, które stanowią o sile konkurencyjnej miast i koncentrują się na:

- rozwijaniu powiązań infrastrukturalnych i instytucjonalnych między miastami – węzłami sieci w układzie międzynarodowym i krajowym,
- wzmacnianie funkcji metropolitalnych w sferze gospodarki, nauki i kultury oraz wzmacnianie roli ośrodków edukacji na poziomie wyższym tworzących warunki dla gospodarki opartej na wiedzy,
- wspieranie rozwiązań integrujących przestrzeń obszarów metropolitalnych w zakresie zagospodarowania przestrzennego, zbiorowego transportu multimodalnego, usług komunalnych.

Cel i kierunek rozwoju według *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*

Cel: Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności.

Kierunki:

- wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych głównych ośrodków miejskich.
- intensyfikacja powiązań funkcjonalnych pomiędzy głównymi węzłami sieci osadniczej w układzie krajowym i międzynarodowym.

- integracja obszarów funkcjonalnych głównych obszarów miejskich.

6.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Cel strategicznym jest harmonijny, zintegrowany rozwój przestrzenny i społeczno-gospodarczy oraz integracja wrocławskiego obszaru funkcjonalnego (metropolitalnego) jako głównego węzła sieci osadniczej województwa dolnośląskiego.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego i działania służące ich realizacji w ramach poszczególnych sfer

Kierunki	Działania
Zasoby przyrodnicze i krajobrazowe	
Rozszerzenie i umocnienie regionalnego systemu obszarów chronionych i jego zintegrowanie z systemami krajowymi i europejskimi	<ul style="list-style-type: none"> • Utworzenie parku krajobrazowego w dolinie Odry i Oławy • Opracowanie koncepcji zintegrowanego systemu terenów zieleni w ramach „zielonego pierścienia” wokół Wrocławia
Zasoby kulturowe	
Ochrona oraz poprawa stanu i wykorzystania zespołów zabytkowych	<ul style="list-style-type: none"> • Eksponowanie i udostępnianie stanowisk archeologicznych o zachowanych formach krajobrazowych - zespoły grodzisk wrocławskich na Ostrowie Tumskim, w Sołtysowicach, Pawłowicach, Widawie, Osobowicach, Praczach Odrzańskich, Marszowicach, Mokrej, Leśnej, Złotnikach, Ratyniu (m. Wrocław)
Stan środowiska	
Zachowanie i racjonalne wykorzystanie zasobów glebowych	<ul style="list-style-type: none"> • Ochrona gleb najwyższej jakości przed ich przeznaczaniem na cele nierolnicze - obszary z glebami w klasach bonitacyjnych I-III na obszarach wiejskich
Poprawa stanu powietrza atmosferycznego	<ul style="list-style-type: none"> • Opracowanie programów naprawczych ochrony powietrza dla stref przekroczeń dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu – strefa aglomeracja wrocławska
Osadnictwo	
Wzmocnienie funkcji metropolitalnych Wrocławia oraz rozwój wrocławskiego obszaru funkcjonalnego (metropolitalnego)	<ul style="list-style-type: none"> • Rewitalizacja zdekapitalizowanej zabudowy mieszkaniowej i produkcyjno-usługowej oraz rekreacyjno-turystycznej w obrębie terenów zainwestowanych • Lokowanie nowych zespołów zabudowy mieszkaniowej i produkcyjno-usługowej w sąsiedztwie istniejących jej kompleksów, z dostępem do komunikacji zbiorowej • Rozbudowa systemu terenów chronionych i terenów zieleni urządzonej przy utrzymaniu jak największej ilości terenów biologicznie aktywnych • Rozbudowa sieci wewnętrznych powiązań ko-

	<p>munikacyjnych</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozbudowa zintegrowanego systemu transportu zbiorowego zapewniającego powiązania Wrocławia z głównymi ośrodkami równoważenia rozwoju w obszarze • Kreowanie rozwoju obszaru poprzez aktywizację ośrodków równoważenia jego rozwoju • Rozbudowa reprezentacyjnych obiektów szkolnictwa wyższego, ochrony zdrowia, kultury, sportu, turystyki infrastruktury dla badań i rozwoju infrastruktury targowo-wystawienniczej
Transport drogowy	
Kształtowanie spójnego przestrzennie systemu powiązań komunikacyjnych wewnątrz obszarach rozwoju i pomiędzy nimi	<ul style="list-style-type: none"> • Realizacja sprawnego systemu powiązań drogowych we wrocławskim obszarze funkcjonalnym poprzez budowę lub modernizację dróg, w szczególności: Autostradowej Obwodnicy Wrocławia; Długołęka - węzeł Krajków; Oława - Oleśnica; Oborniki Śląskie - Brzeg Dolny - Błonie
Transport kolejowy	
Stworzenie sprawnego systemu powiązań kolejowych	<ul style="list-style-type: none"> • Powiązania kolejowe o kluczowym znaczeniu: Dolnośląska Kolej Dojazdowa / Kolej Aglomeracyjna; budowa połączenia kolejowego z wrocławskim portem lotniczym; budowa obwodnicy kolejowej Wrocławia
Transport lotniczy	
Wzmacnianie transportu lotniczego	<ul style="list-style-type: none"> • Rozbudowa i modernizacja głównego portu lotniczego regionu Wrocław Strachowice
Transport wodny	
Wdrożenie nowoczesnego systemu zarządzania ryzykiem powodziowym poprzez realizację oraz koordynację pośredniej i bezpośredniej ochrony przeciwpowodziowej	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja wrocławskiego węzła wodnego poprzez budowę i przebudowę wałów, zwiększenie przepustowości, przebudowę mostów (nowa rozpiętość)

6.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju	Bariery rozwoju
<ul style="list-style-type: none"> ▪ silny ośrodek akademicki z dużym potencjałem naukowo-badawczym ▪ duża koncentracja wysoko wykwalifikowanej kadry ▪ liczne powiązania drogowe i kolejowe o znaczeniu międzynarodowym (III Paneuropejski Korytarz Transportowy Berlin/Drezno - Wrocław - Katowice - Kraków - Przemyśl - Lwów – Kijów, sieci funkcjonujące w ramach europejskiej sieci TEN-T) ▪ korzystne położenie pomiędzy głównymi węzłami komunikacyjnymi, takimi jak: Berlin, Drezno, Praga, Brno, Ostrawa, Katowice, Warszawa, Poznań oraz centralna lokalizacja względem czołowych stolic Europy Środkowej (Berlin, Praga, Warszawa), umożliwiającą wykorzystanie renty położenia ▪ działania na rzecz usprawnienia sieci drogowej (m.in. Autostradowa Obwodnica Wrocławia) ▪ duża aktywność ekonomiczna ludności Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego, wyrażona sukcesywnym wzrostem liczby nowych podmiotów gospodarczych ▪ wysoka atrakcyjność inwestycyjna podregionu wrocławskiego (4. miejsce w kraju), zwłaszcza dla inwestorów z kapitałem zagranicznym ▪ koncentracja obiektów innowacji i przedsiębiorczości (centra transferu technologii, inkubatory przedsiębiorczości, parki przemysłowe i technologiczne) ▪ działanie na rzecz budowy konkurencyjnej gospodarki opartej na wiedzy (Centrum EIT+) ▪ inicjatywy tworzenia nowych form kooperacji przedsiębiorstw, na wzór realizowanych z dużym powodzeniem w UE powiązań klastrów ▪ lokalizacja obszarów umożliwiających prowadzenie działalności gospodarczej na warunkach preferencyjnych, które stanowią atrakcyjny instrument dla inwestorów ▪ transgraniczny potencjał turystyczny (Dolina Odry) oraz walory turystyczne o 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wzrastający udział bezrobotnych z wykształceniem wyższym w strukturze bezrobotnych ▪ nierównowaga pomiędzy popytą a popytem na usługi społeczne (szczególnie z zakresu opieki na dziećmi i usług medycznych) ▪ niedostateczne przygotowanie organizacyjno-techniczne niektórych gmin do skonsurowania środków pomocowych UE ▪ postępująca suburbanizacja strefy podmiejskiej, generująca konflikty przyrodnicze, społeczne i komunikacyjne ▪ niedostatecznie rozwinięte „społeczeństwo obywatelskie” ▪ niekorzystne trendy demograficzne i społeczne, szczególnie niski przyrost naturalny i starzenie się społeczeństwa ▪ opóźnienia w realizacji inwestycji infrastrukturalnych podyktowane brakiem środków finansowych ▪ wzrost natężenia ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich ▪ zły stan techniczny dróg powiatowych ▪ nieracjonalna polityka związana z transportem publicznym (brak korelacji połączeń, mała częstotliwość kursów) ▪ utrzymywanie się przewagi przemysłów tradycyjnych nad przemysłami związanymi z nowymi technologiami ▪ niedoinwestowanie sektora badawczo-rozwojowego ▪ spadek liczby zatrudnionych w działalności badawczo-rozwojowej ▪ niewystarczająca dostępność komunikacyjna pomiędzy Wrocławskim Obszarem Metropolitalnym a pozostałymi ośrodkami regionalnymi ▪ nieracjonalna polityka przestrzenna gmin – nadmierny udział terenów przeznaczonych w dokumentach planistycznych pod tereny aktywności gospodarczej ▪ występowanie atrakcyjnych turystycznie rejonów bez infrastruktury turystycznej lub z niewystarczającą jej ilością zwłaszcza w Do-

<p>międzynarodowym znaczeniu (zabytki UNESCO i kompleks obszarów wodno-błotnych Ramsar „Stawy Milickie” w Dolinie Baryczy)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ bliskość granicy polsko-czeskiej i polsko-niemieckiej generująca ruch przyjazdowy cudzoziemców ▪ duże zasoby wysokostandardowej bazy hotelowo-gastronomicznej oraz sportowo-rekreacyjnej i konferencyjnej ▪ cykliczne międzynarodowe imprezy sportowe, wystawiennicze i kulturalne 	<p>linie Odry,</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ brak wystarczającego zaplecza codziennej i cotygodniowej rekreacji dla mieszkańców obszaru ▪ niespójność istniejącej sieci szlaków turystycznych ▪ koncentracja większości bazy noclegowej, sportowo-rekreacyjnej i konferencyjno-wystawowej we Wrocławiu, ▪ złe połączenia komunikacyjne z resztą kraju ▪ niewystarczająca dla potrzeb obsługi ruchu turystycznego dostępność komunikacyjna do pasma Sudetów ▪ brak efektywnej współpracy pomiędzy podmiotami gospodarki turystycznej ▪ brak kompleksowej koncepcji rozwoju turystyki i rekreacji dla całości wrocławskiego obszaru funkcjonalnego
---	--

7. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CEL 1. Wrocławski Obszar Metropolitalny zwornikiem krajowych i transeuropejskich powiązań na kierunkach północ-południe i wschód-zachód

Kierunek 1. Wzmocnienie dostępności komunikacyjnej metropolii wrocławskiej w układzie krajowym i międzynarodowym

Działanie 1. Realizacja multimodalnego korytarza transportowego Wrocław - Łódź - Warszawa

Podjęte działania inwestycyjne:	Termin:
– budowa drogi ekspresowej S8 Wrocław - Warszawa (iw realizacji)	do 2020 r.
– budowa linii kolei dużych prędkości relacji Wrocław - Poznań - Łódź - Warszawa	po 2020 r.

Działanie 2. Poprawa powiązań kolejowych, drogowych i lotniczych z Berlinem

Podjęte działania inwestycyjne:	Termin:
– budowa autostrady A18 Olszyna - Golnice (przebudowa jezdni południowej) oraz przebudowa autostrady A4 na odcinku Krzyżowa - Wrocław (budowa pasa awaryjnego)	do 2020 r.
– modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Wrocław - Legnica - Węgliniec - Bielawa Dolna oraz modernizacja linii kolejowej 275 relacji Legnica - Gubin	do 2020 r./po 2020 r.
– zwiększenie ilości połączeń lotniczych do lotniska BBI Berlinie z portu lotniczego we Wrocławiu	do 2020 r.

wiu, jako lotniska uzupełniającego międzykontynentalne połączenia lotnicze poprzez zebranie obciążenia z regionu południowo-wschodniej części kraju

Działanie 3. Utworzenie szybkich powiązań drogowych i kolejowych z Pragą

- | Podjęte działania inwestycyjne: | Termin: |
|---|----------------|
| – budowa drogi ekspresowej S8 Wrocław - droga ekspresowa S3 (R11 i D11 na terenie Republiki Czeskiej) | po 2020 r. |
| – budowa linii kolei dużych prędkości relacji Wrocław - Praga | po 2020 r. |

Działanie 4. Utworzenie szybkich powiązań w korytarzu: Poznań - Wrocław - Brno - Wiedeń

- | Podjęte działania inwestycyjne: | Termin: |
|--|----------------|
| – budowa drogi ekspresowej S5 Wrocław - Kłodzko - Boboszków (granica państwa) (R43/D2 na terenie Republiki Czeskiej) | po 2020 r. |
| – modernizacja linii kolejowej C59/2 relacji Wrocław - Międzylesie (granica państwa) – przygotowanie dokumentacji przedprojektowej | do 2020 r. |

Działanie 5. Wzmocnienie powiązań ze Szczecinem i ośrodkami południowej Skandynawii

- | Podjęte działania inwestycyjne | Termin |
|---|---------------|
| – budowa drogi ekspresowej S3 Legnica - Szczecin (częściowo w realizacji) | do 2020 r. |
| – modernizacja linii kolejowej C-E59 relacji Wrocław - Zielona Góra - Szczecin oraz linii kolejowej E59 relacji Wrocław - Poznań - Szczecin | do 2020 r. |

Kierunek 2. Wzmacnianie gospodarczych, naukowych i inwestycyjnych powiązań Wrocławia z ośrodkami metropolitalnymi Europy Centralnej, w oparciu o wykorzystanie strategicznego położenia Wrocławia w trójkącie stolic: Warszawa - Berlin - Praga

Działanie 1. Rozwijanie bazy dla gospodarki opartej na wiedzy oraz funkcjonowania tzw. przemysłów kreatywnych

- Podjęte działania inwestycyjne:**
- Wrocławskie Centrum Badań EIT +
 - dolnośląskie parki technologiczne: Wrocławski Park Technologiczny S.A.; Dolnośląski Park Innowacji i Nauki S.A. we Wrocławiu; Wrocławski Medyczny Park Naukowo-Technologiczny; Dolnośląski Park Technologiczny T-Park w Szczawnie-Zdroju; ChemiPark Technologiczny w Brzegu Dolnym; Park Technologiczny LG w Kobierzycach; KGHM Letia Legnicki Park Technologiczny S.A. w Legnicy
 - czołowe inkubatory przedsiębiorczości: akademickie inkubatory

- przedsiębiorczości przy uczelniach wyższych – Uniwersytecie Wrocławskim, Uniwersytecie Przyrodniczym, Uniwersytecie Ekonomicznym, Wyższej Szkole Bankowej, przy Wrocławskim Medycznym Parku Naukowo-Technologicznym, przy Wrocławskim Inkubatorze Przedsiębiorczości
- centra transferu technologii: Wrocławskie Centrum Transferu Technologii Politechniki Wrocławskiej, Ośrodek Transferu Wiedzy i Technologii przy Uniwersytecie Wrocławskim, Ośrodki Innowacji NOT we Wrocławiu Świdnicy i Legnicy
- Działanie 2.** Tworzenie zaplecza dla organizacji wydarzeń kulturalnych i sportowych o randze europejskiej
- Podjęte działania inwestycyjne:**
- Forum Muzyki
 - stadion
 - centrum konferencyjne Hala Stulecia
- Działanie 3.** Wzmacnianie wielokulturowości Wrocławia w oparciu o dziedzictwo historyczne i tożsamość trzech narodów: Polaków, Czechów i Niemców
- Kierunek 3.** Wykorzystanie potencjału odrzańskiej drogi wodnej dla transportu i turystyki
- Działanie 1.** Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze w celu zapewnienia żeglowności szlaku wodnego o parametrach III klasy żeglowności (szczegółowe opis w priorytecie 3.8)
- Podjęte działania inwestycyjne:**
- budowa stopnia wodnego Malczyce
 - modernizacja wrocławskiego węzła wodnego
- Działanie 2.** Stworzenie spójnego systemu oferty rekreacyjno-turystycznej oraz obsługi turystów, promocja Odry jako ponadregionalnej marki turystycznej
- Podjęte działania inwestycyjne:**
- działania związane z turystyką wodną – śródmieście Wrocławia, miasto i gmina Brzeg Dolny
- Działanie 3.** Zmiana tendencji rozwoju obszarów nadrzecznych miast – „odwracanie się miast ku rzece”, w tym podniesienie jakości wizualnej frontów wodnych miast (Oława, Wrocław, Brzeg Dolny, Ścinawa, Głogów).
- Podjęte działania inwestycyjne:**
- śródmieście Wrocławia

CEL 2. Wrocław wiodącym ośrodkiem generowania i dyfuzji impulsów rozwoju społeczno-gospodarczego i innowacji dla pogranicza Polski i Niemiec

- Kierunek 1.** Wzmacnianie rangi Wrocławia w sieci stolic regionalnych
- Działanie 1.** Wzmocnienie powiązań z ośrodkami Saksonii i północnych Czech
- Działanie 2.** Intensyfikacja współpracy ze Szczecinem, Zieloną Górą i Poznaniem

- Kierunek 2.** Wzmocnione Wrocławia jako generatora impulsów rozwojowych dla całego obszaru pogranicza
- Działanie 1.** Tworzenie na polskiej części pogranicza Polski i Niemiec oraz Polski i Czech klastrów produkcji i wiedzy w oparciu o zaplecze technologiczne i naukowe Wrocławia
- Podjęte działania inwestycyjne:**
- Inicjatywy klastrowe: klaster ICT – Wspólnota Wiedzy i Innowacji w Zakresie Technik Informacyjnych i Komunikacyjnych; Klaster Ceramika i Turystyka Bolesławiecka; Dolnośląski Klaster Ekoenergetyczny EEI – Energia, Ekologia, Innowacje; Dolnośląski Klaster Energii Odnawialnej; Dolnośląski Klaster Surowcowy; Innowacyjny Klaster Generacji i Użytkowania Energii w Mega i Nano Skali; Klaster drzewny SIDE CLUSTER; Klaster e-zdrowie; klaster NutriBio-Med
- Działanie 2.** Wzmocnienie funkcji Wrocławia jako „bramy” dla obszaru Sudetów
- Działanie 3.** Wzmocnienie dostępności portu lotniczego Wrocław Strachowice z obszaru pogranicza Polski i Niemiec
- Kierunek 3.** Tworzenie wysokiej jakości oferty inwestycyjnej na obszarze metropolitalnym Wrocławia w oparciu o ład przestrzeni i zintegrowane planowanie przestrzenne
- Działanie 1.** Budowa zintegrowanego systemu informacji przestrzennej dla WrOM, wzmacniającego bezpieczeństwo inwestycyjne
- Podjęte działania inwestycyjne:**
- budowa wojewódzkiego węzła infrastruktury informacji przestrzennej
- Działanie 2.** Przygotowanie i promowanie obszarów pod nowe, prestiżowe inwestycje w układach ponadgminnych
- Działanie 3.** Tworzenie spójnych, hierarchicznych powiązań w zakresie podstawowych systemów przestrzennych, w tym m.in.:
- układu transportowego, w tym transportu publicznego,
 - układu terenów zielonych i cennych przyrodniczo,
 - układu usług społecznych, w tym sportu i rekreacji
- Działanie 4.** Stworzenie planu krajobrazowego dla Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego, który przyczyni się do ochrony terenów biologicznie czynnych i krajobrazowo cennych

3.5. Krajowe ośrodki wzrostu: Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski

8. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

8.1. Opis obszaru działań

Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski stanowią dwa główne ośrodki osadnicze województwa lubuskiego z liczbą mieszkańców 117 503 (Zielona Góra) i 125 383 (Gorzów Wlkp). Łącznie w obu miastach zamieszkuje 38,7% ludności miejskiej województwa, co stanowi 24% populacji województwa ogółem. Miasta te leżą w zasięgu Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65.

Bodźce rozwojowe obu miast pochodzą z ich lokalizacji na skrzyżowaniu ważnych europejskich arterii transportowych, z sąsiedztwa aglomeracji berlińskiej oraz Szczecina Poznań i Wrocławia.

Ośrodki wojewódzkie oraz miasta o statusie ośrodków regionalnych pełnią szereg funkcji metropolitalnych, jednak w wielu aspektach pozostają nadal powiązane z ośrodkami metropolitalnym i są im podległe funkcjonalnie (np. w zakresie gospodarczym, szkolnictwa wyższego, nauki, kultury). Z jednej strony powoduje to niepełne wykorzystanie potencjału podstawowej sieci miejskiej dla rozwoju kraju i poszczególnych regionów, z drugiej osłabia spójność terytorialną kraju. W szczególności dotyczy to obszarów, w których brakuje silnego ośrodka miejskiego, mogącego wesprzeć procesy rozwoju regionalnego i dać bodźce rozwojowe obszarom je otaczającym.

Zielona Góra i Gorzów Wlkp. mają potencjał do kreowania i rozprzestrzeniania procesów rozwojowych w Polsce Zachodniej, jednak możliwość tę zmniejsza niska jakość powiązań transportowych i funkcjonalnych z głównymi węzłami sieci osadniczej kraju. Bliskość geograficzna i funkcjonalna Berlina nie jest wykorzystywana dla zwiększenia potencjału rozwojowego.

8.2. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla krajowego

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

Zarówno Zielona Góra jak i Gorzów Wlkp. przedstawiane są jako „ośrodki wojewódzkie pełniące obok funkcji regionalnych szereg funkcji o znaczeniu krajowym”. Wejdą one w skład podstawowych węzłów sieci powiązań funkcjonalnych miast w roku 2030. W perspektywie KPZK 2030 stać się mają „miastami wojewódzkimi o znaczeniu krajowym, w których następuje systematyczna koncentracja funkcji metropolitalnych o znaczeniu międzynarodowym i krajowym”.

KPZK 2030 proponuje wyznaczenie obszarów funkcjonalnych obu miast, obejmujących tereny ościennych gmin; dla Gorzowa Wlkp. gminy: Kłodawę, Santok, Deszczno i Bogdaniec, a dla Zielonej Góry – Zielona Góra, Sulechów, Trzebiechów, Zabór, Świdnicę i Czerwieńsk

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020.

Cel 1: Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów.

Kierunki działań polityki regionalnej w ramach celu 1 obejmują wzmocnienie funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich i integrację ich obszarów funkcjonalnych: Warszawy – stolicy państwa, pozostałych ośrodków wojewódzkich¹⁴

¹⁴ Pod pojęciem ośrodki wojewódzkie należy rozumieć miasta, które od 1.01.1999 r. są siedzibą wojewody i (lub) sejmiku województwa.

(Bydgoszcz i Toruń oraz Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra). Wsparcie rozwoju tych ośrodków nie będzie ograniczać się do granic administracyjnych miast wojewódzkich, ale do całych funkcjonalnych obszarów miejskich w bezpośrednim zasięgu ich oddziaływania (...).”

Celem działań polityki regionalnej wobec wszystkich ośrodków wojewódzkich jest wspieranie rozwoju ich funkcji metropolitalnych poprzez sprzyjanie wzrostowi ich znaczenia gospodarczego (w tym rynków pracy), edukacyjnego, naukowego i w zakresie kultury w układach: międzynarodowym i krajowym.

Aby osiągnąć ten cel niezbędne jest zapewnienie efektywnych połączeń transportowych z najważniejszymi ośrodkami miejskimi w kraju i w relacjach europejskich (drogowych, kolejowych, lotniczych). Szczególnej uwagi w tym zakresie wymagają powiązania drogowe i kolejowe z miastami położonymi w państwach UE oraz ze stolicami województw zachodnich m.in.: Gorzowem Wielkopolskim oraz Zieloną Górą, których połączenia komunikacyjne z głównymi ośrodkami zagranicznymi (Berlin) są znacznie bardziej rozwinięte niż z Warszawą i pozostałymi najważniejszymi ośrodkami miejskimi w kraju.

8.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Projekt Strategii rozwoju województwa lubuskiego.

Projekt stawia wyzwania związane ze spójnością przestrzenną i z rozwojem obszarów funkcjonalnych miast. Sprostanie tym wyzwaniom wiąże się z dwoma układami aktywizowania rozwoju regionu. Pierwszy nawiązuje do regionotwórczych funkcji dużych ośrodków miejskich. Rozwój województwa, zwłaszcza w oparciu o nośniki nowoczesne, zależeć będzie w znaczącym stopniu od rozbudowy potencjałów Gorzowa Wlkp. oraz Zielonej Góry wraz z ich aglomeracjami. To te miasta głównie będą ośrodkami absorpcji sygnałów rozwoju, a jednocześnie biegunami rozwoju dla otaczających je stref.

W wymiarze przestrzennym w województwie lubuskim wskazano obszary strategicznej interwencji, m.in.: miasta wojewódzkie i ich obszary funkcjonalne. Według dokumentu do roku 2020 w rozwoju przestrzennym województwa lubuskiego utrwać się trend zmierzający w kierunku wzmocnienia i stabilizacji istniejącego systemu osadniczego, opartego na sieci dwóch głównych miast, powiązanych ze sobą i z własnymi obszarami funkcjonalnymi oraz oddziałujących na pozostałe ośrodki subregionalne i lokalne.

Istotnym obszarem problemowym, charakterystycznym dla całego regionu, jednak posiadającym szczególne znaczenie dla ośrodków wojewódzkich (gdzie zlokalizowana jest większość uczelni wyższych) jest niedostateczny rozwój sektora B+R. Gorzów Wlkp. i Zielona Góra muszą dążyć do podniesienia rangi swoich uczelni wyższych, szczególnie w zakresie współpracy z sektorem gospodarczym.

Jednym z ważniejszych celów operacyjnych strategii, dotyczącym Zielonej Góry oraz Gorzowa Wlkp., jest cel 1.4 „Rozwój funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich”. Zakłada on m.in.:

- rozwój funkcji administracyjnych, gospodarczych, edukacyjnych, naukowych, kulturowych i innych usług publicznych wyższego rzędu w Gorzowie Wlkp. i Zielonej Górze,
- wzmocnienie powiązań funkcjonalnych między Gorzowem Wlkp. i Zieloną Górą, w tym zapewnienie efektywnych połączeń transportowych (drogowych i kolejowych) pomiędzy obydwoma miastami oraz z najważniejszymi ośrodkami regionów sąsiednich, a także Warszawą i Berlinem,
- wspieranie powiązań wewnętrznych aglomeracji Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry,
- rozwój miejskiej i podmiejskiej komunikacji publicznej,
- optymalizację świadczenia podstawowych usług publicznych na obszarach funkcjonalnych Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry,
- rozwijanie mechanizmów współpracy i sieciowania instytucji naukowych z Zielonej Góry i Gorzowa Wlkp. z innymi ośrodkami regionalnymi, szczególnie wiodącymi ośrodkami regionów sąsiednich, np. Poznaniem, Wrocławiem, Szczecinem i Berlinem.

Zmiana Planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego.

Za kluczowe dla rozwoju regionu uznaje się kształtowanie pasma przyspieszonego rozwoju Gorzów Wlkp. - Zielona Góra. Głównymi zespołami miejskimi są aglomeracja gorzowska oraz zielonogórska. Pasma to wymaga wzmocnienia komunikacyjnego przez budowę szybkiego połączenia kolejowego, w tym budowę powiązania z lotniskiem w Babimoście.

W uwarunkowaniach przestrzennych dostrzegalne są powiązania funkcjonalne Gorzowa Wlkp. z Kostrzynem n. Odrą, Witnicą, Strzelcami Krajeńskimi, Drezdenkiem i Skwierzyną oraz Zielonej Góry z Sulechowem, Nową Solą (tzw. Lubuskie Trójmiasto).

Zielona Góra i Gorzów Wlkp. wg przyjętych kierunków polityki przestrzennej wchodzi również w skład:

- zespołów miast (Sulechów - Zielona Góra – Nowa Sól, Gorzów Wlkp. - Skwierzyna),
- miejskich ośrodków rozwoju o znaczeniu krajowym I rzędu,
- stref przyspieszonej urbanizacji (Sulechów - Zielona Góra - Nowa Sól, Gorzów Wlkp. - Skwierzyna, Kostrzyn n. O. - Gorzów Wlkp. - Strzelce Krajeńskie - Drezdenko).

W obrębie aglomeracji zielonogórskiej trwają prace nad utworzeniem Lubuskiego Parku Przemysłowego w Nowym Kisielinie, w sąsiedztwie Parku Naukowo-Technologicznego Uniwersytetu Zielonogórskiego oraz Strefy Aktywności Gospodarczej Lubuskiego Trójmiasta. W Gorzowie Wlkp. umacniany będzie klaster branży metalowej.

8.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju	Barier rozwoju
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gorzów Wlkp. – położony na skrzyżowaniu ważnych europejskich szlaków komunikacyjnych (pn-pd i wsch-zach) ▪ dogodne warunki rozwoju gospodarczego (Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna) – Gorzów Wlkp. i Zielona Góra ▪ silne szkolnictwo do poziomu średniego włącznie oraz idea utworzenia Akademii Gorzowskiej ▪ dobry stan środowiska w Gorzowie Wlkp. i Zielonej Górze oraz w ich okolicach ▪ walory turystyczne okolic Zielonej Góry i Gorzowa Wlkp. – wielkie połacie lasów, 2 parki narodowe, liczne jeziora ▪ położenie Zielonej Góry na szlaku północ-południe (S3) ▪ Zielona Góra – najważniejszy ośrodek akademicki województwa (Uniwersytet Zielonogórski, Zachodnia Wyższa Szkoła Handlu i Finansów Międzynarodowych im. Jana Pawła II, Lubuska Wyższa Szkoła Zdrowia Publicznego, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu - Zamiejskowy Ośrodek Dydaktyczny, Instytut im. E. Sztajna, Ośrodek Doskonalenia Nauczycieli) ▪ monocentryczny układ: Zielona Góra – oko- 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ brak samodzielnej szkoły wyższej o statusie akademickim w Gorzowie Wlkp. ▪ słabe wykorzystanie potencjału jaki daje położenie Gorzowa Wlkp. nad Wartą (transport i turystyka wodna) ▪ słabo rozwinięta sieć połączeń kolejowych Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry w układzie zewnętrznym, w tym transgranicznym, nieadekwatny do potrzeb mieszkańców rozkład jazdy pociągów ▪ pogarszający się stan techniczny linii kolejowej C-E59 ▪ brak szybkiego połączenia kolejowego Zielonej Góry z Gorzowem Wlkp. ▪ zły stan drogi krajowej nr 22, szczególnie w kierunku wschodnim ▪ brak mostu w Miłsku na Odrze, ograniczenie dostępności do Zielonej Góry z kierunku wschodniego ▪ Zielona Góra – podział administracyjny na gminę miejską i wiejską

liczne gminy i miasta w układzie promienistym	
---	--

9. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CEL 1. Gorzów Wlkp. – najbliższy Berlinowi ośrodek polskiej policentrycznej metropolii, ważny ośrodek gospodarczy pogranicza Polski i Niemiec

Kierunek 1. Wzmocnienie funkcji metropolitalnych Gorzowa Wlkp., jako jednego z ośrodków tworzących policentryczną metropolię, silnie zorientowanego na współpracę transgraniczną

Działanie 1. Utworzenie Akademii Gorzowskiej

Działanie 2. Wsparcie dla Gorzowskiego Ośrodka Technologicznego stanowiącego zaplecze badawczo-naukowe dla przemysłu aglomeracji gorzowskiej

Działanie 3. Wzmacnianie roli centrum usługowego, w tym rekreacyjnego i kulturalnego, zorientowanego transgranicznie, przede wszystkim na obsługę mieszkańców metropolii Berlina

Podjęte działania inwestycyjne:

- utworzenie Centrum Badań Euroregionalnych Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Gorzowie Wlkp.
- budowa Centrum Rehabilitacyjno-Sportowego Słowianka
- rewitalizacja Bulwaru Nadwarciańskiego Wschodniego w Gorzowie Wlkp. przez adaptację infrastruktury technicznej na cele kulturowe, rekreacyjne i turystyczne
- utworzenie Filharmonii Gorzowskiej w ramach realizacji I etapu budowy Centrum Edukacji Artystycznej

CEL 2. Gorzów Wlkp. – węzeł transportowy komunikujący Berlin z północną i zachodnią Polską oraz z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej

Kierunek 1. Modernizacja transportu kolejowego

Działanie 1. Modernizacja, w tym elektryfikacja, linii kolejowej Berlin – Kostrzyn - Gorzów Wlkp. - Piła, dającej dalej skomunikowanie z aglomeracją bydgosko-toruńską, a także Gdańskiem i Kaliningradem

Działanie 2. Rozwijanie połączeń kolejowych w relacjach transgranicznych

Podjęte działania inwestycyjne:

- projekt realizowany w ramach Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego „Modernizacja linii kolejowej nr 203 Tczew - Kostrzyn (od km 297,000 do km 343,453)”
- Przedsięwzięcie „Wspólny bilet Gorzów Wlkp. - Berlin - Gorzów Wlkp.” realizowane przez kolejeVBB, NEB Betriebsgesellschaft mbH, PKP Przewozy Regionalne oraz miasto Gorzów Wlkp.
- utworzenie Europejskiego Ugrupowania Interesów Gospodarczych Wspólna Linia Kolejowa Berlin-Gorzów

Kierunek 2. Rewitalizacja transportu wodnego-śródlądowego

Działanie 1. Rewitalizacja drogi wodnej Warty i Noteci (E70) i przywrócenie jej znaczenia gospodarczego i turystycznego przez odtworzenie i rozbudowę infrastruktury transportowej, w tym mariny i portu rzecznego w Gorzowie Wlkp., a także w innych ośrodkach na Warcie i Noteci

Kierunek 3. Modernizacja systemu połączeń drogowych

Działanie 1. Podniesienie do statusu drogi ekspresowej fragmentu drogi krajowej nr 22 od Kostrzyna n. O. (granica państwa) do połączenia z drogą ekspresową S3

Działanie 2. Modernizacja dalszego przebiegu drogi krajowej nr 22 na wschód od Gorzowa Wlkp. do Elbląga (budowa obwodnic dla miejscowości leżących w jej ciągu), prowadząca w perspektywie do osiągnięcia statusu drogi ekspresowej

Działanie 3. Podniesienie do statusu drogi ekspresowej fragmentu drogi krajowej nr 24 od Skwierzyny (węzeł S3) do połączenia z autostradą A2

CEL 3. Wzmacnianie funkcji metropolitalnych Zielonej Góry

Kierunek 1. Powiązania Zielonej Góry w układzie transgranicznym

Działanie 1. Rozbudowa i modernizacja odpowiedniej jakości infrastruktury drogowej i kolejowej jak również lotniczej:

- modernizacja dróg krajowych nr 32 i nr 29,
- wprowadzenie nowych połączeń kolejowych z Brandenburgią i Saksonią

Działanie 2. Wykorzystanie potencjału portu lotniczego Zielona Góra-Babimost w układzie transgranicznym

Kierunek 2. Powiązanie Zielonej Góry z głównymi krajowymi ośrodkami wzrostu

Działanie 1. Kolej

- wprowadzenie nowych połączeń kolejowych wewnątrzaglomeracyjnych oraz międzyaglomeracyjnych ze Szczecinem, Gorzowem Wlkp. i Wrocławiem,
- elektryfikacja i budowa linii dwutorowych na odcinkach wewnątrz makroregionu, np.: Zielona Góra - Zbąszynek,
- modernizacja linii kolejowej C-E59 do parametrów 120-200 km/h

Działanie 2. Wykorzystanie potencjału portu lotniczego Zielona Góra-Babimost w układzie krajowym

Działanie 3. Drogi

- rozbudowa systemu dróg ekspresowych łączących miejscowości wchodzące w skład aglomeracji, w szczególności budowy drogi ekspresowej Żagań - Żary - Zielona Góra (w połączeniu z A18) oraz Zielona Góra - Krosno Odrzańskie,
- CETC-ROUTE65/S3

Kierunek 3. Wzmacnianie roli ośrodka naukowo-badawczego

Działanie 1. Utworzenie wydziału lekarskiego na Uniwersytecie Zielonogórskim

Działanie 2. Utworzenie parku naukowo-technologicznego

Działanie 3. Utworzenie planetarium

Kierunek 4. Rozwój terytorialny

Działanie 1. Wypracowanie modelu integracji gminy miejskiej i wiejskiej

Działanie 2. Wdrożenie wypracowanego modelu Integracji - połączenie obu gmin

3.6. Regionalne ośrodki wzrostu i równoważenia rozwoju: Koszalin, Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra

10. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

10.1. Opis obszaru działań

W części poświęconej uwarunkowaniom przestrzennym wskazano cztery największe miasta: Wałbrzych, Koszalin, Legnicę i Jelenią Górę, które są predysponowane do koncentracji działań rozwojowych. Miasta te pełnią rolę ośrodków o znaczeniu regionalnym, oraz posiadają silnie rozwinięte funkcje: administracyjną, gospodarczą, naukową i kulturalną. Na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec uzupełniają ośrodki metropolitalne przez obsługę i stymulowanie wzrostu otaczających je obszarów. Mimo dużego znaczenia wspomnianych miast dla sieci osadniczej obszaru studium zauważalny jest wzrost negatywnych zjawisk społeczno-gospodarczych oraz słabnąca dostępność komunikacyjna. Dlatego istotną rolą polityki przestrzennej dotyczącej miast obszaru pogranicza jest stymulowanie wzrostu poprzez dobór konkretnie zdefiniowanych zadań.

10.2. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla krajowego

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020.

KSRR nie wskazuje działań dotyczących bezpośrednio Wałbrzysza, Koszalina, Legnicy, Jeleniej Góry. Natomiast w dokumencie zawarto ogólne zapisy o potrzebie wspierania rozwoju ośrodków miejskich w strukturze osadniczej państwa. Poniżej przytoczono cele strategiczne odnoszące się w pośredni sposób do regionalnych ośrodków wzrostu.

Cel 1. Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów.

Wzrost konkurencyjności regionów, obok wzmocnienia pozycji ośrodków o randze metropolitalnej, zachodzić będzie przez rozprzestrzenianie procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich (ośrodki subregionalne i lokalne, obszary wiejskie). KSRR zakłada, że wdrożenie niżej przedstawionych działań, przyczyni się do „przenikanie zasobów” z najważniejszych ośrodków wzrostu (ośrodków wojewódzkich) na inne obszary, w tym do ośrodków o znaczeniu subregionalnym i lokalnym.

Działania w ramach celu 1: Tworzenie warunków dla dyfuzji procesów rozwojowych i ich absorpcja na obszary poza miastami wojewódzkimi:

- zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów,
- wspieranie rozwoju i znaczenia miast subregionalnych.

Cel 2. Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych

KSRR wskazuje obszary problemowe wymagające konkretnej interwencji. Przy procesie delimitacji takich obszarów pod uwagę zostały wzięte: sytuacja społeczno-gospodarcza, najmniej korzystne usytuowanie geograficzne względem głównych ośrodków wzrostu, zatrudnienie oraz niekorzystne przewidywania z punktu widzenia perspektyw rozwojowych i poziomu życia mieszkańców. Z analiz KSRR wynika, że miasta Wałbrzych, Koszalin, Legnica i Jelenia Góra są objęte szczególnymi działaniami, które mają na celu przeciwdziałać marginalizacji tych ośrodków.

Działania w ramach celu 2:

- wzmocnianie spójności w układzie krajowym,
- restrukturyzacja i rewitalizacja miast i innych obszarów tracących dotychczasowe funkcje społeczno-gospodarcze.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

Koncepcja określa hierarchię ośrodków osadniczych. Cztery omawiane tu miasta są widziane są z poziomu krajowego jako:

- ośrodki regionalne nie będące stolicami województw i liczące od 100 do 300 tys. mieszkańców: Wałbrzych, Koszalin, Legnica,
- ośrodek subregionalny wyróżniony jako dawne miasto wojewódzkie): Jelenia Góra.

Rozwoju wymienionych miast dotyczą trzy cele KPZK 2030.

Cel 1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności.

Główne obszary działań w tym celu obejmują:

- intensyfikację powiązań funkcjonalnych pomiędzy głównymi węzłami sieci osadniczej w układzie krajowym i międzynarodowym,
- integrację obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich.

Cel 2. Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie.

Główne obszary działań:

- wspomaganie spójności w układzie krajowym: Pomorze Środkowe-Polska Zachodnia-Polska Centralna-Polska Wschodnia, w tym wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych słabszych ośrodków miejskich i wspomaganie procesów koncentracji urbanizacji w miastach średnich i wybranych małych.
- regionalną integrację funkcjonalną, wspomaganie rozprzestrzeniania procesów rozwojowych na obszary poza głównymi miastami oraz budowanie potencjału do specjalizacji terytorialnej.
- zwiększanie dostępności transportowej wewnątrz regionów,
- wspieranie rozwoju ośrodków subregionalnych,
- integrację przestrzenną i funkcjonalną obszarów wiejskich,
- wspomaganie spójności w specyficznych obszarach problemowych, w tym restrukturyzację i rewitalizację zdegradowanych obszarów miast.

Cel 3. Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

Główne obszary działań:

- poprawa dostępności polskich miast i regionów w przestrzeni europejskiej,
- poprawa dostępności ośrodków subregionalnych oraz obszarów wiejskich,
- poprawa dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast,
- zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu, w tym poprawa dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego.

10.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego.

Plan określa Koszalin jako drugi, po Szczecinie, biegun wzrostu oraz jako centrum koszalińsko-kołobrzeskiego obszaru funkcjonalnego.

Wzmacnianie powiązań między biegunami wzrostu Szczecinem a Koszalinem jest zadaniem, które pozytywnie wpłynie na realizację celu strategicznego planu, jakim jest „zrównoważony rozwój przestrzenny województwa służący integracji przestrzeni regionalnej z przestrzenią europejską i krajową, spójności wewnętrznej województwa, zwiększeniu jego konkurencyjności oraz podniesieniu poziomu i jakości życia mieszkańców do średniego poziomu w Unii Europejskiej”.

W strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa zachodniopomorskiego ustalono, że Koszalin należy do strefy funkcjonalnej nadmorskiej z dominującą funkcją turystyczną (w tym uzdrowiskami), z udziałem gospodarki morskiej i rolnictwa.

W celu szczegółowym, dotyczącym przekształcenia sieci osadniczej wskazano jako kierunek działania rozwój szczecińskiego obszaru funkcjonalnego i koszalińsko-kołobrzeskiego obszaru funkcjonalnego (bieguny wzrostu społeczno-ekonomicznego województwa). Dla tego kierunku zalecono m.in.:

- wsparcie powiązań zewnętrznych Szczecina i Koszalina,
- tworzenie w miastach koszalińsko-kołobrzeskiego obszaru funkcjonalnego (KKOF) wydzielonych obszarów polityki rozwojowej, zarządzanych przez zarządy publiczno-prywatne, których zadaniem jest rehabilitacja i modernizacja wydzielonych części miast (m.in. miasto i gmina Kołobrzeg, Koszalin),
- poprawę powiązań między szczecińskim obszarem funkcjonalnym i koszalińsko-kołobrzeskim obszarem funkcjonalnym.

Plan wielokrotnie podkreśla potrzebę wzmocnienia powiązań Koszalina z Kołobrzegiem w celu zwiększenia potencjału rozwojowego i uzyskania efektu synergii. Zalecono następujące działania umożliwiające osiągnięcie tego celu:

- wykreowanie pasma rozwoju Koszalin-Kołobrzeg wzdłuż dróg krajowych nr 6 i nr 11 (projektowanych S6 i S11),
- wykorzystanie potencjału ludzkiego Koszalina i Kołobrzegu – uelastycznienie rynku pracy w aglomeracji przez wzrost powiązań funkcjonalnych i administracyjnych,
- wydłużenie sezonu turystycznego w Kołobrzegu w oparciu o usługi Koszalina,
- wykorzystanie potencjału akademickiego Koszalina dla zwiększenia potencjału koszalińsko-kołobrzeskiego obszaru funkcjonalnego,
- wspólne oferty turystyczne miast Koszalina i Kołobrzegu (np. w dziedzinie turystyki medycznej),
- wykorzystanie i wzmacnianie powiązań Kołobrzegu z Poznaniem, w tym portowych,
- rozwój funkcji logistycznych w oparciu o infrastrukturę transportową w układzie Koszalin - Kołobrzeg - Białogard - Zegrze Pomorskie,
- wspólny transport publiczny dla Koszalina i Kołobrzegu,
- zapobieganie rozlewaniu się miast Koszalina i Kołobrzegu oraz powstawaniu suburbiów.

Istotnym ustaleniem planu jest wskazanie potrzeby opracowania projektu planu zagospodarowania przestrzennego koszalińsko-kołobrzeskiego obszaru funkcjonalnego.

Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego.

Strategia uzależnia wszechstronny rozwój województwa od budowy silnych ośrodków miejskich, sprawnego układu transportowego oraz zaplecza infrastrukturalnego. Kluczowym elementem tego procesu będzie m.in. zwiększenie potencjału aglomeracji miejskiej Koszalina. Do osiągnięcia tego celu zostały wskazane cele kierunkowe:

- rozwój aglomeracji miejskiej Koszalina przez wykorzystanie walorów bliskości morza oraz budowę infrastruktury turystycznej, planowanie i programowanie rozwoju potencjału naukowego, kulturalnego w regionie oraz tworzenie instytucji i sieci współpracy o znaczeniu ponadregionalnym, rozwój przemysłu, przedsiębiorczości, potencjału społeczno-gospodarczego, modernizację i rozbudowę układu komunikacyjnego i sieci powiązań, w tym szczególnie dróg krajowych 6 i 11,
- rozwój ponadregionalnych, multimodalnych sieci transportowych,
- wspieranie rozwoju infrastruktury społeczeństwa informacyjnego.

Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego do roku 2020.

Cel strategiczny („gospodarczy ”): Zbudowanie konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki Dolnego Śląska.

Priorytet: Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Dolnego Śląska.

Działanie: Tworzenie obszarów oraz ośrodków wzrostu i rozwoju.

Wspierany jest rozwój aglomeracji i obszarów intensywnego kumulowania działalności gospodarczej, stanowiący ośrodki wzrostu społecznego i gospodarczego w skali regionu i kraju, przyczyniający się do zmniejszania dystansu rozwojowego w stosunku do innych regionów UE.

Cel strategiczny („przestrzenny”): Zwiększenie spójności przestrzennej i infrastrukturalnej regionu i jego integracja z europejskimi obszarami wzrostu.

Priorytet: Poprawa spójności przestrzennej regionu.

Działanie 1: Policentryczny rozwój sieci osadniczej oraz tworzenie nowoczesnych rozwiązań funkcjonalnych, przy zachowaniu walorów przyrodniczych, środowiskowych i krajobrazowych.

Umocnianie istniejącej struktury osadniczej przy pełnym wykorzystaniu potencjału poszczególnych elementów systemu osadniczego celem uzyskania integracji przestrzeni regionu.

Działanie 2: Rozwój przestrzenny i kształtowanie ładu przestrzennego w oparciu o Wrocławski Obszar Metropolitalny, aglomerację funkcjonalną Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego oraz ośrodki ponadregionalne.

Wykorzystanie istniejącego potencjału społeczno-gospodarczego, zlokalizowanego w obszarach intensywnej działalności gospodarczej poprzez takie ukierunkowanie przestrzennych zjawisk kumulowanych na tych obszarach, aby wystąpiło zjawisko jak najszybszego rozprzestrzeniania się ich w całej przestrzeni regionu.

Przedmiotem działania jest wspieranie inicjatyw zmierzających do integrowania społecznego, gospodarczego i przestrzennego

Działanie 3: Kształtowanie układów komunikacyjnych sprzyjających zrównoważonemu rozwojowi społecznemu i gospodarczemu regionu.

Podejmowanie przedsięwzięć celem uzyskania kompleksowej modernizacji i przebudowy układu komunikacyjnego, wpływającej na efektywne rozprzestrzenianie się impulsów rozwoju społeczno-gospodarczego, generowanych w ośrodkach wzrostu, oraz dążenie do takiego kształtowania się tych zjawisk, aby zachowywały one w pełni zasady zrównoważonego rozwoju i stałego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa.

Priorytet: Poprawa ładu przestrzennego, harmonijności struktur przestrzennych.

Działanie 4: Kształtowanie atrakcyjnych form różnorodnych zespołów zabudowy, w tym rewitalizacja obszarów zdegradowanych.

Działanie: Rozwój współpracy międzynarodowej w zakresie planowania przestrzennego, współpracy między regionami i jednostkami lokalnymi.

Zmiana Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego.

W kierunkach i zasadach planu wymienia się wśród głównych ośrodków aktywizacji, miasta o największym potencjale demograficznym: Wałbrzych, Legnicę i Jelenią Górę, będące ośrodkami o znaczeniu krajowym i regionalnym.

Kierunek: Poprawa spójności przestrzennej wewnętrznej i zewnętrznej oraz integracja głównych ośrodków miejskich z obszarami ich oddziaływania.

Kierunek będzie realizowany w oparciu o wzmożoną współpracę poszczególnych ośrodków województwa oraz ośrodków położonych na polskiej części pogranicza Polski i Czech i Polski i Niemiec i przy granicach z województwami opolskim, wielkopolskim i lubuskim.

Kierunek: Wzmacnianie funkcji węzłowej głównych ośrodków wzrostu oraz ośrodków równoważenia rozwoju.

Realizacja kierunku przez koncentrację obszarów aktywności gospodarczej w wyznaczonych ośrodkach, której motorem jest gospodarka oparta na wiedzy i innowacjach przy jednoczesnym rozwoju infrastruktury społecznej o znaczeniu ponadlokalnym w ośrodkach równoważenia rozwoju.

10.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju	Bariery rozwoju
<ul style="list-style-type: none"> ▪ korzystne położenie na szlakach i korytarzach komunikacyjnych: <ul style="list-style-type: none"> - strategiczne położenie Legnicy na przecięciu korytarzy CETC-ROUTE65 i III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego i jej dobre powiązanie z Wrocławiem i Dreznem - położenie Koszalina na skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych Berlin - Szczecin - Gdańsk - Kaliningrad oraz drogi krajowej nr 11 ▪ wysoki potencjał przyrodniczy i turystyczny: <ul style="list-style-type: none"> - położenie Koszalina na zapleczu strefy nadmorskiej, wysokie zasoby terenów zielonych w granicach miasta, atrakcyjne, urozmaicone ukształtowanie terenu, - położenie Wałbrzycha i Jeleniej Góry w paśmie Sudetów, - występowanie bogactw surowców naturalnych w subregionach otaczających Legnicę, Wałbrzych, Jelenią Górę ▪ liczne ośrodki szkolnictwa wyższego ▪ istniejące i aktywnie działające instytucje kultury ▪ funkcjonujące specjalne strefy ekonomiczne i parki technologiczne oraz liczne instytucje otoczenia biznesu wspierające rozwój przedsiębiorczości ▪ atrakcyjne tereny inwestycyjne ▪ rozwinięta sieć usług ▪ aspiracje lokalnej administracji, wynikające z uprzedniej pozycji miast jako ośrodków wojewódzkich. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ niska dostępność komunikacyjna: <ul style="list-style-type: none"> - brak szybkich połączeń drogowych i kolejowych Wałbrzycha i Jeleniej Góry z Wrocławskim Obszarem Metropolitalnym, - brak powiązań z innymi ośrodkami o randze krajowej i regionalnej, - brak dogodnych połączeń z regionami sąsiednich krajów: Wałbrzycha, Jeleniej Góry i Koszalina z Niemcami, Wałbrzycha, Jeleniej Góry i Legnicy z Czechami, Koszalina ze Skandynawią ▪ spadek znaczenia byłych miast wojewódzkich w skali kraju i regionu przez likwidację i ograniczenie funkcji wyższego rzędu ▪ postępujący spadek liczby mieszkańców ▪ rynek pracy niedostosowany do potrzeb ▪ brak integracji planowania rozwoju na obszarach funkcjonalnych miast ▪ brak zintegrowanych systemów transportu zbiorowego w miejskich obszarach funkcjonalnych ▪ słabo rozwinięta infrastruktura turystyki aktywnej oraz sezonowość oferty turystycznej

2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CEL 1. Zwiększanie innowacyjności i konkurencyjności miast

Kierunek 1. Stymulowanie rozwoju społeczno-gospodarczego miast

Działanie 1. Tworzenie atrakcyjnych ofert inwestycyjnych dla gospodarki:

- wyznaczenie terenów pod inwestycje i opracowanie profesjonalnej oferty inwestycyjnej,
- utworzenie systemu informacji gospodarczej w mieście (banku ofert inwestycyjnych i kooperacyjnych),
- wspieranie współpracy transgranicznej małych i średnich przedsiębiorstw
- Wałbrzych:
 - utworzenie klastra medycznego w oparciu o lecznictwo uzdrowiskowe,
 - budowa współpracy z partnerami niemieckimi na bazie zdobytego doświadczenia przy projekcie „Przedsiębiorczość bez granic polsko-czeski internetowy portal gospodarczy”

Jelenia Góra:

- utworzenie Jeleniogórskiego Parku Przemysłowego, parku technologicznego, Jeleniogórskiego Inkubatora Przedsiębiorczości

Podjęte działania inwestycyjne do 2020 r.:

Koszalin:

uzbrojenie terenów inwestycyjnych miasta, w tym uzbrojenie terenu Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej - Podstrefa Koszalin

Działanie 2. Wzmacnianie i rozwój sektora usług wyższego rzędu (edukacja, ochrona zdrowia, kultura)

Wałbrzych i Jelenia Góra:

- rozwój lecznictwa w powiązaniu z usługami typu wellness

Podjęte działania inwestycyjne do 2020 r.:

Koszalin:

- budowa filharmonii i sali koncertowej,

budowa wielofunkcyjnego kompleksu wodno-rekreacyjnego typu akwapark

Działanie 3. Zapewnienie wysokiej jakości powiązań w zakresie infrastruktury komunikacyjnej i technicznej

Podjęte działania inwestycyjne do 2020 r.:

Jelenia Góra:

- przebudowa drogi krajowej nr 3 wraz z budową południowej obwodnicy Jeleniej Góry

Legnica:

- przebudowa drogi krajowej nr 94 wraz z budową południowej ob-

wodnicy Legnicy

Wałbrzych:

- przebudowa drogi krajowej nr 35 wraz z budową zachodniej obwodnicy Wałbrzycha oraz budowa wschodniej obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej 379

Koszalin:

- uruchomienie lotniska cywilnego w Zegrzu Pomorskim koło Koszalina,

budowa zakładu termicznego przekształcania odpadów dla miast i gmin Pomorza Środkowego

Działanie 4. Wspieranie istniejących akademickich inkubatorów przedsiębiorczości oraz wzmocnienie współpracy przedsiębiorstw ze środowiskiem naukowym

Podjęte działania inwestycyjne do 2020 r.:

rozwój parku technologicznego w Koszalinie

Działanie 5. Tworzenie indywidualnego charakteru miast i ich promocja

Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra:

- przywracanie handlowo-usługowego charakteru ulic (powrót: krawców, introligatorów, rzemieślników artystycznych działających na rzecz zagranicznych turystów)

Wałbrzych:

- budowa nowych tras rowerowych w oparciu o kolarstwo górskie („Wałbrzych miasto MTB”)

Koszalin:

- utrzymywanie linii kolejowej „Pociąg do Mielnia”,
- realizacja projektu „autobusu wodnego” ułatwiającego komunikację z terenami nadmorskimi

Kierunek 2. Miasta jako atrakcyjne miejsca zamieszkania

Działanie 1. Tworzenie atrakcyjnej, zróżnicowanej oferty mieszkaniowej przez:

- modernizację oraz prywatyzację komunalnych zasobów mieszkaniowych,
- tworzenie zespołu mieszkań chronionych i socjalnych,
- wyposażenie w odpowiednią infrastrukturę nieruchomości przeznaczonych w MPZP pod budownictwo indywidualne i wielorodzinne,
- termomodernizację budynków użyteczności publicznej oraz mieszkalnych, wspieranie termomodernizacji budynków prywatnych

Działanie 2. Poprawa warunków zamieszkania przez procesy rewitalizacji w dzielnicach śródmiejskich i osiedlach z wielkiej płyty

Działanie 3. Podniesienie jakości przestrzeni publicznych, w tym otwartych terenów rekreacyjnych:

- rozbudowa miejskiej sieci dróg rowerowych, oraz zintegrowanie jej

- z euroregionalną siecią szlaków rowerowych,
- poprawa estetyki głównych miejsc publicznych,
- utrzymanie czystości ciągów komunikacyjnych,
- poprawa estetyki podwórz w centrach miast

Podjęte działania inwestycyjne do 2020 r.:

Wałbrzych:

- rewitalizacja zabytkowego śródmieścia Wałbrzycha,
- rewaloryzacja parków miejskich w Wałbrzychu: parku im. Sobieskiego, Skweru Sybiraków, parku w Rusinowej, park im. Kościuszki

Jelenia Góra:

- rewitalizacja Parku Norweskiego,
- rewitalizacja parku zdrojowego,
- rozbudowa infrastruktury związanej z narciarstwem biegowym w Sobieszowie „Transgranicznego Centrum Turystyki Aktywnej”,
- rewitalizacja kanału Młynówka na Bobrze

Koszalin:

- rewitalizacja Parku Księżąt Pomorskich,
- utworzenie staromiejskiej trasy turystycznej,
- budowa trasy turystycznej (Góra Chełmska, pradolina Dzierżęcinki, Jezioro Lubiatowskie),

przebudowa rynku staromiejskiego

Działanie 4. Poprawa jakości i dostępu do usług publicznych, zwłaszcza w sferze edukacji, opieki społecznej, kultury, sportu i rekreacji

Wałbrzych:

- utworzenie parku geologicznego

Jelenia Góra:

- rozbudowa sieci szlaków rowerowych i tras narciarstwa biegowego w Jagniątkowie,
- poszerzenie oferty usługowej otoczenia zamku Chojnik

Koszalin:

- budowa portu jachtowego i mariny na jeziorze Jamno

Podjęte działania inwestycyjne do 2020r.:

Wałbrzych:

- budowa Centrum Kongresowo-Turystycznego Zamek Książ,
- budowa muzeum przemysłu i techniki po kopalni „Julia”,
- „Styk” Wałbrzyska Strefa Kultury – wykreowanie przestrzeni dla potrzeb działalności kulturalnej, sportowej i edukacyjnej przestrzeni

wokół ulic Lewartowskiego - Plac Teatralny,

- ul. Nowy Świat - ul. A. Pługa – remonty budynków administracyjnych Urzędu Miejskiego w Wałbrzychu wraz z przystosowaniem obiektów dla osób niepełnosprawnych ruchowo

Jelenia Góra:

- budowa term cieplickich – Dolnośląskiego Centrum Rekreacji Wodnej,
- rewitalizacja zespołu pocysterskiego w Cieplicach

Koszalin:

- utworzenie multicum w Koszalińskiej Bibliotece Publicznej,
- budowa filharmonii i sali koncertowej,
- budowa wielofunkcyjnego kompleksu wodno-rekreacyjnego typu akwapark

Kierunek 3. Wzmocnienie spójności wewnętrznej miejskich obszarów funkcjonalnych

Działanie 1. Zapewnienie zintegrowanego systemu transportu zbiorowego.

Podjęte działania inwestycyjne do 2020 r.:

Wałbrzych:

- modernizacja linii kolejowych nr 274, 286 i 291, reaktywacja nieczynnych oraz budowa nowych odcinków linii kolejowych wraz z budową nowych przystanków kolejowych, celem uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej

Jelenia Góra:

- modernizacja linii kolejowych nr 274 i 311 wraz z budową nowych przystanków kolejowych, celem uruchomienia Jeleniogórskiej Kolei Miejskiej

Koszalin:

- utrzymanie linii kolejowej „Pociąg do Mielnia”(linia kolejowa 427),
budowa parkingów w mieście

Działanie 2 Zapewnienie ciągłości systemów zieleni i terenów otwartych w miastach

CEL 2. Wzmacnianie spójności zewnętrznej polskiej części pogranicza poprzez rozwijanie silnych powiązań miast w strukturze osadniczej i transportowej.

Kierunek 1. Rozbudowa oraz modernizacja infrastruktury transportowej służącej wzmacnianiu powiązań w kraju i regionie

Działanie 1. Modernizacja i rozbudowa układu transportu publicznego o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym.

Podjęte działania inwestycyjne do 2020 r.:

Jelenia Góra:

- modernizacja linii kolejowych nr 274 i 311

Wałbrzych:

- zakończenie modernizacji linii kolejowej nr 275 (E30/C-E30), stanowiącej element Wrocławskiej Kolei Aglomeracyjnej

Koszalin:

- modernizacja linii kolejowych nr 202 i 402

Działanie 2. Skrócenie czasu przejazdu do ośrodków o randze metropolitalnej i krajowej

Podjęte działania inwestycyjne do 2020 r.:

Jelenia Góra:

- przebudowa dróg krajowych nr 3 i 5 wraz z budową obejść miejscowości leżących na trasie do Wrocławia, Legnicy i Wałbrzycha,
- modernizacja linii kolejowej nr 274 na trasie Wrocław - Wałbrzych - Jelenia Góra

Legnica:

- przebudowa dróg krajowych nr 3 i nr 94 wraz z budową obejść miejscowości leżących na trasie do Wrocławia, Jeleniej Góry i Wałbrzycha,
- modernizacja linii kolejowej nr 275, (E30/C-E30) na trasie Wrocław - Legnica

Wałbrzych:

- przebudowa dróg krajowych nr 3, 5, 34 i 35 wraz z budową obejść miejscowości leżących na trasie do Wrocławia, Legnicy i Jeleniej Góry,
- modernizacja linii kolejowej nr 274 na trasie Wrocław - Wałbrzych - Jelenia Góra

Koszalin:

- uruchomienie lotniska cywilnego w Zegrzu Pomorskim,
- modernizacja linii kolejowej nr 202 Szczecin-Gdańsk do prędkości 120-160 km/h,
- modernizacja linii kolejowej nr 402 Koszalin - Kołobrzeg - Goleńców do prędkości 80-120 km/h,

- budowa drogi ekspresowej S6 Szczecin-Gdańsk z północnym obejściem Koszalina,

budowa drogi ekspresowej S11 Kołobrzeg - Koszalin - Poznań

Działanie 3. Przywrócenie powiązań komunikacyjnych z regionami państw sąsiednich.

Podjęte działania inwestycyjne do 2020 r.:

Jelenia Góra:

- przebudowa dróg krajowych nr 3 i nr 30 wraz z budową obejść miejscowości leżących na trasie do Zgorzelca, Drezna i Harrachova / Liberca,
- modernizacja linii kolejowej nr 274 na trasie Jelenia Góra - Zgorzelec - Drezno,
- modernizacja linii kolejowej nr 311 na trasie Jelenia Góra - Harrachov - Liberec;

Legnica:

- przebudowa drogi krajowej nr 94 wraz z budową obejść miejscowości leżących na trasie do Zgorzelca i Drezna,
- modernizacja linii kolejowych nr 275, 278 i 282 (E30/C-E30) na trasie Legnica - Zgorzelec - Drezno,
- modernizacja linii kolejowej nr 275, na trasie Legnica - Forst - Cottbus

Wałbrzych:

- przebudowa drogi krajowej nr 35 wraz z budową obejść miejscowości leżących na trasie do Meziměstí i Náchodu,
- modernizacja linii kolejowej nr 291 i wznowienie ruchu pasażerskiego na trasie Wałbrzych - Broumov i Wałbrzych - Náchod

Koszalin:

- tozbudowa i modernizacja drogi Via Hanseatica (Hamburg - Szczecin - Koszalin - Gdańsk - Kaliningrad),
- budowa drogi ekspresowej S6 wraz z obejściem północnym Koszalina jako elementu drogi Via Hanseatica,
- modernizacja linii kolejowych nr 202 oraz nr 402

Kierunek 2. Konkurencyjna pozycja ośrodków regionalnych jako centrów miejskich obszarów funkcjonalnych

Działanie 1. Zintegrowanie programowania i planowania rozwoju na obszarach funkcjonalnych miast, z zapewnieniem ciągłości podstawowych systemów przestrzennych

Działanie 2. Opracowanie i wdrożenie metod współpracy partnerskiej pomiędzy samorządami lokalnymi i innymi jednostkami, służących integracji działań

3.7. Miasta przygraniczne: Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec – wielokierunkowa współpraca transgraniczna i planowanie przestrzenne

11. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

11.1. Opis obszaru działań

Rzeki graniczne Odra i Nysa Łużycka dzielą na dwie części – polską i niemiecką – niektóre miejscowości. Spośród nich do największych należą polskie miasta wraz z ich niemieckimi odpowiednikami: Kostrzyn nad Odrą i Küstrin Kietz, Słubice i Frankfurt nad Odrą, Gubin i Guben, Zgorzelec i Görlitz. Miasto Świnoujście sąsiaduje z leżącym po drugiej stronie granicy niemieckim Ahlbeck (stanowiącym wraz z miejscowościami Heringsdorf i Bansin zespół kąpielisk nadmorskich).

Miasta przygraniczne mają różny potencjał centrotwórczy. Efektem tego są procesy urbanizacyjne, w których dostrzega się działania oparte na konkurencji między miastami leżącymi po obu stronach granicy, w mniejszym zaś stopniu na kooperacji. Nie bez znaczenia jest również peryferyjne położenie miast przygranicznych względem ośrodków krajowych, metropolitalnych i wojewódzkich. Dodatkowymi czynnikami wpływającymi negatywnie na rozwój polskich miast przygranicznych jest słaba tożsamość regionalna mieszkańców.

Potencjał miast przygranicznych wzrasta, jeżeli rozpatrujemy go łącznie po polskiej i niemieckiej stronie. W celu ilustracji konkretnych problemów i likwidowaniu barier rozwoju miast przygranicznych skonstruowane zostały profile miast ze wskazaniem potencjalnych pól współpracy transgranicznej.

11.2. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla krajowego

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020

Głównym celem jest budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych. Obszar pogranicza zostały zaliczony do obszarów problemowych; określono dla niego następujący kierunek działań: „Przewycięzanie niedogodności związanych z położeniem obszarów przygranicznych, szczególnie wzdłuż zewnętrznych granic UE”.

Kierunki działań dotyczące obszarów przygranicznych:

- zwiększania dostępności w relacjach krajowych i międzynarodowych,
- rozbudowa sieci połączeń transgranicznych na obszarach o szczególnych warunkach geograficznych (przedzielonych rzekami, obszarami morskimi, górskimi itp.),
- wzmacnianie subregionalnych ośrodków miejskich, które przedzielone są granicą państwa i które wykorzystując swoje położenie geograficzne mogłyby stać się centrami życia gospodarczego i kulturalnego dla terenów po obu stronach granicy,
- wielopłaszczyznowa współpraca transgraniczna na poziomie lokalnym, w tym zwiększanie wymiany gospodarczej, wspólne projekty dotyczące lokalnej infrastruktury oraz ochrony i wykorzystania dla turystyki potencjału środowiska przyrodniczego, wspólnego dziedzictwa kulturowego oraz rozwój transgranicznego systemu usług publicznych.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Cel 1:

Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów.

Kierunek: Wzmocnienie planowania przestrzennego na obszarach przygranicznych, aby zapewnić możliwość realizacji inwestycji transportowych, telekomunikacyjnych, ochrony środowiska i przeciw-

powodziowej, a także zapewnić tworzenie obszarów funkcjonalnych ośrodków miejskich podzielonych granicą państwa.

Cel 2:

Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej

Kierunek: Wzmacnianie procesów integracji obszarów przygranicznych przez:

- poprawę dostępności do centrum kraju oraz w relacjach międzynarodowych dzięki modernizacji i rozbudowie infrastruktury transportowej,
- przygotowanie transgranicznych planów zagospodarowania dla subregionalnych i lokalnych ośrodków miejskich podzielonych granicą oraz ich regionów przygranicznych: Frankfurt nad Odrą - Słubice, Guben - Gubin, Görlitz - Zgorzelec; zastosowanie zintegrowanego podejścia do planowania w wymiarze przestrzennym oraz społeczno-gospodarczym,
- stworzenie wspólnej sieci transportu publicznego, przyczyniającej się do wzmocnienia przepływu zasobów, dóbr i usług między przylegającymi miastami i ich obszarami funkcjonalnymi,
- stworzeniu mechanizmów koordynacji i kooperacji w systemie wieloszczeblowego zarządzania na poziomie subregionalnym i lokalnym.

11.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Zmiana Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego

Zespół miast Zgorzelec-Görlitz wraz z obszarem funkcjonalnym został określony w planie jako jeden z głównych ośrodków aktywizacji.

Kierunek: Poprawa spójności przestrzennej wewnętrznej i zewnętrznej oraz integracja głównych ośrodków miejskich z obszarami ich oddziaływania

Zasada: wzmacnianie współpracy położonych na pograniczach polsko-czeskim i polsko-niemieckim oraz przy granicach z województwami opolskim, wielkopolskim i lubuskim, dla integracji przestrzennej ośrodków.

Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego do roku 2020

Cel strategiczny („przestrzenny”): Zwiększenie spójności przestrzennej i infrastrukturalnej regionu i jego integracja z europejskimi obszarami wzrostu.

Priorytet: Poprawa spójności przestrzennej regionu.

Działanie: Policentryczny rozwój sieci osadniczej oraz tworzenie nowoczesnych rozwiązań funkcjonalnych, przy zachowaniu walorów przyrodniczych, środowiskowych i krajobrazowych.

Działanie: Kształtowanie układów komunikacyjnych sprzyjających zrównoważonemu rozwojowi społecznemu i gospodarczemu regionu.

Działanie: Rozwój i usprawnienie ponadregionalnej infrastruktury komunikacyjnej.

Priorytet: Poprawa ładu przestrzennego, harmonijności struktur przestrzennych.

Działanie: Kształtowanie atrakcyjnych form różnorodnych zespołów zabudowy, w tym rewitalizacja obszarów zdegradowanych.

Działanie: Rozwój współpracy międzynarodowej w zakresie planowania przestrzennego, współpracy między regionami i jednostkami lokalnymi. Intensyfikacja współpracy województwa dolnośląskiego z krajami czeskimi w dziedzinie transgranicznych połączeń komunikacyjnych.

Działanie: Ochrona dziedzictwa kulturowego.

Priorytet: Poprawa jakości i efektywności systemu edukacji badań naukowych

Działanie: Współuczestnictwo w tworzeniu europejskiej przestrzeni edukacyjnej i przestrzeni wiedzy.

Zmiana Planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego

Kostrzyn nad Odrą, Słubice i Gubin znajdują się w proponowanym paśmie rozwoju wzdłuż rzeki Odry i Nisy Łużyckiej, do autostrady A18 na południu. Dodatkowo Kostrzyn n. Odrą leży również w proponowanym paśmie rozwoju Kostrzyn n. Odrą - Gorzów Wlkp. - Strzelce Krajeńskie - Drezdenko. Za ważny czynnik intensyfikacji rozwoju regionu w jego południowo-zachodniej części będzie można uznać rozwój pasma Gubin - Brody (rejon zagłębia węgla brunatnego).

Ponadto w dokumencie określa się strefy przyspieszonej urbanizacji:

- dwumiasta polsko-niemieckie Guben - Gubin, Słubice - Frankfurt n. Odrą, Kostrzyn n. Odrą - Kietz,
- Kostrzyn n. Odrą - Gorzów Wlkp. - Strzelce Krajeńskie - Drezdenko.

Kostrzyn n. Odrą oraz Słubice wskazuje się jako ważne węzły komunikacyjne z potencjalną lokalizacją stacji transportu intermodalnego w Kostrzynie n. Odrą. Łęknica wskazywana jest jako ośrodek o znaczeniu turystycznym.

W zakresie komunikacji wodnej podkreśla się rolę portu w Kostrzynie n. Odrą, jako mogącego pełnić funkcję pomocniczą w stosunku do Szczecina. Do najważniejszych portów odcinka Odry w województwie lubuskim zaliczono również Słubice. Znaczenie głównie dla rozwoju turystyki mają przystanki na Nysie Łużyckiej (Gubin, Łęknica).

Planowana jest budowa drogi turystycznej tzw. drogi rokadowej, wzdłuż granicznego odcinka Odry i Nisy Łużyckiej.

Obszary Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (w tym na terenie Kostrzyna, Słubic, Gubina) uznaje się za „motor” rozwoju.

Strategia rozwoju województwa lubuskiego (projekt)

Perspektywiczną branżą mogącą wpłynąć na rozwój gospodarczy województwa lubuskiego jest branża wydobywcza, bazująca na naturalnych złożach – pokładach węgla brunatnego.

Na wielu drogach wojewódzkich w województwie występuje problem braku mostów na Odrze; szczególnie ważna jest budowa mostu w Miłsku, m.in. jako elementu przyszłej drogi ekspresowej Gubinek - Dorohusk.

Szczególne wzajemne oddziaływanie transgraniczne następuje na obszarze gmin bezpośrednio sąsiadujących z granicą polsko-niemiecką, zwłaszcza tzw. miast bliźniaczych, jak Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Łęknica.

Obszary przygraniczne województwa lubuskiego wymagają doinwestowania infrastrukturalnego. Istnieją potrzeby w zakresie budowy i modernizacji dróg, w tym budowy mostów na Nysie Łużyckiej i Odrze, celem zwiększenia gęstości połączeń drogowych i kolejowych z Niemcami.

Jedno z głównych pasm rozwoju stanowi obszar położony wzdłuż Odry i Nisy Łużyckiej (do autostrady A18 na południu), z ośrodkami o znaczeniu regionalnym i subregionalnym m.in. Kostrzynem nad Odrą, Gubinem, Słubicami. Wśród głównych pasm rozwojowych wyróżniono także obszar na północy województwa, od Kostrzyna nad Odrą, przez Gorzów Wlkp., Strzelce Krajeńskie do Drezdenka.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego wprowadziła nową kategorię obszarów, do których adresowana będzie polityka regionalna, tzw. obszary strategicznej interwencji. W województwie lubuskim wyróżniono między innymi ośrodki subregionalne i lokalne oraz obszary zagrożone powodzią jako obszary strategicznej interwencji. Zaliczyć można do nich Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Łęknice.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego

Miasto Świnoujście w strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa zostało przyporządkowane do dwóch stref funkcjonalno-przestrzennych:

- strefy nadodrzańskiej z dominującą funkcją gospodarczą (usługi, przemysł, gospodarka morską, rolnictwo) i transportową, z dużym udziałem turystyki i ochrony środowiska; w jej zasięgu znajduje się szczeciński obszar funkcjonalny,
- strefy nadmorskiej z dominującą funkcją turystyczną (w tym uzdrowiskami), z udziałem gospodarki morskiej i rolnictwa.

Zgodnie z ustaleniami planu Świnoujście odgrywa szczególną rolę we wzmacnianiu powiązań zewnętrznych województwa w zakresie rozwoju kontaktów transgranicznych w dziedzinie planowania przestrzennego i polityki regionalnej z Republiką Federalną Niemiec. Ustaleniami planu w tym zakresie są:

- współpraca z Meklemburgią-Pomorzem Przednim i Brandenburgią w zakresie transgranicznych obszarów chronionych,
- współpraca z Meklemburgią-Pomorzem Przednim i Brandenburgią w zakresie zagospodarowania turystycznego obszarów transgranicznych Dolnej Odry i Zalewu Szczecińskiego,
- rozwój systemów informacji przestrzennej,
- opracowanie studium Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina.

W zakresie powiązań transgranicznych plan proponuje dwa projekty: studium pogranicza polsko-niemieckiego oraz studium komunikacyjne powiązań transgranicznych.

Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020

Cel strategiczny: Wzrost innowacyjności i efektywności gospodarowania.

Cel kierunkowy: Zintegrowana polityka morska.

Działanie: rozwój gospodarki portowej, przez inwestycje i zmiany w strukturze organizacyjno-prawnej (w tym budowa portu zewnętrznego z terminalem LNG w Świnoujściu) wraz z poprawą dostępności transportowej do portów.

Cel strategiczny: Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu.

Cel kierunkowy: Rozwój infrastruktury energetycznej.

Działanie: budowa terminalu do odbioru gazu skroplonego LNG w Świnoujściu oraz zwiększenie zdolności przesyłowych systemów gazowniczych.

11.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju	Bariery rozwoju
<ul style="list-style-type: none"> ▪ transgraniczny potencjał turystyczny, dogodne tereny dla turystyki regionalnej, ponadregionalnej i międzynarodowej ▪ dobre powiązania drogowe z Europą Zachodnią ▪ walory naturalne, położenie nad rzeką/morzem, w otoczeniu zieleni ▪ sąsiedztwo rozwiniętych gospodarczo krajów: Niemcy, Szwecja, Dania, Czechy oraz bliskie sąsiedztwo metropolii berlińskiej, Drezna i 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ peryferyjne położenie względem centralnej Polski ▪ słabe wykorzystanie transportu wodnego śródlądowego ▪ drenaż endogenicznych potencjałów przez krajowe i zagraniczne ośrodki ▪ zagrożenia powodziowe ▪ brak zintegrowanego podejścia do planowania w wymiarze przestrzennym oraz społeczno-gospodarczym w wymiarze trans-

<p>Pragi</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ miasta bliźniacze, posiadające miasta partnerskie po stronie niemieckiej (lub traktowanie miast bliźniaczych jako jednego organizmu, oferującego uzupełniające się funkcje gospodarcze, przestrzenne, kulturalne) 	<p>granicznym</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ niedostatecznie rozwinięta infrastruktura turystyczna ▪ brak instytucji wspierających przedsiębiorczość
<p>Potencjał rozwoju charakterystyczny dla poszczególnych miast przygranicznych</p>	<p>Bariery rozwoju charakterystyczne dla poszczególnych miast przygranicznych</p>
<p>Świnoujście</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ największe miasto i naturalna stolica wyspy Uznam ▪ transgraniczny potencjał przyrodniczy, bogate zasoby środowiska (delta wsteczna Świny) i krajobrazu przyrodniczego w powiązaniu z częścią wyspy Uznam po stronie niemieckiej, sąsiedztwo Wolińskiego Parku Narodowego ▪ uzdrowisko i kurort nadmorski ▪ duży port jako najbliższy duży port morskimi dla wschodnich Niemiec, w szczególności dla rejonu Berlina, Brandenburgii i Meklemburgii ▪ bliskość portu lotniczego Heringsdorf ▪ korzystne położenie na ważnym szlaku morskim oraz lokalizacja największego w Polsce terminalu promowego ▪ dobre skomunikowanie kolejowe z niemiecką częścią wyspy Uznam i dalej z Niemcami ▪ dobre powiązania wodne z krajami nadbałtyckimi ▪ budowa terminalu do przeładunku gazu skroplonego ▪ rozwój produkcji stoczniowej oraz wzrost potencjału przedsiębiorstw związanych z tą branżą 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ brak stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin ▪ ograniczona oferta kulturalno-rekreacyjna poza sezonem letnim ▪ sezonowość turystyki ▪ silna antropopresja na środowisko przyrodnicze w sezonie letnim ▪ zmniejszanie liczby ludności stałej i starzenie się społeczności ▪ potencjalne konflikty przyrodnicze z obszarami Natura 2000 na terenach przemysłowych i portowych, w tym znajdujących się w granicach portu morskiego
<p>Kostrzyn nad Odrą</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ dogodne warunki rozwoju gospodarczego (Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna, Kostrzyński Klaster Papierniczy) ▪ śródlądowy port rzeczny ▪ węzeł komunikacyjny (drogi wodne E30 i E70, linia kolejowa C-E59) ▪ warunki do uprawiania turystyki wodnej (projekty: „łączą nas rzeki”, „Odra dla turystów 2014”) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ postępująca degradacja sieci transportowej ▪ brak obwodnicy z mostem na Odrze ▪ zły stan linii kolejowych Berlin - Gorzów Wlkp. i Szczecin - Wrocław ▪ brak historycznego centrum miasta (zniszczone w trakcie działań wojennych)

<ul style="list-style-type: none"> ▪ zasoby dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego (Park Narodowy Ujście Warty, Park Krajobrazowy Ujście Warty, twierdza Kostrzyn oraz okoliczne forty) ▪ dogodne tereny dla turystyki regionalnej, ponadregionalnej i międzynarodowej ▪ coroczna impreza promująca miasto „Przystanek Woodstock” ▪ położenie w euroregionie Pro Europa Viadrina 	
<p>Słubice</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ dogodne warunki rozwoju gospodarczego (Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna) ▪ II Paneuropejski Korytarz Transportowy), biegnącej wzdłuż autostrady A2 i magistrali kolejowej E20 ▪ bliskość lotniska BBI w Berlinie ▪ szybkie połączenie z Berlinem (A12, pociąg ekspresowy) ▪ port towarowo-pasażerski na Odrze ▪ Collegium Polonicum – wspólna placówka naukowo-badawcza Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu oraz Uniwersytetu Europejskiego Viadrina we Frankfurcie n. Odrą ▪ położenie w euroregionie Pro Europa Viadrina 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ historyczne przedmieście po stronie niemieckiej we Frankfurcie n. O. ▪ brak obwodnicy miasta (oraz wsi Kunowice i Drzecin) ▪ brak dworca kolejowego ▪ niewystarczające połączenie systemów komunikacyjnych z Frankfurtem n. O. (jeden most drogowy na rzece Odrze) ▪ dysproporcja w rozwoju gospodarczym pomiędzy na rzecz Frankfurtu
<p>Gubin</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ dogodne warunki rozwoju gospodarczego (Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna) ▪ złoża węgla brunatnego ▪ wspólna gospodarka ściekowa z miastem Guben ▪ położenie w euroregionie Sprewa-Nysa-Bóbr 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ historyczne przedmieście po stronie niemieckiej w Guben ▪ brak pasażerskich połączeń kolejowych ▪ wyłącznie fragmentaryczne uzbrojenie terenów inwestycyjnych
<p>Zgorzelec</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ III Paneuropejski Korytarz Transportowy ▪ węzeł komunikacyjny, łączący autostradę A4 z systemem autostrad niemieckich, leżący na linii kolejowej E30 ▪ położenie w regionie o dużych możliwościach 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ negatywne zjawiska społeczno-demograficzne: ujemne saldo migracji, ujemny przyrost naturalny, spadek liczby ludności w latach 2002-2009 ▪ miejsca pracy kreowane głównie poprzez

<p>rozwoju (kompleks paliwowo-energetyczny Turów - Bogatynia)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ dogodne warunki rozwoju gospodarczego (Kamienogórska Specjalna Strefa Ekonomiczna, klaster Grupy Kooperacyjnej Przedsiębiorców MTD - Starostwo Powiatowe w Zgorzelcu) ▪ ważny ośrodek usługowy w skali subregionalnej ▪ wysoka aktywność kapitału zagranicznego ▪ wyższe dochody miasta niż średnie dla województwa dolnośląskiego ▪ sąsiedztwo Görlitz, będącego ośrodkiem ponadregionalnym Saksonii ▪ powiązania funkcjonalne z Görlitz ▪ walory historyczno-kulturowe Przedmieścia Nyskiego o szczególnych powiązaniach przestrzennych ze starym miastem w Görlitz 	<p>sferę publiczną</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ struktura przestrzenna miasta, oparta na układzie prawobrzeżnego przedmieścia Görlitz ▪ słabo wykształcone samodzielne funkcje miejskie w stosunku do Görlitz (m.in. centra sklepowe po niemieckiej stronie) ▪ zdegradowane tereny nadrzeczne (Przedmieście Nyskie) ▪ brak wystarczającej liczby mostów przez rzekę ▪ brak powiązania systemu transportu publicznego Zgorzelca z dobrze rozwiniętym systemem Görlitz ▪ brak zintegrowanej polityki mieszkaniowej
---	--

12.Cele i kierunki polityki przestrzennej

Świnoujście

CEL 1. Wielopłaszczyznowa współpraca na poziomie lokalnym transgranicznym (miasto Świnoujście - gmina Heringsdorf)

Kierunek 1. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania przestrzenią planistyczną

- Działanie 1.** Stworzenie wspólnego planu zagospodarowania przestrzennego obejmującego miasto Świnoujście oraz gminę Heringsdorf
- Działanie 2.** Prowadzenie portalu geodezyjnego obejmującego polski i niemiecki obszar przygraniczny – stworzenie systemu informacji przestrzennej
- Działanie 3.** Stworzenie wspólnego katalogu architektury nadmorskiej/ architektury uzdrowiskowej zawierającego wytyczne realizacyjne oraz przykłady dobrych praktyk
- Działanie 4.** Stworzenie narzędzi prawnych umożliwiających badanie lokalnego trans granicznego oddziaływania inwestycji na środowisko/ monitoring wpływu inwestycji na obszar przygraniczny

Kierunek 2. Rozwój transgranicznej komunikacji miejskiej i turystycznej

- Działanie 1.** Budowa zintegrowanego ze stroną niemiecką systemu park & bike oraz lokalizacja strategicznych parkingów
- Działanie 2.** Uruchomienie bezpośredniej linii autobusowej relacji Świnoujście - Heringsdorf, łączącej port lotniczy Heringsdorf z centrum miasta
- Działanie 3.** Rozbudowa systemu tras pieszo-rowerowych w części przygranicznej

Podjęte działania inwestycyjne:

- budowa dwukierunkowej ścieżki w ramach Międzynarodowego Bałtyckiego Szlaku Rowerowego R-10 wzdłuż ul. Jachtowej

Działanie 5. Rozwój linii europejskiej nr 290/291 o charakterze całorocznym, łączącej Świnoujście z trzema cesarskimi uzdrowiskami (Ahlbeck, Bansin oraz Heringsdorf)

Działanie 6. Podjęte działania inwestycyjne:

- budowa promenady w dzielnicy nadmorskiej – Salonu i Forum Kurortów - w tym przebudowa istniejącego bulwaru spacerowego oraz budowa nowych odcinków wraz z łącznikami w kierunku plaż

Działanie 7. Budowa stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin.

Kierunek 3. Rozwój transgranicznej infrastruktury turystycznej

Działanie 1 Utworzenie polsko-niemieckiego instytutu rozwoju turystyki transgranicznej,

Działanie 2. Rozwój systemu informacji turystycznej, stworzenie polsko-niemieckiego centrum informacyjnego umożliwiającego zapoznanie się z ofertą uzdrowiska

Działanie 3. Podjęte działania inwestycyjne:

- budowa Centrum Kultury i Sportu przy ul. Matejki, które służyć będzie zarówno mieszkańcom Świnoujścia, jak i turystom oraz kuracjom

Działanie 4. Budowa pływalni miejskiej z elementami akwaparku poprawiającej infrastrukturę turystyczną miasta oraz połączenie jej z ofertą Term Bałtyckich znajdujących się w gminie Heringsdorf

Działanie 5. Podjęte działania inwestycyjne:

- zagospodarowanie basenu północnego na port jachtowy – stworzenie centrum żeglarskiego

Działanie 6. Podjęte działania inwestycyjne:

Rewaloryzacja zabytkowego parku zdrojowego

Działanie 7. Utworzenie krajowego centrum rehabilitacyjnego, zajmującego się profesjonalną rehabilitacją i nauką zawodu/ dwujęzyczny cykl nauki.

Kierunek 4. Tworzenie wysokiej jakości wspólnej oferty inwestycyjnej w oparciu o potencjał portowy Świnoujścia

Działanie 1. Rozwój gospodarczy oparty na transgranicznej współpracy przez stworzenie wspólnej platformy informacyjnej o terenach inwestycyjnych

Działanie 2. Podjęte działania inwestycyjne:

- budowa portu zewnętrznego wraz z terminalem do regazyfikacji gazu skroplonego

Działanie 3. Rozbudowa infrastruktury lądowej terminalu promowego

- Kierunek 5.** Wspólny marketing produktów transgranicznych, działań informacyjnych oraz atrakcji regionalnych
- Działanie 1.** Stworzenie wspólnej platformy informacyjnej o miejscach hotelowych
 - Działanie 2.** „Rejsy uzdrowiskowe” – wykorzystanie połączeń promowych ze Skandynawii do rozwoju turystyki leczniczej i typu wellness & spa
 - Działanie 3.** Stworzenie transgranicznego szlaku turystycznego „Cesarskie uzdrowiska”
 - Działanie 4.** Wypromowanie pętli żeglarskiej Świnoujście - Kołobrzeg - Bornholm - Sassnitz - Świnoujście

CEL 2. Podniesienie krajowej i transgranicznej dostępności komunikacyjnej miasta

- Kierunek 1.** Wzmocnienie dostępności komunikacyjnej miasta w układzie międzywojewódzkim i krajowym
- Działanie 1.** Modernizacja linii kolejowej Świnoujście - Szczecin - Zielona Góra - Wrocław (C-E59) do prędkości min. 120 km/h
 - Działanie 2.** Budowa stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin
- Kierunek 2.** Wzmocnienie dostępności komunikacyjnej miasta w układzie europejskim
- Działanie 1.** Realizacja inwestycji dalekobieżnej linii kolejowej łączącej Świnoujście z Berlinem przez Ducherow
 - Działanie 2.** Utworzenie śródlądowego połączenia turystycznego Świnoujście - Szczecin - Berlin
 - Działanie 3.** Uruchomienie bezpośredniej linii autobusowej relacji Świnoujście - Heringsdorf, łączącej port lotniczy Heringsdorf z centrum miasta
 - Działanie 4.** Wprowadzenie całorocznej linii lotniczej łączącej Heringsdorf z Krakowem i Warszawą
 - Działanie 5.** Poszerzenie oferty połączeń promowych o połączenie relacji Świnoujście - Kopenhaga

Kostrzyn nad Odrą

CEL 1. Kostrzyn nad Odrą intermodalnym węzłem komunikacyjnym na polsko-niemieckim pograniczu

- Kierunek 1.** Modernizacja i rozbudowa systemu komunikacji drogowej w ujęciu transgranicznym i regionalnym
- Działanie 1.** Realizacja obwodnicy miasta. z transgranicznym połączeniem drogowym oraz nowym mostem przez Odrę
- Podjęte działania inwestycyjne:**
- przygotowanie do podjęcia działań planistycznych, negocjacja koncepcji lokalizacji tego połączenia oraz jego realizacji między Województwem Lubuskim a Krajem Związkowym Brandenburgia
- Działanie 2.** Przystosowanie niemieckiej drogi B1 do zwiększonego ruchu i obciążenia aż do obwodnicy Berlina
 - Działanie 3.** Modernizacja dróg krajowych nr 31 i nr 22

Kierunek 2. Modernizacja i rozbudowa systemu komunikacji kolejowej w ujęciu transgranicznym i regionalnym

Działanie 1. Modernizacja linii kolejowej Kostrzyn n. O. - Gorzów Wlkp. - Krzyż do parametrów umożliwiających osiągnięcie prędkości 100-120 km/h

Działanie 2. Modernizacja linii kolejowej C-E59 do parametrów umożliwiających osiągnięcie prędkości 120-140 km/h

Działanie 3. Rozwijanie lokalnych połączeń kolejowych

Kierunek 3. Wykorzystanie Odry w transporcie pasażerskim i towarowym

Działanie 1. Poprawa żeglowności międzynarodowych tras wodnych E70 i E30

Działanie 2. Rozwój portu odrzańskiego umożliwiającego nowoczesną obsługę przewozów pasażerów i towarów

Działanie 3. Przekształcenie portu śródlądowego w centrum logistyczne

CEL 2. Kostrzyn n. O jako subregionalny ośrodek obszaru transgranicznego Ziemi Lubuskiej i Brandenburgii

Kierunek 1. Tworzenie i rozwój transgranicznej oferty usługowo-turystycznej

Działanie 1 Poprawa jakości i rozbudowa istniejącej bazy turystyki wodnej, pieszej i rowerowej:

- przystosowanie dróg wodnych E70 oraz E30 do pełnienia funkcji turystycznych szlaków
- budowa nowej przystani wodnej
- budowa spacerowych ciągów pieszych wzdłuż Warty
- przygotowanie obiektów usługowych i gastronomicznych obsługujących turystów

Podjęte działania inwestycyjne:

- realizacja projektu „Odra dla turystów 2014”
- kontynuacja budowy systemu ścieżek rowerowych w oparciu o istniejące odcinki (międzynarodowa trasa R 1) w kierunku Namysłina, Gorzowa Wlkp., Górzycy i Słońska

Działanie 2 Rewitalizacja zabytkowych kompleksów – fortów: Czarnów, Sarbinowo, Żabice – oraz stworzenie transgranicznego produktu fortyfikacji kostrzyńskich, włączając fort Gorgast w Niemczech

Podjęte działania inwestycyjne:

- rewitalizacja twierdzy Kostrzyn

Kierunek 2. Spójność funkcjonalna miast w oparciu o wspólną politykę przestrzenną

Działanie 1.

- Opracowanie spójnych koncepcji rozwoju i planów zagospodarowania miast transgranicznych
- Uzgadnianie decyzji lokalizacyjnych i rozbudowy obiektów m.in. przemysłowych, sportowych, kulturalnych, wielkoobszarowych obiektów usługowych

Działanie 2. Zintegrowana rewitalizacja miejskich terenów nad Odrą

- Działanie 3.** Ochrona przeciwpowodziowa:
- budowa i modernizacja zabezpieczeń przeciwpowodziowych dla Odry i Warty
 - udrożnienie systemu rowów melioracyjnych
- Działanie 4. Podjęte działania inwestycyjne:**
- odtworzenie tkanki miejskiej oraz odbudowa historycznego centrum - starego miasta

Słubice

CEL 1. Wzmocnienie i rozwój dwumiasta Słubice-Frankfurt nad Odrą

Kierunek 1. Wprowadzenie transgranicznej komunikacji miejskiej i turystycznej

- Działanie 1.** Uruchomienie linii autobusowej z perspektywą budowy linii tramwajowej Frankfurt-Słubice
- Działanie 2.** Budowa na Odrze mostu pieszo-rowerowego w centrum Słubic
- Działanie 3.** Stworzenie wspólnej koncepcji organizacji ruchu drogowego
- Działanie 4.** Budowa nowych lokalnych ścieżek rowerowych w Słubicach i połączenie ich z siecią ścieżek po niemieckiej stronie
- Działanie 5.** Wytaczanie spójnych transgranicznie szlaków turystycznych

Kierunek 2. Zintegrowana polityka przestrzenna miast

- Działanie 1.**
- Poprawa wizerunku miasta przez rewitalizację kluczowych obszarów miejskich, w tym otwarcie na Odrę, ożywienie i rozwój terenów nadrzecznych jako wspólnego centrum miejskiego
 - Zagospodarowanie przestrzeni na moście we Frankfurcie po rozbiorze budynków Straży Granicznej

Podjęte działania inwestycyjne:

- zintegrowane działania na rzecz rekonstrukcji i restauracji znaczących obiektów zabytkowych m.in. wieży Kleista w Słubicach, domu Bollfrasa we Frankfurcie

Działanie 2. Kształtowanie wspólnego systemu nadrzecznej zieleni oraz w centrum miast

- Działanie 3.**
- Opracowanie transgranicznych planów i koncepcji rozwoju miast
 - Uzgadnianie decyzji lokalizacyjnych i rozbudowy obiektów m.in. przemysłowych, sportowych, kulturalnych, wielkoobszarowych obiektów usługowych

Podjęte działania inwestycyjne:

- transgraniczny Zintegrowany Plan Rozwoju Miasta Słubice i Frankfurt n. O. – przygotowanie wniosku o dofinansowanie ze środków europejskich

Działanie 4. Transgraniczna ochrona przeciwpowodziowa – wzmocnienie i modernizacja obiektów ochrony przeciwpowodziowej

Kierunek 3. Transgraniczna oferta turystyczna z wykorzystaniem Odry

Działanie 1. Poprawa jakości istniejącej bazy turystyki wodnej, pieszej i rowerowej

Działanie 2. Budowa marin dla małych jednostek pływających w Świecku i Nowym Lubuszu

Działanie 3. Wypracowanie i wdrożenie wspólnej koncepcji rozbudowy infrastruktury portowej dla potrzeb turystyki wodnej – port i przystań

Podjęte działania inwestycyjne:

- wsparcie realizacji projektu „Odra dla turystów 2014 – rozwój turystyki wodnej na transgranicznym obszarze Doliny Środkowej Odry”
- zamówienie dwóch statków wycieczkowych
- montaż systemu informacyjnego „Gelbe Welle” na przystani w Słubicach

Kierunek 4. Współpraca transgraniczna i wspólny marketing miejski Europejskiego Miasta Bliźniaczego Słubice-Frankfurt n. O.

Działanie 1. Budowa transgranicznej sieci współpracy wspierającej lokalizowanie nowych przedsiębiorstw w Słubicach i Frankfurcie n.O

Podjęte działania inwestycyjne:

- Słubicko-Frankfurckie Centrum Kooperacji, realizacja, inicjacja i wsparcie projektów z zakresu: nauki języka sąsiada, gospodarki, kultury, publicznej komunikacji miejskiej, sportu, turystyki

Działanie 2. Wsparcie dla realizacji zadań *Słubicko-Frankfurckiego Planu Działania 2010-2020*

Działanie 3. Stworzenie i wdrożenie wspólnego produktu turystycznego

Działanie 4. Budowa i wdrożenie wspólnego drogowego miejskiego systemu informacyjnego

Działanie 5. Wspieranie rozwoju sieci współpracy w zakresie edukacji

Podjęte działania inwestycyjne:

- stworzenie polsko-niemieckiego systemu edukacji przedszkolnej wraz z infrastrukturą (umowa na budowę przedszkola)

Cel 2. Słubice-Frankfurt nad Odrą intermodalnym węzłem komunikacyjnym na polsko-niemieckim pograniczu

Kierunek 1. Rozwój powiązań drogowych w układzie międzynarodowym i ponadregionalnym

Działanie 1. Budowa/modernizacja dróg:

- budowa drogi wzdłuż granicznego odcinka Odry i Nysy Łużyckiej od Kostrzyna n. O. do Łęknicy
- budowa obwodnicy Słubic (oraz wsi Kunowice i Drzecin)

Działanie 2. Budowa połączenia drogowego w rejonie Frankfurt n. O./Słubice i Eisenhüttenstadt/Kłopot

Kierunek 2. Rozwój powiązań kolejowych w układzie międzynarodowym i ponadregionalnym

- Działanie 1.** Stworzenie korzystnej transgranicznej taryfy cenowej dla wykorzystania połączeń kolejowych dworca we Frankfurcie
- Kierunek 3.** Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze w celu zapewnienia żeglowności szlaku wodnego od ujścia Warty do Gliwic o parametrach III klasy żeglowności
- Działanie 1.** Rozwój portu umożliwiającego nowoczesną obsługę przewozów pasażerskich i towarowych
- Działanie 2.** Przekształcenie portu śródlądowego w centrum logistyczne

Gubin

CEL 1. Gubin-Guben transgranicznym ośrodkiem przemysłowym

Kierunek 1. Budowa zagłębia węgla brunatnego Gubin-Brody

Działanie 1. Budowa kopalni węgla brunatnego

Działanie 2. Budowa elektrowni

Działanie 3. Budowa Gubińskiego Parku Technologicznego (GPT)

CEL 2. Poprawa dostępności transportowej w układzie międzynarodowym i ponadregionalnym

Kierunek 1: Rozwój powiązań drogowych

- Działanie 1.**
- Modernizacja drogi krajowej nr 32 Gubin - Krosno Odrzańskie - Zielona Góra
 - Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 268 Gubin - Lubsko - Żary
 - Budowa mostu na Odrze w Milsku

Kierunek 2. Rozwój powiązań kolejowych

- Działanie 1.**
- Modernizacja linii nr 275 Guben - Gubin - Lubsko - Jasień - Żagań (z remontem mostu na Nysie Łużyckiej)
 - Modernizacja linii nr 358 Guben - Gubin - Krosno Odrzańskie - Czerwieńsk - Zielona Góra

CEL 3. Miasto Gubin-Guben jako subregionalny ośrodek obszaru transgranicznego Ziemi Lubuskiej i Brandenburgii

Kierunek 1. Tworzenie transgranicznej oferty usługowo-turystycznej dla mieszkańców miast Gubin-Guben

- Działanie 1.** Poprawa jakości i rozbudowa istniejącej bazy turystyki wodnej, pieszej i rowerowej
- budowa regionalnych ścieżek rowerowych w mieście i okolicach (połączenie z analogiczną siecią po stronie niemieckiej)
 - modernizacja szlaku wodnego na Nysie Łużyckiej z budową przystani kajakowej
 - wzmacnianie usług sportu i rekreacji, w tym: modernizacja stadionu miejskiego, rozbudowa Miejskiego Ośrodka Sportowego, poprawa oferty noclegowo- gastronomicznej

Podjęte działania inwestycyjne:

- „Zielona Ścieżka Gubin-Guben”
 - trasa spacerowa łącząca Gubin i Guben – remont i budowa ciągów pieszo-rowerowych
 - modernizacja parków miejskich i terenów zielonych
 - budowa punktów widokowych na Wzgórzach Gubińskich
 - zagospodarowanie ciągu pieszego przy ul. 3 Maja wraz z budową placu z fontanną i przebudową ul. Dąbrowskiego
- Działanie 2.** Odbudowa i remont obiektów zabytkowych:
- dalsza odbudowa kościoła farnego w euromieście Gubin-Guben i zagospodarowanie na potrzeby „Centrum Spotkań Polsko-Niemieckich”
 - remont baszt i zabytkowych kamienic wraz z rewitalizacją terenów ochrony konserwatorskiej
- Podjęte działania inwestycyjne:**
- renowacja wieży kościoła farnego
- Kierunek 2.** Spójność funkcjonalna miast w oparciu o wspólną politykę przestrzenną
- Działanie 1** Opracowanie spójnych koncepcji rozwoju i planów zagospodarowania miast transgranicznych
- Działanie 2** Zintegrowana rewitalizacja miejskich terenów nadrzecznych Nysy Łużyckiej
- Działanie 3** Kształtowanie przestrzeni publicznych, w tym:
- zagospodarowanie ciągu pieszego ul. 3 Maja wraz z budową placu z fontanną i przebudowa ul. Dąbrowskiego
 - przebudowa ul. Kresowej, Rycerskiej, Grunwaldzkiej
- Kierunek 3.** Wzmacnianie pozycji miast Gubin-Guben jako ośrodka usługowo-przemysłowego oraz akademickiego o randze regionalnej
- Działanie 1.** Tworzenie wysokiej jakości oferty inwestycyjnej w oparciu o wspólną politykę przestrzenną miast Gubin-Guben
- Podjęte działania inwestycyjne:**
- realizacja infrastruktury pod budowę przyszłych osiedli budownictwa mieszkaniowego
- Działanie 2.** Budowa filii Uniwersytetu Zielonogórskiego oraz Brandenburskiego Uniwersytetu Technicznego w Cottbus
- Działanie 3.** Rozwój wyspecjalizowanej kadry sektora przemysłowego

Zgorzelec

CEL 1. Zgorzelec-Görlitz jako miasto o jednorodnej strukturze przestrzennej i silnych wzajemnych relacjach

Kierunek 1. Rozwój transgranicznej komunikacji miejskiej i turystycznej

Działanie 1. Budowa linii tramwajowej Görlitz-Zgorzelec

Działanie 2. Budowa zintegrowanego ze stroną niemiecką systemu park & bike

Działanie 3. Uzupełnienie istniejącego układu komunikacyjnego o dodatkowe połączenia transgraniczne

Podjęte działania inwestycyjne (do 2020 r.):

– opracowanie koncepcji układu komunikacyjnego Zgorzelca zintegrowanego ze stroną niemiecką oraz realizacja zadań wynikających z koncepcji

Działanie 4. Rozbudowa systemu tras pieszo-rowerowych w części przygranicznej miasta

Podjęte działania inwestycyjne (do 2020 r.):

– budowa tras pieszo-rowerowych o charakterze rekreacyjno-edukacyjnym: trasa od Zgorzelca do Radomierzyc wzdłuż rzeki Nysy (ok.17,5 km) w ramach projektu „Przygoda z Nysą”

– rewitalizacja istniejących szlaków pieszych i dostosowanie ich do ruchu pieszo-rowerowego

– wytyczenie nowych szlaków rowerowych, wytyczenie nowych szlaków pieszych i ścieżek spacerowo-dydaktycznych,

– oznaczenie szlaku wodnego na Nysie Łużyckiej, przygotowanie infrastruktury związanej z turystyką kajakową w ramach projektu „Przygoda z Nysą”

Kierunek 2. Tworzenie wysokiej jakości oferty inwestycyjnej w oparciu o wspólną politykę przestrzenną miast Zgorzelec/Görlitz

Działanie 1.

- Rozwój gospodarczy oparty na transgranicznej współpracy
- Stworzenie wspólnej platformy informacyjnej o terenach inwestycyjnych

Podjęte działania:

– realizacja projektu „Wyrównywanie jakości usług i rozbudowa polsko-niemieckiej sieci kooperacyjnej ET&CC”

Działanie 2. Wzmacnianie wizerunku miasta w oparciu o wielokulturowość narodów Polski i Niemiec oraz mniejszości narodowe

Kierunek 3. Tworzenie transgranicznej oferty usługowej dla mieszkańców miast Zgorzelec/Görlitz

Działanie 1. Tworzenie zaplecza dla lokalnych imprez kulturalnych oraz udostępnianie istniejącej infrastruktury usługowej dla mieszkańców obu miast

Podjęte działania (do 2020 r.):

- modernizacja Miejskiego Domu Kultury
- modernizacja i przebudowa amfiteatru
- Działanie 2.** Zrównoważone zarządzanie gospodarką mieszkaniową po obu stronach granicy
- Kierunek 4.** Spójność funkcjonalna w oparciu o wspólną politykę przestrzenną
 - Działanie 1.**
 - Opracowanie spójnych koncepcji rozwoju i planów zagospodarowania miast transgranicznych.
 - Uzgadnianie decyzji lokalizacyjnych i rozbudowy obiektów m.in. przemysłowych, sportowych, kulturalnych, wielkoobszarowych obiektów usługowych
 - Działanie 2.**
 - Dbłość o wspólne dziedzictwo kulturalne
 - Rewitalizacja, restauracja i rekonstrukcja zabytkowych obiektów
 - Działanie 3.** Zintegrowana rewitalizacja miejskich terenów nadrzecznych Nysy Łużyckiej
 - Działanie 4.** Kształtowanie przestrzeni publicznych
 - Podjęte działania:**
 - odbudowa Przedmieścia Nyskiego jako ośrodka kontaktów, turystyki, wyspecjalizowanych usług komercyjnych i mieszkalnictwa
 - Działanie 5.** Poprawa jakości istniejącej bazy turystyki wodnej, pieszej i rowerowej, podnoszącej atrakcyjność rekreacyjno-wypoczynkową
- CEL 2. Zgorzelec-Görlitz – zespół miast o znaczeniu międzynarodowym ze względu na silny, regionalny i transgraniczny charakter powiązań przestrzennych po obu stronach granicy**
- Kierunek 1.** Wzmocnienie dostępności komunikacyjnej Zgorzelca w układzie międzywojewódzkim i transgranicznym
 - Działanie 1.** Usprawnienie oraz uzupełnienie drogowych powiązań transgranicznych
 - Podjęte działania (do 2020 r.):**
 - przebudowa drogi krajowej nr 30 w Zgorzelcu
 - przebudowa drogi wojewódzkiej nr 351 w Zgorzelcu i w kierunku Pieńska
 - budowa mostu na drodze wojewódzkiej nr 353 w Pieńsku
 - przebudowa dróg wojewódzkich nr 352 i nr 354 na trasie Zgorzelec - Bogatynia - Zittau
 - budowa połączenia drogowego -Zittau - Sieniawka - Hrádek nad Nisou
 - przebudowa dróg wojewódzkich nr 352 i nr 355 na trasie Zgorzelec - Zawidów - Frýdlant
 - Działanie 2.** Usprawnienie oraz uzupełnienie kolejowych powiązań transgranicznych

-
- Podjęte działania (do 2020 r.):**
- modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław - Wałbrzych -Jelenia Góra - Zgorzelec (w tym modernizacja mostu kolejowego na Nysie Łużyckiej)
 - modernizacja linii kolejowych nr 290/344/786 na obszarze powiatu zgorzeleckiego oraz przywrócenie ruchu pasażerskiego
- Kierunek 2.** Wzmacnianie pozycji miast Zgorzelec/Görlitz jako ośrodka usługowego o randze regionalnej
- Działanie 1.** Tworzenie zaplecza dla organizacji wydarzeń kulturowych i sportowych o charakterze regionalnym i trans granicznym
- Podjęte działania (do 2020 r.):**
- centrum sportów ekstremalnych w Zgorzelcu
 - budowa Europejskiego Centrum Edukacyjno-Kulturalnego Zgorzelec-Görlitz Meetingpoint Music Messiaen e.V.
- Działanie 2.** Wzmacnianie pozycji miast jako regionalnego ośrodka związanego z turystyką usługową, zakupową oraz zdrowotną
- Podjęte działania (do 2020 r.):**
- opracowanie wspólnego informatora o potencjale handlowym miast Zgorzelec/Görlitz

3.8 Odra – główny korytarz ekologiczny obszaru i oś komunikacyjna obszaru pogranicza

13. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

13.1. Opis obszaru działań

Odrzańska Droga Wodna stanowi element ukształtowanego w procesie historycznym odrzańskiego korytarza transportowego, funkcjonalnie związanego z obsługą wymiany towarowej, który wiąże aglomerację szczecińską i morsko-rzeczne porty ujścia Odry, z aglomeracją wrocławską i górnośląską, a za pośrednictwem drogi wodnej Wisła-Odra z wielkopolskim obszarem gospodarczym, zaś przez kanały Odra-Hawela i Odra-Sprewa z aglomeracją berlińską i zachodnioeuropejskim systemem dróg wodnych.

Odra pełni ważne funkcje gospodarcze, polityczne i ekologiczne, co implikuje konieczność sprecyzowania potrzeb i roli rzeki nie tylko w systemie wodno-gospodarczym i transportowym Polski, ale także potraktowania jej jako ogniwa łączącego te systemy z systemami pozostałych krajów Unii Europejskiej. Stąd działania związane z utrzymaniem i rozbudową drogi wodnej Odry muszą być skoordynowane z realizacją zobowiązań międzynarodowych oraz stanowić ich integralną część.

Odrzańska Droga Wodna stanowi element projektowanego europejskiego szlaku żeglownego E30 (porozumienie AGN o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia), łączącego Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie. Prace mające na celu podpisanie przez Polskę porozumienia AGN zostały wstrzymane.

Jako jedna z gałęzi transportu zaplecza zespołu portowego ujścia Odry, żegluga śródlądowa podnosi ich zdolność konkurencyjną w stosunku do innych portów bałtyckich, zapewnia lepszą sprawność połączeń transportowych z zapleczem.

Tworzenie warunków funkcjonowania i rozwoju żeglugi śródlądowej zgodne jest z głównymi kierunkami zrównoważonej polityki transportowej Wspólnoty Europejskiej, dążącej do zmniejszania degradującego wpływu transportu na środowisko naturalne, m.in. przez wspieranie żeglugi śródlądowej wszędzie tam, gdzie może skutecznie konkurować z transportem samochodowym.

Rozwój żeglugi śródlądowej gwarantuje tworzenie bezpiecznego, niezawodnego i wielogałęziowego systemu transportowego, kompatybilnego z systemem transportowym innych regionów i krajów Unii Europejskiej.

Parametry Odrzańskiej Drogi Wodnej

L.p.	Odcinek	Długość w km	Obowiązująca klasa drogi wodnej (Dz.U.02.77.695)	Rzeczywista klasa drogi wodnej	Parametry ograniczające możliwości żeglugowe
1.	Kanał Kędzierzyński od kanału Gliwickiego do Zakładów Azotowych „Blachownia”	5,9	II		Kanał otwarty dla żeglugi, jednak obecnie niewykorzystywany. W przypadku realizacji kanału Odra-Dunaj stanowiłby jego pierwszy odcinek.
2.	Kanał Gliwicki od Gliwic do Kędzierzyna-Koźła	41,2	II		Głębokość 1,6 m, niedostateczna długość śluz. Stan techniczny śluz i kanału

					żeglownego
3.	Odra od Kędzierzyna-Koźła do Brzegu Dolnego (Odra skanalizowana)	187,1	III	< III	Niedostateczne głębokości tranzytowe. Stan techniczny obiektów hydrotechnicznych
4.	Odra od Brzegu Dolnego do ujścia rzeki Warty (Odra swobodnie płynąca)	335,0	II	< II	Odcinek o najgorszych parametrach technicznych i żeglugowych. Przez 90% okresu nawigacyjnego głębokości na niektórych odcinkach spadają poniżej 1,3 m uniemożliwiając żeglugę. Niedostateczne prześwity pionowe i poziome mostów.
5.	Odra od ujścia rzeki Warty do Ognicy	79,4	III	< III	Głębokość i szerokość szlaku żeglownego, prześwit pod mostami ponad wielka woda żeglowna (WWŻ).
6.	Odra od Ognicy do Widuchowej	7,1	Vb	< IV	Głębokość i szerokość szlaku żeglownego.
7.	Odra Wschodnia od Widuchowej do przekopu Klucz-Ustowo	26,4	Vb	< III	Szerokość szlaku żeglownego oraz minimalny prześwit pod mostami ponad WWŻ.
8.	Regalica od przekopu Klucz-Ustowo do jeziora Dąbie	11,1	Vb	< V	Niedostateczna głębokość szlaku żeglownego.
9.	Jezioro Dąbie od ujścia Regalicy do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	9,5	Vb	< V	Niedostateczna głębokość szlaku żeglownego.
10.	Odra Zachodnia od Widuchowej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	36,6	Vb	< III	Szerokość szlaku żeglownego oraz minimalny prześwit pod mostami ponad WWŻ.

Występujące ograniczenia parametrów eksploatacyjnych Odrzańskiej Drogi Wodnej, wynikające ze złego stanu technicznego zabudowy hydrotechnicznej, w sposób istotny ograniczają możliwości żeglugowe; na niektórych odcinkach okresowo droga nie spełnia warunków nawet I/II klasy żeglowności. Parametrami ograniczającymi możliwości żeglugowe są głębokość i szerokość szlaku żeglownego, promienie łuków, prześwit pod mostami (poziomy i pionowy).

Kluczowym z punktu widzenia spójności szlaku wodnego Odry i komunikacji wodnej regionów położonych nad górną i środkową Odrą z portem Szczecin oraz z drogami wodnymi zachodniej Europy

jest odcinek rzeki od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej. Odcinek ten, długości 260 km, charakteryzuje się najgorszymi parametrami technicznymi i warunkami żeglugowymi. Najtrudniejszą częścią szlaku jest fragment bezpośrednio poniżej stopnia w Brzegu Dolnym, gdzie postępuje erozja znacznie utrudniająca żeglugę. Ocenia się, że na niektórych odcinkach zniszczonych jest 40% budowli regulacyjnych.

Realizacja *Programu dla Odry 2006* w zakresie żeglugi śródlądowej pozwoli jedynie przywrócić stan z I połowy XX wieku; podpisanie porozumienia AGN¹⁵ stworzy trwałe podstawy rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce, zagwarantowane zostanie tworzenie bezpiecznego, niezawodnego i wielogłęziowego systemu transportowego, kompatybilnego z systemami transportowymi innych krajów Unii Europejskiej, a jednocześnie zapewniającego pełne zaspokojenie potrzeb transportowych.

Odra, pomimo regulacji na przeważającej długości, jest ciągle rzeką o wysokich walorach przyrodniczych, ważnym międzynarodowym korytarzem ekologicznym, a w jej dolinie skupia się największe bogactwo siedlisk i gatunków w tej części Europy Środkowej. Aktywizacja transportowa Odrzańskiej Drogi Wodnej powinna być przykładem realizacji idei zrównoważonego rozwoju, stwarzającego szanse rozwoju gospodarczego Nadodrza przy zachowaniu unikatowego potencjału przyrodniczego. Konieczność minimalizacji negatywnego oddziaływania planowanych inwestycji hydrotechnicznych na środowisko przyrodnicze wymaga zastosowania wszelkich dostępnych środków przez wykorzystanie odpowiednich rozwiązań technicznych i funkcjonalno-przestrzennych. Poszukiwanie konsensusu między argumentami przemawiającymi za aktywizacją funkcji transportowej a racjami środowiskowymi staje się warunkiem niezbędnym dla realnego podniesienia parametrów Odrzańskiej Drogi Wodnej do III klasy, a w przyszłości do włączenia jej do sieci europejskich dróg wodnych.

Odrębnym zagadnieniem jest poprawa jakości wód odrzańskich. Przeprowadzona ocena wyników badań wód Nysy Łużyckiej i Odry od 1992 r. w ramach Polsko-Niemieckiej Komisji ds. Wód Granicznych wykazała spadek stężeń azotu ogólnego, fosforu ogólnego, BZT5 (biochemiczne zapotrzebowanie na tlen) oraz chlorków w punktach pomiarowych zlokalizowanych wzdłuż granicy polsko-niemieckiej. Obserwowane tendencje poprawy jakości wód Odry znajdują potwierdzenie w wynikach monitoringu, przeprowadzonego w 2010 roku przez wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska we Wrocławiu, Gorzowie Wlkp., Szczecinie. Wykazał on tendencję spadkową stężeń podstawowych zanieczyszczeń, warunkujących jakość wód rzecznych, oraz widoczną tendencję obniżania się stężeń podstawowych wskaźników eutrofizacji.

13.2. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla krajowego

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Według KPZK 2030 w dziedzinie żeglugi śródlądowej priorytet uzyska modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej, a w dziedzinie żeglugi morskiej – inwestycje służące poprawie dostępności do terminali polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia).

Do roku 2030 polskie drogi wodne mają być zmodernizowane do klasy III (zwłaszcza Odrzańska Droga Wodna od Kanału Gliwickiego do Szczecina, wraz z połączeniem kanałami Odra-Sprewa i Odra-Hawela z Berlinem oraz z europejskim systemem dróg wodnych), z zachowaniem istniejących odcinków klas IV i wyższych. Z powodów braku odpowiednich zasobów wodnych oraz konieczności ochrony unikatowej przyrody nie zostanie zrealizowany zamiar zmodernizowania całej Odrzańskiej Drogi Wodnej do klasy IV. Podobne uwarunkowania oraz możliwości inwestycyjne dotyczą innych szlaków żeglownych: połączenia dorzecza Odry przez Bydgoszcz z Gdańskiem (na terenie sześciu województw podejmowane są działania programowe, koncepcyjne i inwestycyjne dotyczące drogi wodnej Warty i Noteci E70).

Program dla Odry 2006

¹⁵ AGN (European Agreement on Main Inland Waterway of International Importance) – europejskie porozumienie o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia

Program został przyjęty do realizacji w formie ustawy w 2001 roku. Celem programu jest zbudowanie systemu zintegrowanej gospodarki wodnej dorzecza Odry, uwzględniającego potrzeby zabezpieczenia przeciwpowodziowego, ochrony czystości wód, zbilansowania zasobów wodnych, środowiska przyrodniczego i kulturowego oraz transportu wodnego. Program obejmuje wszystkie województwa położone w dorzeczu Odry, czyli ponad 1/3 powierzchni kraju.

Największe znaczenie dla transportu wodnego mają inwestycje w komponencie „budowle regulacyjne” oraz wybrane elementy komponentu „budowle przeciwpowodziowe” (przede wszystkim duże zbiorniki retencyjne). Pośrednio do rozwoju żeglugi na Odrze przyczynić się może także komponent „monitoring przeciwpowodziowy”.

Program dla Odry 2006 stanowi obecnie podstawę działań inwestycyjnych związanych z wykorzystaniem transportowym Odrzańskiej Drogi Wodnej. Według założeń realizacja programu spowoduje podwyższenie obecnych parametrów żeglugowych na Odrze o co najmniej jedną klasę; dla Odry skanalizowanej i swobodnie płynącej celem jest osiągnięcie parametrów klasy III, z możliwością dalszych inwestycji.

Program, odnosząc się do zagadnień środowiska przyrodniczego, podkreśla, że jako dokument realizowany w skali całej zlewni Odry musi wspierać osiągnięcie dwóch najistotniejszych obecnie celów stawianych przed gospodarką wodną i ochroną środowiska przyrodniczego, tj. osiągnięcie dobrego stanu wód i ekosystemów od wód zależnych (zgodnie z wymaganiami Ramowej Dyrektywy Wodnej) oraz zachowanie korzystnego stanu ochronnego siedlisk i gatunków stanowiących przedmiot ochrony wg dyrektywy siedliskowej i dyrektywy ptasiej. Program wskazuje też działania, jakie należy podjąć w zakresie ochrony przyrody i krajobrazu w obszarze dorzecza Odry. Należą do nich przede wszystkim:

- przywrócenie drożności korytarzy ekologicznych rzek,
- poprawa stanu i ochrony korytarza ekologicznego Odry.

13.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Strategie rozwoju województw

Strategie rozwoju województwa zachodniopomorskiego i dolnośląskiego nie zawierają jednoznacznych zapisów dotyczących kierunków utrzymania i rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Strategia rozwoju województwa lubuskiego szansę na poprawę żeglowności Odry upatruje w rozpoczętym w 2002 roku kompleksowym programie, obejmującym modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej i przystosowaniu jej do co najmniej III klasy żeglowności. W jednym z celów strategicznych zakłada rozwój transportu wodnego przez:

- wspieranie modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej E30 oraz projektowanej międzynarodowej drogi wodnej E70 (Warta i Noteć) na terenie województwa, współpracę w tym zakresie z innymi województwami,
- stworzenie warunków do pełnienia przez rzeki płynące przez województwo lubuskie funkcji transportowych (przewóz towarów i osób) i włączenie ich do europejskiego systemu śródlądowych dróg wodnych; wspieranie działań gmin położonych nad wymienionymi rzekami w zakresie budowy infrastruktury nadrzecznej, portów i przystani wodnych.

Plany zagospodarowania przestrzennego województw ustalają kierunki rozwoju Odry jako głównego korytarza ekologicznego i osi komunikacyjnej.

Dolnośląskie:

- uzyskanie parametrów III klasy żeglowności Odry (Brzeg Dolny - ujście Warty) przy zachowaniu spójności modernizacji żeglugi z systemami ochrony przyrody doliny Odry przez:
 - rozbudowę i modernizację infrastruktury na Odrze, w tym dokończenie budowy stopnia wodnego Malczyce, modernizację stopnia wodnego w Brzegu Dolnym, odtworzenie i modernizację

szlaku żeglugowego na Odrze z odbudową regulacji, udrożnieniem odcinków limitujących, zabezpieczeniem brzegów, budowę zbiornika retencyjnego w Kamieńcu Ząbkowickim, przebudowę oraz budowę nowych mostów odrzańskich do poziomu wymaganego klasą IV (co najmniej 5,25 m ponad najwyższą wodę żeglowną),

- rozwój portów odrzańskich umożliwiających nowoczesną obsługę przewozów pasażerskich i towarowych Oława, Wrocław, Malczyce, Ścinawa, Głogów (centrum logistyczne),
 - modernizację śluz i jazów Odry skanalizowanej od granicy z województwem opolskim do Brzegu Dolnego),
- wzmocnienie potencjału przyrodniczego oraz turystyczne wykorzystanie doliny Odry przez utworzenie parku krajobrazowego w dolinie Odry i Oławy oraz ochronę korytarza ekologicznego doliny Odry.

Lubuskie:

- przywrócenie żeglowności na całej długości projektowanej międzynarodowej Odrzańskiej Drogi Wodnej E-30 (w tym także dla ruchu turystycznego w powiązaniu z drogami wodnymi Niemiec) z uzyskaniem docelowo klasy IV,
- poprawa infrastruktury portów na Odrze: w Nowej Soli (strefa ekonomiczna, proponowana lokalizacja intermodalnego węzła komunikacyjnego), Cigacicach, Kostrzynie nad Odrą (lokalizacja intermodalnego węzła komunikacyjnego), Słubicach, Bytomiu Odrzańskim oraz w Krośnie Odrzańskim,
- ochrona doliny Odry jako korytarza ekologicznego o znaczeniu międzynarodowym przez uzupełnienie sieci obszarów siedliskowych Natura 2000 o Krośnieńską Dolinę Odry oraz uspojnienie istniejącego systemu obszarów chronionych.

Zachodniopomorskie:

- modernizacja zabudowy hydrotechnicznej w celu osiągnięcia parametrów IV-V klasy technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Szczecin - Hohensaaten (zrównanie z parametrami kanału Odra-Hawela) oraz III klasy technicznej na odcinku Hohensaaten - Kostrzyn,
- modernizacja szczecińskiego węzła wodnego (przebudowa mostów),
- integracja transportu morskiego z transportem śródlądowym,
- budowa portu rzeczno-żeglownego w Szczecinie, zintegrowanego z portem morskim,
- poprawa stanu i ochrony międzynarodowego korytarza ekologicznego Odry i Zalewu Szczecińskiego.

Strategie rozwoju sektora transportu

Dolnośląskie

Strategia rozwoju żeglugi śródlądowej dla województwa dolnośląskiego stanowi rozszerzenie i uzupełnienie *Programu dla Odry 2006*; niektóre z przewidzianych do realizacji w jego ramach zadań związanych z infrastrukturą hydrotechniczną zostały przeniesione do proponowanej strategii rozwoju żeglugi śródlądowej dla województwa dolnośląskiego do roku 2015.

Strategia zakłada planową i pełną realizację *Programu dla Odry 2006*, szczególnie w zakresie ochrony przeciwpowodziowej i transportu wodnego, rozwój transportu kombinowanego (głównie przewozów kontenerowych) w powiązaniu z centrami logistycznymi przystosowanymi do jego obsługi, rozwój centrów logistycznych z udziałem żeglugi śródlądowej, pozwalających na współpracę różnych gałęzi transportu.

Program stanowi niezbędne minimum dla przywrócenia żegludzie odrzańskiej jej pozycji, rozwoju i wdrażania technologii żeglugi śródlądowej (projekt badawczy dotyczący zestawów pchanych INBAT,

przewozy ro-ro, przewozy morsko-rzeczne, system informacji rzecznej RIS), włączenia żeglugi śródlądowej w łańcuch logistyczny, współpracy międzynarodowa, która umożliwi włączenie się wszystkich zainteresowanych stron w rozwój Odrzańskiej Drogi Wodnej jako szlaku o znaczeniu międzynarodowym.

Lubuskie

Strategia rozwoju transportu województwa lubuskiego do roku 2015 zakłada stworzenie warunków dla pełnienia przez rzeki i inne ciek wodne właściwych im funkcji oraz zapewnienie udziału polskich dróg wodnych w jednolitym systemie dróg wodnych śródlądowych Europy. Działania realizacyjne obejmują modernizację drogi wodnej stosownie do zadań *Programu dla Odry 2006* i zgodnie z wymogami umowy międzynarodowej AGN oraz umowy dwustronnej polsko-niemieckiej, modernizację portów i przystani rzecznych oraz zwiększenie ich dostępności transportowej, przebudowę mostów, wyznaczenie miejsc zimowania barek i inne. Wspierane będą działania mające na celu przystąpienie Polski do umowy AGN w sprawie włączenia Odry do międzynarodowej sieci dróg wodnych oraz włączenie korytarza transportowego Odry do sieci paneuropejskich korytarzy transportowych. Zmierzać się będzie do zwiększenia udziału transportu wodnego śródlądowego w obsłudze popytu na usługi transportowe w województwie przez utworzenie barkowych punktów zdawczo-odbiorczych.

Zachodniopomorskie

Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020 określa zakres niezbędnych prac inwestycyjnych, jakie należy wykonać na dolnym odcinku Odry w obrębie województwa zachodniopomorskiego: prace inwestycyjne na drogach wodnych szczecińskiego węzła wodnego, modernizację szczecińskiego węzła wodnego, prace inwestycyjne wdrażające zharmonizowany system informacji rzecznej (RIS) na dolnym odcinku Odry. Prace inwestycyjne na śródlądowych drogach wodnych polskiej części pogranicza Polski i Niemiec prowadzone będą do roku 2025 i finansowane przez każdą ze stron na swoim brzegu w celu uzyskania do roku 2025 zamierzonych głębokości tranzytowych 1,8 m. Zakres zadań związanych z infrastrukturą hydrotechniczną wynika i jest spójny z *Programem dla Odry 2006*.

13.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju	Bariery rozwoju
<ul style="list-style-type: none"> ▪ realizowany <i>Program dla Odry 2006</i> ▪ korzystne położenie geograficzne Odrzańskiej Drogi Wodnej w multimodalnym korytarzu transportowym północ-południe (CETC), powiązanie z siecią europejskich dróg wodnych śródlądowych; rozwój żeglugi śródlądowej pozwoliłby na zacieśnienie powiązań gospodarczych województwa dolnośląskiego i pozostałych regionów nadodrzańskich (w tym Górnego Śląska) z państwami Unii Europejskiej ▪ otencjalnie duża rola żeglugi śródlądowej towarowej i pasażerskiej w aktywizacji gospodarczej obszarów nadodrzańskich (gmin i miast) ▪ możliwości przepustowości Odrzańskiej Drogi Wodnej – rola żeglugi śródlądowej w eliminacji wąskich gardeł innych gałęzi transportu 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kilkudziesięcioletnie zaniedbania inwestycyjne. ▪ pogarszający się stan infrastruktury hydrotechnicznej, dewastacja infrastruktury portowej Odry, zamulenie szlaku wodnego i portów, przedłużająca się realizacja rozpoczętych inwestycji oraz brak kompleksowego programu robót remontowych i modernizacyjnych ▪ brak środków na prace hydrotechniczne ▪ rozproszenie kompetencji dotyczących rozwoju Odry na szczeblu centralnym, objawiające się wycinkowym traktowaniem problemów rzeki ▪ potencjalne konflikty z systemem obszarów prawnie chronionych (park narodowy, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, korytarz ekologiczny)

Potencjał rozwoju	Bariery rozwoju
<ul style="list-style-type: none"> ▪ szczególnie predyspozycje żeglugi śródlądowej do przewozu ładunków ponadgabarytowych, wrażliwych na wstrząsy, niebezpiecznych oraz kontenerów ▪ energooszczędność oraz niskie koszty przewozu, transportu ▪ dostęp żeglugi śródlądowej do zespołu portów Szczecin-Świnoujście, umożliwiającą rozwój przewozów rzeczno-morskich ▪ współpraca w poszczególnych dziedzinach na Odrze granicznej i podział obowiązków między stronami określony umowami polsko-niemieckimi w zakresie gospodarki wodnej i żeglugi oraz inne dokumenty wykonawcze ▪ porozumienie polsko-niemieckie obejmujące trzy zasadnicze zagadnienia dotyczące: modyfikacji systemu zabudowy regulacyjnej granicznego odcinka Odry, pogłębienia szlaku żeglownego przez jezioro Dąbie oraz powiązania portu w Schwedt z Morzem Bałtyckim 	<p>doliny Odry)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ brak umowy polsko-niemieckiej stanowiącej podstawę prawną dla konkretnych działań na Odrze granicznej. ▪ Obowiązująca klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych wynikająca z Rozporządzenia RM (Dz.U.02.77.695) nie odzwierciedla stanu faktycznego; brak działań inwestycyjnych i modernizacyjnych.

2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CEL 1. Odrzańska Droga Wodna – oś komunikacyjna obszaru pogranicza

Kierunek 1. Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej w celu zapewnienia żeglowności szlaku wodnego od ujścia Warty do Szczecina

Działanie 1. Modernizacja zabudowy hydrotechnicznej w celu zapewnienia parametrów IV-V klasy technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Szczecin - Hohensaaten (zrównanie z parametrami kanału Odra-Hawela) oraz III klasy technicznej na odcinku Hohensaaten - Kostrzyn n. Odrą

Działanie 2. Modernizacja szczecińskiego węzła wodnego:

- przebudowa prowadnic zwodzonego przejścia mostu kolejowego w kilometrze 733,7 rzeki Regalicy,
- przebudowa mostów: kolejowego i drogowego na Odrze Zachodniej oraz kolejowych na Regalicy i Parnicy,
- ubezpieczenie brzegów na odcinku od ujścia Dąbskiej Strugi do rzeki Regalicy,
- ubezpieczenie brzegów Odry Zachodniej,
- wdrożenie systemu informacji rzecznej (RIS) na dolnym odcinku Odry

Działanie 3. Integracja transportu morskiego z transportem śródlądowym; bu-

dowa portu rzecznego w Szczecinie zintegrowanego z portem morskim.

Działanie 4. Modernizacja systemu monitoringu i łączności wzdłuż granicznego i dolnego odcinka Odry, zgodnie z potrzebami sprawnego przeprowadzania akcji lodołamania i utrzymania drogi wodnej

Kierunek 2. Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze w celu uzyskania od ujścia Warty do Gliwic III klasy żeglowności

Działanie 1. Odtworzenie, modernizacja i rozbudowa i infrastruktury hydrotechnicznej na Odrze, w tym:

- dokończenie budowy stopnia wodnego Malczyce,
- modernizacja śluz i jazów na Kanale Gliwickim i Odrze skanalizowanej,
- odbudowa, przebudowa i modernizacja budowli regulacyjnych na Odrze swobodnie płynącej,
- budowa zbiornika retencyjnego Kamieniec Ząbkowicki,
- modernizacja stopni wodnych: Ujście Nysy, Brzeg Dolny, Chróścice,
- zakończenie budowy zbiornika Racibórz z jako zbiornika przeciwpowodziowego oraz poprawiającego warunki żeglugowe poprzez wyrównanie przepływów niżówkowych,

Działanie 2. Przebudowa oraz budowa nowych mostów odrzańskich do poziomu wymaganego klasą IV

Działanie 3. Rozwój portów odrzańskich umożliwiających nowoczesną obsługę przewozów pasażerskich i towarowych: Oława, Wrocław, Malczyce, Ścinawa, Głogów, Bytom Odrzański, Nowe Cigacice, Krosno Odrzańskie, Słubice, Kostrzyn n. Odrą

Działanie 4. Przekształcenie portów śródlądowych w centra logistyczne: Głogów, Nowa Sól, Kostrzyn n. Odrą

Działanie 5. Opracowanie i wdrożenie systemu alimentacji żeglugi z istniejących i projektowanych zbiorników retencyjnych w dorzeczu Odry oraz monitoringu minimalnych głębokości

Podjęte działania inwestycyjne:

- budowa stopnia wodnego Malczyce,
- modernizacja wrocławskiego węzła wodnego

CEL 2: Korytarz ekologiczny doliny Odry

Kierunek 1. Zachowanie walorów przyrodniczych doliny Odry

Działanie 1. Uzyskanie spójności sieci obszarów chronionych w dolinie Odry:

- utworzenie Wrocławsko-Oławskiego Parku Krajobrazowego,
- utworzenie obszaru siedliskowego Natura 2000 Krośnieńska Dolina Odry

Działanie 2. Poprawa stanu i ochrony korytarza ekologicznego Odry:

- odtworzenie i ochrona zasobów przyrodniczo-kulturowych oraz krajobrazowych,
 - ochrona siedlisk i gatunków chronionych,
 - przywracanie drożności ekologicznej Odry i jej dopływów przy uwzględnieniu celu głównego jakim jest modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej
- Działanie 3.** Monitorowanie i diagnozowanie stanu środowiska przyrodniczego w dorzeczu Odry
- Działanie 4.** Sporządzenie planów ochrony parków narodowych, rezerwatów przyrody i parków krajobrazowych oraz projektów planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000 w korelacji z zamierzeniami inwestycyjnymi w zakresie uzęglownienia rzeki Odry i ochrony przed powodzią wynikającymi z *Programu dla Odry 2006*
- Działanie 5.** Wzmocnienie przyrodniczej struktury miast w powiązaniu z rzecznyymi korytarzami ekologicznymi
- Działanie 6.** Wspólne rozwiązywanie konfliktów hydrotechniczno-przyrodniczych
- Kierunek 2.** Ochrona i poprawa jakości zasobów wodnych Odry
- Działanie 1.** Realizacja *Krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych* – osiągnięcie do 31 grudnia 2015 r. 75% redukcji związków azotu i fosforu ogólnego pochodzących ze źródeł komunalnych i odprowadzanych do wód
- Działanie 2.** Racjonalne wykorzystywanie zasobów wodnych:
- wspieranie retencji wód, realizację programów małej retencji,
 - zwiększenie efektywności wykorzystania wód, w tym doskonałe monitoringu wykorzystania wód
- Działanie 3** Zwiększenie zdolności rzek do samooczyszczenia:
- ochrona roślinności związanej z lokalnymi korytarzami ekologicznymi rzek,
 - utrzymanie meandrów i starorzeczy,
 - kontrolowane zalewanie części doliny
- Zrealizowane inwestycje transgraniczne:
- oczyszczalnia Gubin / Guben;
 - oczyszczalnia Świnoujście / miejscowości niemieckiej części wyspy Uznam.
- | Podjęte działania inwestycyjne: | Termin: |
|--|------------------|
| - 263 priorytetowe aglomeracje kanalizacyjne, z czego: WZ -72, WL - 61,WD - 130; | do końca 2015 r. |
| - 61 aglomeracji niepriorytetowych, z czego: WZ - 23, WL - 9, WD - 29; | |

3.9. Transgraniczne powiązania infrastrukturalne i komunikacyjne – spójność i dostępność przestrzenna

14. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

14.1. Opis obszaru działań

Zachodnia granica województw zachodniopomorskiego, lubuskiego i dolnośląskiego stanowi jednocześnie zachodnią granicę RP. To uwarunkowanie stanowi o randze i roli transgranicznych infrastrukturalnych, w tym w szczególności komunikacyjnych, powiązań równoleżnikowych. Istotne są w tym obszarze historyczne uwarunkowania, które dają możliwość odtwarzania struktury sieci komunikacyjnej istniejącej w ramach niegdyś spójnego funkcjonalnie i administracyjnie obszaru. Po roku 1945 układ ten funkcjonował na podstawie odrębnych ustaleń i umów międzypaństwowych. Po zmianach systemowych na początku lat 90-tych rodzaj istniejących i planowanych przejść granicznych, rodzaj ruchu granicznego, miejsca odpraw były regulowane umową z 6 listopada 1992 r. między rządami Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Federalnej Niemiec o przejściach granicznych i rodzajach ruchu granicznego.

Funkcjonowanie powiązań transgranicznych zmieniło się radykalnie z chwilą wejścia Polski do Unii Europejskiej i z wejściem w życie układu z Schengen 21 grudnia 2007 r. (na lotniczych przejściach granicznych od 30 marca 2008 r.). Wynikająca z układu swoboda przepływu osób wewnątrz tzw. strefy Schengen dotyczy nie tylko obywateli państw-sygnatariuszy, ale również obywateli państw trzecich, co do których nie występuje tzw. obowiązek wizowy, oraz obywateli państw trzecich, którzy uzyskali „wizy Schengen”. Dawne przejścia graniczne (w szczególności drogowe, kolejowe i wodne), wraz ze wszystkimi konsekwencjami i ograniczeniami wynikającymi z ich statusu i funkcjonowania, przestały pełnić swą rolę. Konsekwencje tych zmian są widoczne szczególnie w pasie bezpośrednio przylegającym do granicy, ale i w szerszym kontekście. Infrastruktura przejść granicznych jest stopniowo likwidowana lub dostosowywana do innych potrzeb, a ograniczenia wynikające z rozwiązań przestrzennych dawnych przejść granicznych z czasem zostaną całkowicie wyeliminowane.

Obecnie o rodzaju ruchu (dawniej np. osobowy, towarowy, rowerowy lub pieszy) decydują stosowne regulacje wynikające z klas i kategorii połączeń drogowych oraz stanu infrastruktury (np. stanu technicznego i możliwości obciążenia konstrukcji mostów stanowiących ważne elementy infrastruktury drogowej i kolejowej).

W kontekście całego analizowanego obszaru pogranicza jako najważniejsze wskazuje się elementy infrastruktury komunikacyjnej w relacji północ-południe wraz z uzupełniającymi powiązaniem w układzie równoleżnikowym t.j. autostradami A2, A4, A6 i A18 drogami S6, S8, S10 oraz liniami kolejowymi o numerach 3, 132, 275, 282, 351.

W kwestii innych powiązań infrastrukturalnych istotne znaczenie międzynarodowe, transgraniczne i ponadregionalne, mają takie obiekty i urządzenia jak terminal LNG w Świnoujściu, sieci elektroenergetyczne najwyższych napięć i sieci przesyłowe dla paliw energetycznych:

- dwutorowa linia 400 kV Krajnik-Vierraden,
- istniejący gazociąg wysokiego ciśnienia Świnoujście-Kamminke,
- ropociąg PERN Przyjaźń relacji Rosja - Polska (Płock) - Niemcy (Schwedt).

W powiązaniach lokalnych funkcjonują oczyszczalnie ścieków, obsługujące obszary po obu stronach granicy.

14.2. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla krajowego

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

W odniesieniu do systemu transportowego polityka przestrzennego zagospodarowania kraju przede wszystkim będzie zmierzać do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych. Realizacja powyższego celu będzie następowała poprzez zapewnienie zbieżności priorytetów inwestycyjnych w transporcie zawartych w krajowych średnio- i długookresowych dokumentach strategicznych oraz unijnych wytycznych w sprawie Trans-Europejskiej Sieci Transportowej. Jako najważniejsze traktowane będą inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju, przynoszące wartość dodaną w postaci zapewnienia spójności systemu transportowego, realizowanego w warunkach zrównoważonego rozwoju. (...)

Kluczowym założeniem KZPK 2030 jest osiągnięcie w 2030 r. szkieletowej sieci połączeń o standardzie dróg szybkiego ruchu (autostrady i/lub drogi ekspresowej) dla powiązań głównych ośrodków miejskich wraz z otwartym układem zagranicznym, metropolii europejskich (Berlina, Pragi, Wiednia, Bratysławy i Budapesztu). Element uzupełniający będą stanowić pełne obwodnice autostradowe miast Poznania, Wrocławia i Szczecina (po 2030 r.). (...)

Priorytet uzyskują również rozwiązania integrujące polski system transportowy w ramach europejskiej sieci TEN-T w układzie horyzontalnym. (...)

W przypadku sieci kolejowej KPZK 2030 postuluje modernizację i budowę dodatkowych odcinków, niezbędnych z punktu widzenia obsługi połączeń funkcjonalnych, poszczególnych obszarów terytorium Polski. Dotyczą one przede wszystkim realizacji fragmentów linii zlokalizowanych w północno-zachodniej części kraju, jak również obsługi najważniejszych relacji z Niemcami, Czechami i Słowacją.

Priorytet inwestycyjny uzyskają drogi i linie kolejowe przebiegające w relacjach: Gdańsk - Szczecin, Wrocław - Wałbrzych - Jelenia Góra - Zgorzelec, Warszawa - Ełk - Wrocław - Brno oraz budowa przeprawy na wyspę Uznam (Świnoujście).

Podjęmowana będzie również aktywność, mająca na celu integrację rozwoju infrastruktury transportowej z infrastrukturą techniczną, w szczególności telekomunikacyjną, energetyczną oraz wodno-kanalizacyjną.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: regiony, miasta, obszary wiejskie

KSRR proponuje działania na rzecz wzrostu konkurencyjności polskich regionów przez tworzenie wysokiej jakości powiązań transportowych (składających się z połączeń autostradowych, dróg szybkiego ruchu, zmodernizowanych konwencjonalnych linii kolejowych oraz wdrażanego systemu kolei dużych prędkości, a także połączeń lotniczych). Działania w tym zakresie dotyczyć będą w pierwszym rzędzie poprawy krajowych i kontynentalnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy wszystkimi głównymi ośrodkami gospodarczymi Polski (ośrodkami wojewódzkimi), a także pomiędzy nimi i ośrodkami miejskimi Unii Europejskiej oraz w dalszej kolejności na pozostałych kierunkach. Taka strategia rozwoju przestrzennego sieci transportowej przyczyni się do wzrostu konkurencyjności regionów, w tym obszarów funkcjonalnych, oraz wpłynie pozytywnie na poprawę spójności terytorialnej kraju.

Polityka transportowa państwa na lata 2006 – 2015

Diagnoza stanu obecnego, prognozy wzrostu przewozów, a także uwzględnienie kierunków polityki transportowej Unii Europejskiej prowadzi do przyjęcia następujących (wybranych zgodnie z kontekstem studium) priorytetów krajowej polityki transportowej:

- radykalna poprawa stanu dróg wszystkich kategorii (rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni), rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią transeuropejską,
- wspieranie przewoźników w rozszerzaniu oferty obsługi transportowej pasażerów i towarów w relacjach transeuropejskich oraz międzykontynentalnych.

Kierunki rozwoju transportu:

- postęp techniczny oraz zaawansowane systemy organizacji i zarządzania w transporcie,

- regionalizacja i metropolizacja transportu,

W przypadku regionów przygranicznych, lub położonych we wspólnych, europejskich korytarzach transportowych konieczne jest uznanie współpracy transgranicznej za ważny kierunek polityki transportowej na rzecz rozwoju spójnych systemów transportu

Polityka energetyczna Polski do 2030 roku

Polska, jako kraj członkowski Unii Europejskiej, czynnie uczestniczy w tworzeniu wspólnotowej polityki energetycznej, a także dokonuje implementacji jej głównych celów w specyficznych warunkach krajowych, biorąc pod uwagę ochronę interesów odbiorców, posiadane zasoby energetyczne oraz uwarunkowania technologiczne wytwarzania i przesyłu energii.

14.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego do 2020 roku

Cel „przestrzenny”: Zwiększenie spójności przestrzennej i infrastrukturalnej regionu i jego integracja z europejskimi obszarami wzrostu.

W ramach tak określonego celu zakłada się stymulowanie i umacnianie integracji przestrzennej oraz infrastrukturalnej Dolnego Śląska z Polską i Unią Europejską oraz wewnątrz regionu, aktywną ochronę wartości przyrodniczych i kulturowych oraz kształtowanie środowiska przyrodniczego Dolnego Śląska w oparciu o zasady ekorozwoju.

W zakresie komunikacji:

Priorytet 1: Poprawa spójności przestrzennej regionu.

Działanie 5: Rozwój i usprawnienie ponadregionalnej infrastruktury komunikacyjnej.

Działanie obejmuje identyfikację ponadregionalnej infrastruktury regionalnej z punktu widzenia jak najlepszego skomunikowania regionu z otoczeniem, podejmowanie działań zmierzających do takiej jej przebudowy, aby jak najpełniej można było wykorzystać rentę położenia regionu. W ramach działania uwzględnia się istotną rolę europejskich korytarzy transportowych.

W zakresie infrastruktury technicznej:

Priorytet 5: Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego regionu.

Działanie 1: Rozbudowa i modernizacja krajowego systemu przesyłowego na terenie regionu.

Działanie to dotyczy zadań związanych z unowocześnieniem systemu przesyłowego. Efektem ma być nowoczesny, sprawny i efektywny system redystrybucji energii, zapewniający racjonalną – z punktu widzenia regionu – jej alokację, jak i maksymalne zapewnienie bezpieczeństwa.

Działanie 8: Włączenie sieci infrastrukturalnych w układy europejskie.

Działanie to poprzez włączanie systemu infrastruktury regionu w układ europejski ma zwiększyć efektywność, podnieść poziom bezpieczeństwa oraz dywersyfikację.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego

Za cel strategiczny rozwoju przestrzennego województwa, wynikający z przyjętych ustaleń, koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju, strategii rozwoju województwa oraz zaleceń zawartych w krajowych i regionalnych dokumentach planowania strategicznego uznaje się „ukształtowanie sprawnych, bezpiecznych systemów transportu i komunikacji, powiązanych z systemem krajowym i europejskim oraz sprawnych, sieci infrastruktury technicznej, zapewniających dostawę wody i energii, właściwą gospodarkę odpadami oraz zapobieganie awariom i klęskom żywiołowym”.

Dla rozwoju systemów transportu, ustala się następujące kierunki i zasady zagospodarowania przestrzennego:

- kształtowanie spójnego przestrzennie systemu zewnętrznych powiązań drogowych,
- kształtowanie spójnego systemu zewnętrznych i wewnętrznych, kolejowych powiązań transportowych,
- wzmocnienie transportu lotniczego,
- poprawa żeglowności Odrzańskiej Drogi Wodnej,
- wzrost konkurencyjności żeglugi śródlądowej.

Dla rozwoju systemów infrastruktury technicznej, ustala się następujące kierunki i zasady zagospodarowania przestrzennego:

- rozbudowa i modernizacja sieci i urządzeń energetycznych wraz z ich dostosowaniem do potrzeb krajowego i europejskiego rynku energii i paliw;
- rozwój systemów telekomunikacyjnych.

Wnioski dla polityki w regionach sąsiednich:

Za podstawowe, rekomendowane dla polityki przestrzennej w regionach sąsiednich uznaje się wnioski, dotyczące uwzględnienia powiązań województwa z jego otoczeniem poprzez liczne elementy systemów transportu i komunikacji. Należą do nich:

- III Paneuropejski Korytarz Transportowy, łączący Drezno/Berlin-Wrocław-Katowice-Lwów-Kijów,
- droga wodna Odry,
- europejskie tranzytowe, kolejowe i drogowe, trasy komunikacyjne, łączące Europę Zachodnią i Północną z obszarami południowymi i wschodnimi kontynentu, przebiegających przez Wrocław i łączą go z europejskimi metropoliami: Warszawą, Berlinem, Pragą.

Do najważniejszych problemów, dotyczących transportu drogowego i kolejowego, wymagających rozwiązania na poziomach międzynarodowym i krajowym, a także międzyregionalnym należy brak dogodnego, szybkiego połączenia drogowego województwa dolnośląskiego z Berlinem.

Wnioski dla polityki przestrzennej państwa:

Za podstawowe wnioski do prowadzenia polityki przestrzennej państwa w zakresie ustaleń dla rozmieszczenia obiektów infrastruktury technicznej i transportowej, strategicznych zasobów wodnych i obiektów gospodarki wodnej uznaje się:

- uwzględnienie w krajowym systemie autostrad i dróg ekspresowych docelowego przebiegu autostrady lub drogi ekspresowej S8 do Warszawy i do Pragi,
- włączenie Wrocławia do systemu krajowych i międzynarodowych sieci kolei dużych prędkości oraz jego połączenie w tej sieci z Berlinem i Pragą,
- uwzględnienie w krajowym systemie transportu kolejowego poprawy konwencjonalnych powiązań Wrocławia z Warszawą oraz Pragą,
- uwzględnienie w krajowym systemie energetycznym budowy elektrowni szczytowo-pompowej „Młoty”.

Strategia rozwoju województwa lubuskiego wspiera działania w zakresie współpracy międzyregionalnej na poziomie krajowym i transgranicznym przez: koordynację modernizacji i budowy dróg wojewódzkich i powiatowych, rozwój sieci dróg krajowych, podnoszenie efektywności ekonomicznej i odpowiednią organizację infrastruktury transportowej.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego określa kierunki rozwoju komunikacji i transportu w części, dotyczącej planu struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz kierunków polityki przestrzennej.

Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego 2020

Wyzwania:

Wsparcie rozbudowy i modernizacji regionalnej infrastruktury transportowej ma decydujące znaczenie dla włączenia województwa zachodniopomorskiego w procesy rozwojowe kraju. Jej obecny stan jest niewystarczający i wykazuje znaczne dysproporcje w przestrzennym rozmieszczeniu. Istniejące deficyty znacznie ograniczają też rolę województwa jako partnera w rozwoju terenów przygranicznych i obsłudze aglomeracji Berlina oraz „pomostu” do państw basenu Morza Bałtyckiego, Europy Południowej i Rosji. Poprawa dostępu do lokalnych portów morskich i rzecznych pozwoli na zwiększenie ich znaczenia gospodarczego oraz przyczyni się do dywersyfikacji ich funkcji (np. turystycznej).

W zakresie infrastruktury technicznej:

Poprawa stanu infrastruktury energetycznej ma na celu zapewnienie wyższego poziomu usług dla lokalnej społeczności, przyciągnięcie inwestorów oraz podniesienie konkurencyjności i atrakcyjności regionu.

Wizja na rok 2020:

Województwo zachodniopomorskie w pełni wykorzystuje swoje przygraniczne i nadmorskie położenie. W województwie zintegrowane są wszystkie rodzaje transportu.

Cel strategiczny nr 3: Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu.

Cel kierunkowy 3.3. Rozwój ponadregionalnych, multimodalnych sieci transportowych.

Działania:

- rozwój transportu intermodalnego i sieci węzłowych połączeń regionalnych, centrów logistycznych i terminali kontenerowych,
- budowa i modernizacja infrastruktury drogowej ważniejszych dróg krajowych (drogi nr 3, 6, 10, 11), budowa obwodnic miast, w tym Szczecina, Koszalina, Wałcza, Szczecinka, Kołobrzegu, Nowogardu, Płotów, Recza, Kalisza Pomorskiego, Mirosławca.

Cel kierunkowy 3.4. Wspieranie rozwoju infrastruktury społeczeństwa informacyjnego.

Cel kierunkowy 3.5. Rozwój infrastruktury energetycznej.

Cel strategiczny nr 4: Zachowanie i ochrona wartości przyrodniczych, racjonalna gospodarka zasobami.

Cel kierunkowy 4.3. Zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego

Cel 3.3.2. Wzmacnianie powiązań zewnętrznych województwa:

Kierunek 2. Rozwój kontaktów transgranicznych w dziedzinie planowania przestrzennego i polityki regionalnej z Republiką Federalną Niemiec:

Zalecenie 1: Wzmacnianie korzystnych powiązań transportowych pomiędzy Polską a Niemcami.

Projekt 1. Studium pogranicza polsko-niemieckiego.

Projekt 2. Studium komunikacyjne w zakresie powiązań transgranicznych.

Kierunek 3. Rozbudowa infrastruktury służącej wzmocnieniu powiązań zewnętrznych województwa:

Ustalenie 2: Rozbudowa i modernizacja drogi Via Hanseatica.

Zalecenie 1: Rozbudowa i modernizacja lądowych sieci komunikacyjnych prowadzących do portów ujścia Odry i innych portów morskich w województwie.

Zalecenie 2: Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Rekomendacja 1: Rozbudowa i modernizacja lądowych sieci komunikacyjnych prowadzących do portów morskich.

Cel 3.3.9. Rozbudowa infrastruktury transportowej:

Kierunek 1. Wzmacnianie i kształtowanie systemu ponadregionalnych i transgranicznych powiązań drogowych województwa:

Ustalenie 6: Budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina w relacji węzeł Goleniów na S3-S6 ze stałą przeprawą Święta – Police do A6 w klasie drogi S z połączeniem w kierunku autostrady A20 w Niemczech.

Ustalenie 9: Budowa stałego połączenia drogowego w Świnoujściu pomiędzy wyspami Uznam i Wolin.

Rekomendacje: Włączenie głównych dróg krajowych przebiegających przez województwo zachodniopomorskie do sieci TEN-T.

Kierunek 2. Usprawnianie systemu dróg wojewódzkich, spójnego przestrzennie z systemem dróg krajowych:

Ustalenie 3: Modernizacja dróg wojewódzkich prowadzących do granicy z Niemcami na Odrze i/lub do węzłów drogi S3: nr 115, nr 120, nr 122, nr 124.

Kierunek 3. Kształtowanie systemu zewnętrznych i wewnętrznych kolejowych powiązań transportowych:

Ustalenie 2: Modernizacja linii kolejowej 202 Stargard Szczeciński - Gdańsk Główny.

Ustalenie 3: Budowa kolejowego zachodniego obejścia Szczecina.

Ustalenie 4: Modernizacja stacji granicznej Szczecin Gumieńce oraz stacji postojowej Szczecin Zaleskie Łęgi.

Zalecenia: Modernizacja linii 408 i 409; rozwój powiązań z Berlinem.

Rekomendacje: Włączenie linii kolejowej 202 Stargard Szczeciński –Gdańsk Główny do sieci TEN-T oraz korytarza I Rail Baltica.

Kierunek 4. Rozwój transportu morskiego:

Ustalenie 1: Modernizacja i pogłębienie toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m na całej długości.

Ustalenie 2: Budowa infrastruktury portowej i połączeń transportowych i infrastrukturalnych z zapleczem lądowym dla portu zewnętrznego w Świnoujściu.

Rekomendacje: Włączenie portu w Policach do sieci TEN-T.

Kierunek 5. Poprawa żeglowności na Odrze:

Ustalenie 1: Modernizacja zabudowy hydrotechnicznej w celu osiągnięcia parametrów V klasy technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Szczecin-Zatoń Dolna (Hohensaaten), zrównanie z parametrami niemieckiego odcinka Kanału Odra-Hawela.

Ustalenie 3: Kluczowe inwestycje w ramach programu dla Odry 2006:

- przebudowa i remont zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej w celu zapewnienia żeglowności szlaku wodnego,
- udrożnienie toru wodnego na jeziorze Dąbie.

Kierunek 6. Rozwój transportu lotniczego:

Rekomendacja 1: Włączenie lotniska Szczecin-Goleniów w krajową i europejską sieć transportową.

Rekomendacja 2: Analiza możliwości wejścia funkcjonalnego i organizacyjnego portu lotniczego Szczecin-Goleniów w orbitę obsługi aglomeracji Berlina (BBI) oraz przygranicznych regionów północno-wschodnich Niemiec.

Kierunek 7. Rozwój transportu intermodalnego.

Cel 3.3.10. Rozbudowa infrastruktury technicznej, rozwój usług elektronicznych i odnawialnych źródeł energii:

Kierunek 1. Rozbudowa i modernizacja sieci i urządzeń elektroenergetycznych:

Ustalenie 1: Rozbudowa i zmiana konfiguracji układu zasilania województwa na poziomie napięcia 400 kV – budowa linii Krajnik - Baczyna (woj. lubuskie), modernizacja stacji Krajnik i wprowadzenie do niej linii 400 kV Krajnik - Vierraden wraz z instalacją przesuwników fazowych.

Ustalenie 2: Budowa pierścienia 220 kV wokół aglomeracji szczecińskiej.

Kierunek 2. Budowa i rozbudowa sieci gazowych:

Ustalenie 1: Budowa i rozbudowa sieci przesyłowych gazu oraz obiektów systemowych związanych z dywersyfikacją kierunków dostaw gazu do kraju – gazociąg Świnoujście - Szczecin - Lwówek, gazociąg Tanowo - Dobieszczyń (do granicy państwa).

Ustalenie 2. Budowa terminalu gazu skroplonego LNG.

Zalecenie 1: Budowa i rozbudowa sieci przesyłowych gazu oraz obiektów systemowych związanych z dywersyfikacją kierunków dostaw gazu do kraju – gazociąg Bernau - Szczecin (kierunek Police i Dolna Odra).

Kierunek 3. Ograniczenie zużycia paliw węglowych i wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii:

Zalecenie 2: Wykorzystanie dla celów energetyki wiatrowej części obszaru morza w polskiej strefie ekonomicznej (w odległości powyżej 12 mil morskich od brzegu) na podstawie przepisów odrębnych.

Wnioski dla polityki przestrzennej państwa:

Sfera planowania przestrzennego	Rekomendacja	Podmiot realizujący
Komunikacja i transport	Rozbudowa i modernizacja lądowych sieci komunikacyjnych prowadzących do portów morskich	Rada Ministrów, zarządcy dróg i linii kolejowych
	Wsparcie dla utworzenia europejskiego korytarza Via Hanseatica (Hamburg - Szczecin - Gdańsk - Kaliningrad)	Rada Ministrów
	Włączenie głównych dróg krajowych przebiegających przez województwo zachodniopomorskie do sieci TEN-T	Rada Ministrów
	Uwzględnienie drogowej zachodniej obwodnicy Szczecina ze stałym połączeniem Police-Święta w krajowym systemie autostrad i dróg ekspresowych	Rada Ministrów
	Włączenie linii kolejowej 202 Stargard Szczeciński - Gdańsk Główny do sieci TEN-T oraz korytarza I Rail Baltica	Ministerstwo Infrastruktury

Sfera planowania przestrzennego	Rekomendacja	Podmiot realizujący
Energetyka	Stworzenie rozwiązań prawnych umożliwiających skuteczną realizację planowania i lokalizowania infrastrukturalnych inwestycji liniowych o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym	Sejm RP

Wnioski dla polityki przestrzennej w województwie:

Sfera planowania przestrzennego	Rekomendacja	Podmiot realizujący
Komunikacja i transport	Uwzględnienie korytarza transportowego Via Hanseatica	Województwa: Zachodniopomorskie, Pomorskie, Warmińsko--Mazurskie, Meklemburgia-Pomorze Przednie (Niemcy)
	Wzmacnianie powiązań portów morskich z ich lądowym zapleczem przez budowę i modernizację połączeń komunikacyjnych	Województwa: Pomorskie, Kujawsko--Pomorskie, Wielkopolskie, Lubuskie, Dolnośląskie
	Wejście funkcjonalne i organizacyjne portu lotniczego Szczecin-Goleniów w orbitę obsługi aglomeracji Berlina (BBI) oraz przygranicznych regionów północno-wschodnich Niemiec	Port Lotniczy Goleniów, Berlin-Brandenburg International, samorząd województwa, Berlin (Niemcy), Brandenburgia

14.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju	Bariery rozwoju
<ul style="list-style-type: none"> ▪ położenie na przebiegu głównych powiązań transportowych w relacji wschód-zachód (Via Hanseatica, Via Baltica, III Paneuropejski Korytarz Transportowy) ▪ kluczowe powiązania drogowe i kolejowe funkcjonujące w ramach europejskiej sieci TEN-T służące poprawie spójności systemu transportowego Europy ▪ bezpośrednie powiązanie z układem komunikacyjnym Europy Zachodniej – drogowe: (autostrady A2 Zielona Góra - Berlin, A4 Wrocław-Drezno, A6 Szczecin - Berlin, A18 Wrocław - Berlin), kolejowe (linie o numerach: 3, 14, 203, 274, 275, 278, 295, 358, 380, 408, 409) i wodne: kanały Odra-Hawela, Odra-Sprewa) ▪ układ lokalnych powiązań komunikacyjnych 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ niedostateczne tempo realizacji <i>Programu budowy dróg krajowych na lata 2011-2015</i> (S3, S5, S6, S8, S10, A18) ▪ niedostateczne tempo modernizacji linii kolejowych E20, C-E20, E30, C-E30, E59, C-E59 oraz nr 202, nr 274, nr 402, nr 408 i nr 409 ▪ brak integracji infrastruktury kolejowej z portami lotniczymi regionów ▪ opóźnienia w realizacji inwestycji infrastrukturalnych, podyktowane brakiem środków finansowych, ich niewłaściwym wykorzystaniem i niewydolnością organizacyjną zarządców infrastruktury ▪ bardzo niski poziom zaangażowania środków publicznych w przebudowę i rozwój infra-

<p>drogowych, kolejowych i wodnych w relacjach transgranicznych na kierunku wschód-zachód</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej Szczecin i Świnoujście, których naturalne zaplecze stanowi pogranicze Polski i Niemiec ▪ pozostałe porty morskie i porty rzeczne Odrzańskiej Drogi Wodnej ▪ bliskie sąsiedztwo i oddziaływanie metropolii berlińskiej ▪ położenie w zasięgu oddziaływania lotnisk berlińskich, a docelowo w zasięgu nowego budowanego portu lotniczego Berlin Brandenburg International ▪ powiązania infrastrukturalne: elektroenergetyczne, rurociągi paliwowe ▪ potencjał umożliwiający lokalizację elektrowni jądrowej ▪ predyspozycje środowiskowe do wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych ▪ możliwości wykorzystania dla celów energetyki wiatrowej części obszaru morza w wyłącznej strefie ekonomicznej, tj. w odległości min. 12 mil morskich od brzegu 	<p>struktury transportowej</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ występowanie luk w instrumentach prawnych i nieuporządkowane przepisy, np. brak spójności między ustawami dotyczącymi dróg publicznych i planowania przestrzennego ▪ zły stan techniczny istniejącej infrastruktury drogowej i kolejowej oraz brak wystarczającej liczby mostów na Odrze i Nysie Łużyckiej ▪ niewystarczająca przepustowość, przeciążenie ruchem ▪ brak koordynacji i symetrii w działaniach na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym w relacjach międzynarodowych w zakresie budowy, przebudowy lub modernizacji połączeń transgranicznych, ▪ odmienne i niekompatybilne systemy obsługi infrastruktury transportowej w powiązaniach transgranicznych ▪ parametry techniczne infrastruktury komunikacyjnej na Odrzańskiej Drodze Wodnej (mosty drogowe i kolejowe wymagające przebudowy ze względu na wymagane prześwity i szerokości szlaku żeglownego w ciągu drogi wodnej) ▪ brak ratyfikacji umowy AGN przez rząd RP ▪ możliwe konflikty przyrodniczo-społeczne w procesie przebudowy infrastruktury komunikacyjnej ▪ brak stałego połączenia drogowo-kolejowego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu ▪ zły stan techniczny obiektów elektroenergetycznej sieci przesyłowej i dystrybucyjnej ▪ niski poziom bezpieczeństwa funkcjonowania systemu gazociągów przesyłowych – przeciążenie, niska przepustowość, brak alternatywnych połączeń
---	---

15. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CEL 1. Poprawa spójności i dostępności przestrzennej regionu

Kierunek 7. Rozwój i usprawnienie transgranicznych powiązań

Działanie 3. Wspieranie powiązań w sieci miast metropolitalnych w relacjach wewnętrznych i międzynarodowych

Działanie 4. Wsparcie powiązań portów Szczecina i Świnoujścia z zapleczem – pograniczem Polski i Niemiec (CETC-ROUTE65 i powiązania z Berlinem)

Działanie 5. Wspieranie powiązań zewnętrznych z Berlinem oraz z siecią miast bałtyckich, zwłaszcza regionem metropolitalnym Øresund i Hamburgiem

Działanie 6. Wspieranie powiązań zewnętrznych z Hamburgiem, Berlinem i Dreznem

Kierunek 8. Rozwój i usprawnienie ponadregionalnej drogowej infrastruktury komunikacyjnej

Działanie 1. Modernizacja sieci dróg krajowych prowadzących do granicy z Niemcami:

- budowa węzłów Myszęcín i Łągów na autostradzie A2,
- przebudowa autostrady A4,
- przebudowa autostrady A6,
- budowa dróg ekspresowych S6 (Via Hanseatica), S10 (droga krajowa nr 10),
- przebudowa autostrady A18,
- modernizacja dróg krajowych o numerach: 12, 13, 22, 23, 24, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 92, 94

Podjęte działania inwestycyjne:

Termin:

- | | |
|---|------------|
| ▪ budowa drogi S6 na odcinku S3 (Goleniów) w kierunku Kołobrzegu, Koszalina do obwodnicy Słupska i dalej w kierunku Trójmiasta i Kaliningradu | po 2013 r. |
| ▪ budowa drogi nr 10 (GP) na odcinku Lubieszyn (granica państwa) - Szczecin | |
| ▪ budowa drogi S10 od południowego obejścia Stargardu Szczecińskiego w kierunku Wałcza, Bydgoszczy i Płońska | po 2013 r. |
| ▪ przebudowa południowej jezdni autostrady A18 Olszyna - Golnice | po 2013 r. |
| ▪ przebudowa autostrady A4 na odcinku Krzyżowa - Wrocław (budowa pasa awaryjnego) | do 2020 r. |
| ▪ przebudowa drogi nr 94 na odcinku: Krzywa - Chojnów - Legnica - Prochowice | |
| ▪ budowa obejść miejscowości: Biedrzykowice, Chmielen i Pasiecznik w ciągu drogi nr 30 | po 2020 r. |
| ▪ budowa obwodnicy Łęknicy na drodze nr12 wraz z bu- | |

- dową mostu na Nysie Łużyckiej (Łęknica - Weisswaser) do 2020 r.
- budowa obwodnicy w ciągu drogi nr 29 w Słubicach
 - budowa obwodnicy w Krośnie Odrzańskim w ciągu drogi nr 29 wraz z budową mostu na Odrze po 2020 r.
 - wzmocnienie drogi nr 12 na odcinku Łęknica - Trzebiel
 - budowa obwodnicy we Wschowej na drodze nr 12
 - budowa obwodnicy w Szprotawie na drodze nr 12 ?? 2020 r.
 - budowa obwodnicy w Nowogrodzie Bobrzańskim na drodze nr 27
 - budowa obwodnicy w Strzelcach Krajeńskich na drodze nr 22
 - budowa obwodnicy w Dobiegniewie w ciągu drogi nr 22
 - budowa obwodnic w ciągu drogi nr 22 w Krzeszycach i Słońsku
- Działanie 2.** Budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina jako przedłużenia drogi krajowej nr 6 wraz z połączeniem w kierunku niemieckiej autostrady A20
- Podjęte działania inwestycyjne:**
- gotowe studium wykonalności, wybór preferowanego wariantu, decyzja środowiskowa
- Działanie 3.** Rozbudowa połączeń transgranicznych Dobieszczyn/Hintersee i Lubieszyn/Linken jako połączenia z drogą A6
- Działanie 4.** Budowa stałego połączenia drogowego w Świnoujściu
- Podjęte działania inwestycyjne:** **Termin:**
- studium wykonalności, decyzja środowiskowa 2010 r.
- Działanie 5.** Podniesienie do statusu drogi ekspresowej fragmentu drogi krajowej nr 22 od Kostrzyna nad Odrą do połączenia z drogą ekspresową S3
- Działanie 6.** Budowa mostów na Odrze i Nysie Łużyckiej
- Podjęte działania inwestycyjne:**
- budowa mostów w Kostrzynie nad Odrą, Miłsku, Przewozie, Sobolichach/Lodenau, Połęcku, Coschen/Żytowań, Bytomiu Odrzańskim
- Kierunek 9.** Rozwój i usprawnienie regionalnej i lokalnej drogowej infrastruktury komunikacyjnej
- Działanie 1.** Modernizacja sieci dróg wojewódzkich prowadzących do granicy z Niemcami o numerach 115, 120, 122, 124, DW125, 126, 127, 134, 135, 137, 139, 276, 287, 289, 296, 297, 352
- Podjęte działania inwestycyjne:** **Termin:**
- remont i podniesienie mostu między Gryfinem a Mescherin na Odrze Zachodniej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 120 I kw. 2012 r.

- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 296 od drogi krajowej nr 30 do autostrady A4
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 z Bolesławca do granicy województwa dolnośląskiego wraz z obwodnicą Bolesławca do 2020 r.
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 352 Radomierzycze-Zatonie
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 296 z Żagania do granicy województwa lubuskiego wraz z budową obwodnicy Iłowy
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 137 na odcinku Międzyrzecz - Słubice, budowa obejścia Ośna Lubuskiego po południowej i wschodniej stronie miejscowości, na połączeniu dróg nr 137 i nr 134, budowa obwodnicy Siercza oraz Kunowic ?? 2020 r.
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 276 Krosno Odrzańskie - Świebodzin
- budowa obwodnicy Lubska (II etap) na połączeniu dróg nr 287 i 289, po południowo-wschodniej stronie miejscowości oraz budowa obwodnic Bobrowic i Kukadła w ciągu drogi nr 287
- budowa obejścia Żagania po zachodniej stronie miejscowości w ciągu drogi nr 296 (połączenie z drogą krajową nr 12), Iłowy, przebudowa drogi nr 296 na odcinku Żagań - Kożuchów, wzmocnienie odcinka Żagań - A18 - Iłowa
- budowa obwodnicy Rzepina na drodze nr 139, przebudowa dróg nr 134 i nr 139 w rejonie Rzepina
- budowa połączenia drogi nr 289 z drogą krajową nr 27 po południowej stronie Nowogrodu Bobrzańskiego wraz z budową nowego mostu na Bobrze w ciągu drogi krajowej nr 27

Działanie 2. Budowa nowych połączeń transgranicznych o znaczeniu regionalnym

Podjęte działania inwestycyjne:

Termin:

- budowa mostu granicznego na Odrze w rejonie Kostrzyna n. Odrą na przedłużeniu drogi wojewódzkiej nr 132 po 2020 r.
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 138 z budową mostu na Odrze w rejonie Połęcka (Maszewa) wraz z dojazdami
- budowa drogi pomiędzy miastami Zittau i Hradek nad Nisou wraz z włączeniem do polskiej sieci drogowej
- budowa mostu na Nysie Łużyckiej w Pieńsku

Kierunek 10. Rozwój i usprawnienie ponadregionalnej kolejowej infrastruktury komunikacyjnej

Działanie 1. Modernizacja linii kolejowych prowadzących do granicy z Niemcami o numerach: 3 (E20/C-E20), 275/278/282 (E30/C-E30), 401 (E59), 402, 408, 409

Podjęte działania inwestycyjne:	Termin:
– przygotowanie projektu "Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Poznań - Szczecin - Świnoujście", dokumentacja projektowa	2010 r.
– modernizacja linii nr 402 Goleniów - Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do portu lotniczego Szczecin-Goleniów	2013 r.
– Modernizacja linii C-E59 Międzylesie - Wrocław - Kostrzyn n. Odrą - Szczecin, przygotowanie dokumentacji przedprojektowej, etap I	2010 r.
– pomoc techniczna dla przygotowania projektu modernizacji linii E20/C-E20 na odcinku Rzepin -Poznań	do 2012 r.
– modernizacja linii E30/C-E30 na odcinku Wrocław - Legnica - Węglińiec - Bielawa Dolna	do 2020 r.
– modernizacja linii E30, etap II, odcinek Bielawa Dolna-Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja	do 2015 r.

Działanie 2. Modernizacja linii kolejowych nr 271/351/401 (E59), nr 273 (C-E59) w celu podniesienia ich prędkości eksploatacyjnych

Podjęte działania inwestycyjne:	Termin:
– modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Świnoujście - Szczecin - Poznań – Wrocław (w realizacji)	
– modernizacja linii kolejowej C-E59 na odcinku Szczecin - Zielona Góra - Wrocław	po 2020 r.
– modernizacja linii kolejowej nr 351/202 Szczecin - Gdańsk	?? 2020 r.
– modernizacja linii kolejowej nr 409 Berlin - Passow - Szczecin (budowa drugiego toru i elektryfikacja)	?? 2020 r.

Działanie 3. Budowa kolejowego zachodniego obejścia Szczecina

Działanie 4. Budowa stałego połączenia kolejowego w Świnoujściu

Działanie 5. Odtworzenie połączenia na linii kolejowej łączącej Świnoujście z Berlinem przez Ducherow

Działanie 6. Analiza możliwości przeprowadzenia połączenia kolejowego Szczecin - Berlin przez Gryfino - Schwedt, z budową odcinka ze Schwedt do linii nr 273

Kierunek 11. Rozwój i usprawnienie regionalnej i lokalnej kolejowej infrastruktury komunikacyjnej

Działanie 1. Modernizacja linii kolejowych tj.: Nr203, Nr274, Nr358, Nr370, Nr282, ...

Podjęte działania inwestycyjne:	Termin:
– modernizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Gorzów Wlkp - Kostrzyn n. Odrą	2011 r.
– modernizacja linii kolejowej nr 274 relacji Wrocław - Wałbrzych - Jelenia Góra - Zgorzelec	do 2020 r.
– modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek - Czerwieńsk i Czerwieńsk - Krosno Odrzańskie - Gubin (umożliwienie połączenia Zielona Góra - Cottbus przez Czerwieńsk, Guben)	
– modernizacja linii nr 370 i nr 282 Zielona Góra - Nowogród Bobrzański - Bieniów - Żary i dalej Jankowa Żagańska - Iłowa - Węglińiec jako CE59/1, do uzyskania prędkości 80km/h	
– modernizacja linii Rzepin - Sulęcín - Trzemeszno Lub. - Międzyrzecz jako rezerwowej dla połączenia Berlin - Rzepin - Poznań	

Kierunek 12. Rozwój i usprawnienie lotniczej infrastruktury komunikacyjnej

Działanie 1. Modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej, lotnisk i obiektów towarzyszących

Podjęte działania inwestycyjne:

- rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej w porcie lotniczym Szczecin-Goleniów (w realizacji)
- rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej w porcie lotniczym Wrocław Strachowice

rozbudowa i poprawa wyposażenia portu lotniczego Zielona Góra-Babimost (w realizacji)

Działanie 2. Poprawa dostępności do portów lotniczych

Podjęte działania inwestycyjne:	Termin:
--	----------------

- | | |
|--|------------|
| – budowa łącznicy kolejowej od linii nr 402 do portu lotniczego Szczecin-Goleniów (w realizacji) | |
| – budowa łącznicy kolejowej od linii kolejowej nr 275 do portu lotniczego Wrocław Strachowice | do 2020 r. |
| – budowa łącznicy kolejowej od linii kolejowej nr 274 do portu lotniczego Wrocław Strachowice | po 2020 r. |

Kierunek 13. Rozwój powiązań na sieci dróg wodnych

Działanie 1. Modernizacja infrastruktury dróg wodnych

Podjęte działania inwestycyjne:

- modernizacja portów rzecznych w Kostrzynie nad Odrą Słubicach, Cigacicach, Nowej Soli, Krośnie Odrzańskim (w realizacji)

Działanie 2. Rozwój powiązań na sieci dróg wodnych

CEL 2. Poprawa jakości i standardów w transporcie i komunikacji

Kierunek 1. Usprawnienie kolejowego i drogowego systemu transportu zbiorowego

Działanie 1. Opracowanie planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym relacjach transgranicznych

Działanie 2. Działania na rzecz rozwoju transportu multimodalnego (integracja różnych gałęzi transportu)

Kierunek 2. Podnoszenie standardu otoczenia dróg

Działanie 1. Modernizacja oraz wprowadzenie oświetlenia ulicznego wraz z iluminacją obiektów inżynierskich

Działanie 2. Likwidacja barier architektonicznych

Kierunek 3. Minimalizacja przeciążenia ruchem wraz ze zwiększeniem przepustowości sieci

Działanie 1. Modernizacja i przebudowa sieci

CEL 3. Poprawa bezpieczeństwa, ochrona środowiska przyrodniczego i środowiska zamieszkania

Kierunek 1. Poprawa bezpieczeństwa użytkowników w ruchu drogowym i kolejowym

Działanie 1. Likwidacja miejsc niebezpiecznych przez wprowadzenie skrzyżowań i węzłów bezkolizyjnych

Działanie 2. Separacja ruchu pieszego i rowerowego od drogowego

Działanie 3. Podnoszenie świadomości mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa drogowego (projekt „Drogi zaufania” – program ochrony życia i zdrowia ludzi na drogach krajowych, 2011 r.)

Kierunek 2. Poprawa komfortu akustycznego i jakości zamieszkiwania

Działanie 1. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza tereny zabudowane

Działanie 2. Wprowadzenie zieleni izolacyjnej

Działanie 3. Budowa ekranów akustycznych

Kierunek 3. Ochrona środowiska przyrodniczego

Działanie 1. Ustalenie miejsc kolizji z korytarzami (szlakami) migracyjnymi fauny oraz wyznaczenie lokalizacji przejść dla zwierząt (nadziemnych i podziemnych)

Działanie 2. Przejęcie ruchu ze stref wrażliwych na niekorzystne oddziaływania i zagrożonych środowiskowo, np. poprzez budowę obwodnic miejscowości przy jednoczesnym uwzględnieniu ich walorów krajobrazowych

CEL 4. Poprawa bezpieczeństwa energetycznego

Kierunek 1. Poprawa bezpieczeństwa elektroenergetycznego

Działanie 1. Budowa i modernizacja infrastruktury elektroenergetycznej

Podjęte działania inwestycyjne:

- budowa pierścienia 220 kV wokół aglomeracji szczecińskiej
- budowa linii 400 kV Plewiska - Eisenhüttenstadt
- wprowadzenie linii 400 kV Plewiska bis - Eisenhüttenstadt do stacji

Zielona Góra

- budowa stacji 400 kV Gubin
- budowa linii 400 kV Baczyna - Gubin

Kierunek 2. Budowa i rozbudowa systemu przesyłowego gazu związanego z dywersyfikacją kierunków dostaw gazu do kraju, w tym sieci transgranicznych

Działanie 1. Budowa gazociągu Tanowo - Dobieszczyń - Börnicke

Działanie 2. Budowa gazociągu Baltic Pipe

Działanie 3. Budowa gazociągu Bernau - Szczecin

Działanie 4. Rozbudowa i modernizacja sieci umożliwiająca wyprowadzenie mocy z elektrowni odnawialnych źródeł energii

Podjęte działania inwestycyjne:

- budowa terminalu gazu skroplonego LNG w Świnoujściu
- budowa gazociągów przesyłowych umożliwiających odbiór gazu z terminalu gazowego LNG
- budowa gazociągu wysokiego ciśnienia relacji Mościczki - Kostrzyn n. Odrą
- budowa gazociągu „obwodnica Kostrzyna n. Odrą” (połączenie transgraniczne z niemieckim systemem dystrybucyjnym)
- budowa stacji gazowej redukcyjno-pomiarowej wysokiego ciśnienia w Kostrzynie n. Odrą
- budowa lokalnego połączenia niemieckiego i polskiego systemu gazowego, gazociągu wysokiego ciśnienia przez Odrę w rejonie Kostrzyna n. Odrą oraz stacji rozliczeniowo-pomiarowej o przepustowości 35 tys. m³ /h
- budowa podziemnego magazynu gazu w Wierzchowicach

3.10. Główne obszary zagospodarowania turystycznego – aktywizacja społeczno-ekonomiczna

16. Podstawy kształtowania polityki przestrzennej

16.1. Opis obszaru działań

Turystyka w ujęciu globalnym coraz częściej odchodzi od paradygmatu potencjału przyrodniczego jako głównego generatora ruchu turystycznego. Analiza ruchu turystycznego w przestrzeni krajowej potwierdziła, że największą liczbę odwiedzin zanotowano w dużych ośrodkach miejskich, a głównym motywem była szeroko pojmowana turystyka kulturowa (dziedzictwo, konferencyjno-kongresowa, zakupowa, pielgrzymkowa itp.). Na przestrzeni lat dostrzega się zmiany upodobań wypoczynku i rekreacji wśród turystów. Odpowiedzią na zmiany preferencji form wypoczynku wśród turystów są nowe dziedziny aktywności turystycznej, np. obiekty militarne (Międzyrzecki Rejon Umocniony, Srebrna Góra) czy obiekty poprzemysłowe. Dużym problemem w warunkach polskich jest sezonowość oferty turystycznej. Przy 3-4 miesięcznym sezonie turystycznym koszty utrzymania infrastruktury powinny skłaniać władze do wspierania przedsięwzięć całorocznych, w tym rozwoju turystyki biznesowej i kongresowej. Pozytywnym przykładem jest realizacja projektów: „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski”, „Odra dla Turysty 2014”, „Łączy Nas Odra”, dzięki którym Polska Zachodnia zyska nowe i dostosowane do europejskich standardów mariny i przystanie żeglarskie. Mogą one stanowić rdzeń produktu turystycznego tej części kraju.

Osobnego potraktowania wymagają uzdrowiska i miejscowości zdrojowe. Umocnienie roli uzdrowisk wymaga wsparcia i wzmocnienia dodatkowych funkcji, nieograniczających się do utrzymywania szpitali i obiektów uzdrowiskowych. Najszybciej rozwijają się uzdrowiska wzbogacające tradycyjną ofertę przez wprowadzanie nowych usług turystycznych uzupełniających (nowe formy spa, turystyka aktywna i inne). Niezbędne jest wyznaczanie miejsc węzłowych, zapewniających bazę turystyczną o wysokim standardzie.

16.2. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla krajowego

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 dostrzega duże korzyści z nadmorskiego położenia kraju. Zwraca uwagę na istotną rolę dostępności komunikacyjnej w kształtowaniu ruchu turystycznego. Poprawa dostępności drogowej obszarów atrakcyjnych turystycznie będzie polegała na podwyższeniu standardu i bezpieczeństwa dróg prowadzących do tych obszarów, bez generowania ruchu tranzytowego wewnątrz nich. Koordynacji wymagają przedsięwzięcia związane z rozwojem regionów i obszarów turystycznych oraz systemów rekreacyjnych na terenach cennych przyrodniczo i atrakcyjnych turystycznie w celu ograniczenia presji ze strony turystyki na obszary o najwyższych walorach przyrodniczych (parki narodowe, rezerваты, obszary o niskiej chłonności ekologicznej).

Odpowiedzią na wzmożoną i nasilającą się antropopresję na obszary górskie musi być nowe zintegrowane i ponadregionalne spojrzenie na zagadnienia związane z obszarami górkimi, które powinny być postrzegane w sposób spójny, zapewniający optymalne wykorzystanie narzędzi planowania przestrzennego, w powiązaniu z systemem polityki regionalnej i zapewnieniem właściwej (ukierunkowanej terytorialnie) koordynacji instrumentów sektorowych.

W myśl zapisów *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020* wykorzystanie potencjału kulturowego i turystycznego dla rozwoju regionalnego stanowi jedno z kilku strategicznych wyzwań, na które polityka regionalna musi odpowiedzieć. KSRR dużą rolę w kształtowaniu obszarów turystycznych przypisuje kulturze jako aktywnie determinującej zarówno rozwój społeczny, jak i ekonomiczny. Rozwój ośrodków turystycznych powinien być tak planowany i ewentualnie ograniczany, aby nowe źródła presji na środowisko nie prowadziły do nieodwracalnej degradacji obszarów. KSRR zakłada, że budowa i remont lub przebudowa sieci komunikacyjnej powinna również uwzględniać możliwości dotarcia do najważniejszych obszarów i atrakcji turystycznych kraju. Dodatkowo transport wodny śródlądowy i morski może mieć zasadnicze znaczenie dla rozwoju m.in. turystyki wodnej.

Jednym z elementów strategii przeciwdziałania peryferyjności obszarów przygranicznych jest intensywniejsze wykorzystanie potencjału turystycznego tych terenów. Kierunki działań podejmowanych na obszarach przygranicznych winny się koncentrować wokół rozwoju i promowania wspólnego wykorzystania infrastruktury lokalnej, w tym ochrony wspólnego dziedzictwa naturalnego i kulturalnego.

16.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Projekt aktualizacji *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego*

Kierunek 3 Wykorzystanie potencjału turystycznego oraz uzdrowiskowego regionu dla jego rozwoju gospodarczego	
<i>Działania i wybrane zadania</i>	<i>Lokalizacja zadań</i>
1. Rozwój infrastruktury turystycznej m.in. związanej z wydłużeniem sezonu turystycznego i integracją ośrodków i obszarów turystyczno-wypoczynkowych z ich otoczeniem	Pasma Sudeckie
2. Modernizacja i rozwój wysokostandardowej bazy noclegowej i gastronomicznej	
3. Rozbudowa wewnętrznych powiązań komunikacyjnych i powiązań z otoczeniem	Pasma Sudeckie
4. Modernizacja i rozwój infrastruktury w uzdrowiskach	Miejscowości uzdrowiskowe: Cieplice Śląskie-Zdrój, Czarniawa-Zdrój Długopole-Zdrój, Duszniki-Zdrój, Jedlina-Zdrój, Kudowa-Zdrój, Lądek-Zdrój, Polanica-Zdrój, Przerzeczyn-Zdrój, Szczawno-Zdrój i Świeradów-Zdrój
5. Intensyfikacja rozwoju ośrodków obsługi turystyki o znaczeniu ponadregionalnym	Wyspecjalizowane ośrodki turystyczne w Paśmie Sudeckim
6. Budowa i modernizacja infrastruktury narciarskiej, rowerowej, pieszej, wodnej, sportów ekstremalnych	Pasma Sudeckie
7. Poprawa dostępności przestrzeni turystycznej województwa przez kompleksowe zagospodarowanie głównych ponadlokalnych szlaków turystycznych	<p>Szlaki piesze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - międzynarodowe: Transeuropejski Dalekobieżny Szlak Turystyczny E-3, - regionalne: Szlak Zamków Piastowskich, Główny Szlak Sudecki im. M.Orłowicza, Szlak Św. Jakuba (Dolnośląski i Via Regia), Szlak Historii i Tradycji Wrocławia, <p>szlaki rowerowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - międzynarodowe: Wrocław-Praga, Wrocław-Drezno, EV-9 Euro-Velo Bałtyk-Adriatyk, Szlak Odry Greenways, ER-2 Liczyrzepy, Góry Stołowe, Ściany, Trasa im. T.G.Masaryka, Cyklotrasa L-J-O, U styku trzech granic, - krajowe: Szlak Odry, - regionalne: Dolnośląska Obwodnica Rowe-

	<p>rowa, ER-3b, szlak wzdłuż Nysy Łużyckiej i Odry, ER-4 Średniowiecznych Miast, Dolnośląski Szlak Św. Jakuba, ER-6 Doliny Bobru, ER-7 Pogórza Izerskiego, Szlak Doliny Baryczy, Szlak Odrzański, Szlak Podziemnych Atrakcji,</p> <p>szlaki samochodowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - międzynarodowe: południowo-zachodni Szlak Cystersów (projekt w realizacji w ramach działania 6.4PO IG), - regionalne: Szlak Obiektów Dziedzictwa Techniki Przemysłowej, Szlak Dolnośląskich Zamków i Pałaców, Szlak Doliny Pałaców i Ogrodów Kotliny Jeleniogórskiej, Szlak Marianny Orańskiej, Szlak Sanktuariów i Ośrodków Pielgrzymkowych, Szlak Historycznych Parków i Ogrodów Borów Dolnośląskich, <p>szlaki konne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - regionalne: Sudecki Szlak Konny, Szlak Konny Doliny Baryczy, <p>szlaki wodne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - międzynarodowe: żeglugowy Odry i kajakowy Nysy Łużyckiej, - regionalne: kajakowe Odry, Kwisy, Bobru, Baryczy, Nysy Kłodzkiej, Oławy i Bystrzycy
<p>8. Wykorzystanie potencjału Odry dla rozwoju turystyki nadodrzańskiej poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> – budowę zaplecza rekreacyjno-turystycznego w obszarach nadodrzańskich w powiązaniu z infrastrukturą turystyczną rzek, – podniesienie jakości wizualnej frontów wodnych miast poprzez zmianę tendencji rozwoju obszarów nadrzecznych miast – „odwracanie się miast ku rzece” 	<p>Gminy i powiaty nadodrzańskie</p> <p>Oława, Wrocław, Brzeg Dolny, Głogów</p>

Aktualizacja Programu rozwoju turystyki dla województwa dolnośląskiego

Cel: Rozwój produktów sieciowych, w tym szlaków tematycznych

- rozwój sieciowych produktów turystyki wiejskiej, miejskiej oraz regionalnych i ponadregionalnych szlaków tematycznych.

Cel: Budowa produktów turystycznych subregionów Dolnego Śląska

- rozwój infrastruktury subregionów turystycznych.

Cel: Rozwój jakościowej bazy oraz infrastruktury turystycznej dedykowanej na potrzeby wiodących form turystyki w regionie

- modernizacja i rozwój infrastruktury turystyki aktywnej i sportowej,
- realizacja atrakcyjnych turystycznie przestrzeni miejskich na obszarach zdegradowanych,
- odbudowa i renowacja architektury zdrojowej (w uzdrowiskach statutowych),
- realizacja oraz modernizacja infrastruktury istotnej dla rozwoju markowych produktów turystyki kulturowej regionu (w zabytkowych miastach, zespołach i obiektach),
- rozbudowa i modernizacja bazy konferencyjnej i wystawienniczej (w dużych ośrodkach miejskich).

Koncepcja rozwoju turystyki aktywnej na Dolnym Śląsku (projekt)

Cel operacyjny: Rozwój markowej infrastruktury turystyki aktywnej

- rozwój infrastruktury turystycznej pieszej (połączenie Szlaku Cystersów z odcinkami wielkopolskim i opolskim),
- rozwój infrastruktury turystycznej rowerowej (z nowymi trasami: Wrocław - Drezno, Praga - Wrocław - Kraków, obwodnicą regionu, trasami i łącznikami w subregionach),
- rozwój infrastruktury turystycznej narciarskiej (w Sudetach),
- rozwój infrastruktury turystycznej konnej,
- rozwój infrastruktury turystycznej wodnej (Odra, Nysa Łużycka, Barycz, Bóbr, Bystrzyca, Kwisa, Oława).

Zmiana Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego

Rozwój turystyki i wypoczynku koncentrować będzie się na następujących terenach, o określonych zasadach zagospodarowania:

- obszary kategorii A – możliwość planowanej zabudowy w wyznaczonych do tego celu miejscach i z ograniczeniami dla terenów szczególnie narażonych na degradację: Pojezierze Dobiegniewskie, Jeziora Pszczewskie, Pojezierze Sławskie, Międzyrzecki Rejon Umocniony, Jeziora Lubniewickie, Jeziora Łagowskie, Rejon Środkowodrzański,
- obszary kategorii B – ograniczenie możliwości rozbudowy infrastruktury i kubatury, chyba że będzie ona oparta na już istniejącej zabudowie: Puszcza Notecka, dolina Noteci, Puszcza Drawska, dolina Pliszki, Puszcza Rzepińska (Lubuska), Bory Lubuskie, Bory Dolnośląskie, Wał Mużakowski, Puszcza Gorzowska,
- obszary kategorii C – szczególne o znaczeniu międzynarodowym: Międzyrzecki Region Umocniony i dolina Noteci.

Wśród priorytetów polityki przestrzennej plan wyróżnia m.in. ukierunkowanie na rozwój turystyki oraz stworzenie wspólnej koncepcji zagospodarowania turystycznego w planach przestrzennych powiatów i gmin, aby turystyka stała się ważnym elementem lubuskiej gospodarki.

Projekt Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego (styczeń 2012)

Cel strategiczny 1: Konkurencyjna i innowacyjna gospodarka regionalna

Cel operacyjny 1.7. Rozwój potencjału turystycznego województwa

- rozwój różnych rodzajów turystyki,
- upowszechnienie wizerunku województwa jako regionu o wysokiej atrakcyjności turystycznej,
- rozbudowa infrastruktury turystycznej i towarzyszącej turystyce,

- wspieranie różnych form współpracy turystycznej samorządów i innych instytucji i organizacji na rzecz współpracy wewnątrz regionu, międzyregionalnej i międzynarodowej.

Lubuska Strategia Rozwoju Turystyki na lata 2006-2013

- priorytet 1 – rozwój produktów turystycznych Ziemi Lubuskiej,
- priorytet 2 – przestrzeń i infrastruktura turystyczna,
- priorytet 3 – wsparcie marketingowe,
- priorytet 4 – rozwój zasobów ludzkich na potrzeby turystyki Ziemi Lubuskiej,
- priorytet 5 – wsparcie instytucjonalne.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego

Wzrost gospodarczy

Kierunek 4. Wykorzystanie potencjału turystycznego województwa jako czynnika rozwoju gospodarczego i społecznego	
<i>Ustalenia</i>	<i>Lokalizacja/obszar działania</i>
1. Rozwój funkcji turystycznych w portach morskich i w morskich przystaniach rybackich	Chłopy (gm. Mielno), Dąbki (gm. Darłowo), Dźwirzyno (gm. Kołobrzeg), Jarosławiec (gm. Postomino), Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Mrzeżyno (gm. Trzebiatów), Niechorze (gm. Rewal), Rewal, Szczecin, Świnoujście, Ustronie Morskie
2. Budowa i modernizacja marin wchodzących w skład Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego	Darłowo, Dziwnów, Gryfino, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Lubczyna (gm. Goleniów), Mielno, Mrzeżyno (gm. Trzebiatów), Niechorze (gm. Rewal), Nowe Warpno, Stepnica, Szczecin, Świnoujście, Trzebież (gm. Police), Wolin
3. Udrożnienie szlaku wodnego z Zalewu Szczecińskiego przez Dziwnę na Bałtyk	Gminy: Dziwnów, Kamień Pomorski, Wolin
4. Zagospodarowanie turystyczne wzdłuż kanału łączącego jezioro Liwia Łuża z Morzem Bałtyckim	Gmina Rewal
5. Zagospodarowanie turystyczne jeziora Jamno – budowa połączenia z Bałtykiem, dostępnego dla jachtów, łodzi i turystyki kajakowej	Gminy: Koszalin, Mielno
6. Zagospodarowanie turystyczne Zalewu Kamieńskiego	Gminy: Dziwnów, Kamień Pomorski, Wolin
7. Wykształcenie centrów obsługi ruchu turystyki wodnej w wybranych ośrodkach	Barlinek, Czaplinek, Drawsko Pomorskie, Myślibórz, Nowe Warpno, Stepnica, Szczecinek, Trzebież, Wolin
8. Udostępnienie Międzyodrza dla turystyki pieszej i rowerowej (budowa przejść nad kanałami, wyznaczenie pól biwakowych, ścieżek dydaktycznych) oraz budowa infra-	Gminy: Gryfino, Kołbaskowo, Szczecin, Widuchowa

struktury dla turystyki kajakowej	Park Krajobrazowy Dolnej Odry i Cedyński Park Krajobrazowy
9. Rozwój infrastruktury turystycznej wzdłuż miejskich nabrzeży w miastach położonych nad wodą	Miasta województwa
10. Zapewnienie publicznego dostępu do brzegów rzek i jezior, ograniczenie ich zabudowy i grodzenia	Całe województwo
<i>Zalecenia</i>	<i>Lokalizacja/obszar działania</i>
1. Wydłużenie sezonu turystycznego w drodze rozwoju niektórych form turystyki: <ul style="list-style-type: none"> – specjalistycznej i aktywnej (rowerowa, konna, golf, wędkarstwo morskie, lotniarstwo i lotnictwo), – wodnej, – uzdrowskiej i zdrowotnej, – miejskiej i kulturalnej, – biznesowej, – agroturystyki 	Całe województwo
2. Wspomaganie rozwoju agroturystyki oraz turystyki aktywnej i specjalistycznej na obszarach wiejskich	Całe województwo
3. Transgraniczne przedsięwzięcia turystyczne (wspólnie z Niemcami): <ul style="list-style-type: none"> • budowa rowerowego Szlaku Żelaznej Kurtyny, • rozbudowa międzynarodowego szlaku nadbałtyckiego R-10 (Trasa Hanzeatycka), • rozbudowa szlaku rowerowego i infrastruktury wokół Zalewu Szczecińskiego, • rozbudowa szlaków turystycznych na Międzyodrzu (infrastruktura turystyki kajakowej, stacje wodne, pomosty, nabrzeża) 	Gminy nadmorskie oraz gminy: Gryfino, Kołbaskowo, Nowe Warpno, Police, Stepnica, Widuchowa Park Krajobrazowy Dolnej Odry i Cedyński Park Krajobrazowy
<i>Projekty</i>	<i>Lokalizacja/obszar działania</i>
1. Studium drogi wodnej łączącej akweny Pojezierza Drawskiego	Gminy w powiatach: drawskim, szczecińskim
<i>Rekomendacje</i>	<i>Lokalizacja/obszar działania</i>
1. Wykreowanie turystyki wodnej jako regionalnego produktu turystycznego	Całe województwo Adresat: Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, organizacje turystyczne
2. Wypromowanie pętli żeglarskiej Świnoujście - Kołobrzeg - Bornholm - Sassnitz (Rugia) - Świnoujście	Kołobrzeg, Świnoujście Adresat: Polski Związek Żeglarski, organizacje turystyczne
3. Promocja pojezierzy i rejonu Zalewu Szczecińskiego na	Gminy pojezierzy, gminy nad Zale-

rzecz intensyfikacji ruchu turystycznego na akwenach śródlądowych	wem Szczecińskim Adresat: Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, samorządy lokalne, organizacje turystyczne
---	--

Rozwój infrastruktury społecznej

Kierunek 4. Poprawa wykorzystania potencjału uzdrowiskowego	
<i>Ustalenia</i>	<i>Lokalizacja/obszar działania</i>
1. Przeciwdziałanie zjawiskom mającym zły wpływ na „fizjonomię” uzdrowisk i ich założenia przestrzenne oraz cechy klimatu	Dąbki (gm. Darłowo), Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Świnoujście
2. Ścisłe przestrzeganie warunków zabudowy w strefach ochronnych (A, B, C) obszarów uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej	Dąbki (gm. Darłowo), Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Świnoujście
<i>Zalecenia</i>	<i>Lokalizacja/obszar działania</i>
1. Przywrócenie lub nadanie funkcji uzdrowiskowej nowym ośrodkom	Borne Sulinowo, Trzcińsko-Zdrój

16.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju	Barьеры rozwoju
<ul style="list-style-type: none"> ▪ przygraniczne położenie ▪ baza uzdrowiskowo-sanatoryjna ▪ duża powierzchnia obszarów wodnych i leśnych ▪ rozwinięta baza turystyczna oraz zasoby wysokostandardowej bazy hotelowej i sportowo-rekreacyjnej, jak również konferencyjno-wystawienniczej ▪ bliskość Berlina, Pragi, Brna, Lipska i Drezna ▪ dobra dostępność komunikacyjna z zachodu Europy ▪ zróżnicowany krajobraz (góry, morze, pojezierza) ▪ nadodrzańskie położenie ▪ występowanie obiektów i zespołów zabytkowych objętych rejestrem zabytków oraz ich wielokulturowość charakterystyczna dla obszaru pogranicza ▪ cykliczne międzynarodowe imprez sportowych, wystawienniczych i kulturalnych i turystycznych 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ograniczona dostępność zewnętrzna m.in. z Warszawy oraz z północnej, centralnej oraz północno-wschodniej Polski do obszarów górskich i nadmorskich ▪ niewystarczające powiązania wewnętrzne / brak dobrych połączeń kolejowych z Sudetami, lokalnych lotnisk w rejonie uzdrowisk, zły stan lokalnych dróg dojazdowych do atrakcji turystycznych ▪ braki spójnej sieci szlaków turystycznych ▪ sezonowość w ruchu turystycznym na wybrzeżu i pojezierzach ▪ niedoinwestowania baza turystyczna obszarów pojeziernych ▪ pogłębianie dekapitalizacji zabytkowych zespołów i obiektów ▪ silna konkurencja ze strony ośrodków zagranicznych ▪ brak efektywnej współpracy pomiędzy podmiotami gospodarki turystycznej, zwycięstwo konkurencji nad współpracą

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ograniczone wykorzystanie innowacyjnych form promocji turystycznej ▪ brak działań wspierających wpisywanie obiektów na listę światowego dziedzictwa UNESCO
--	---

2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CEL 1. Poprawa spójności przestrzeni turystycznej Polski Zachodniej oraz wykorzystanie jej potencjału dla rozwoju gospodarczego makroregionu				
Kierunek 1.	Rozwój turystyki w oparciu o Odrę (z dopływami), jako rdzeń produktu turystycznego o międzynarodowym znaczeniu			
	<table border="1"> <tr> <td>Działanie 1.</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Opracowanie „Strategii rozwoju i promocji turystyki Odry i jej dorzecza jako wspólnego produktu turystycznego pogranicza” ▪ Realizacja spójnego systemu promocji i informacji turystycznej dla szlaku wodnego Odry i jej dorzecza ▪ Organizowanie cyklicznych imprez stanowiących trwałą wartość turystyczną doliny Odry </td> </tr> </table>	Działanie 1.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Opracowanie „Strategii rozwoju i promocji turystyki Odry i jej dorzecza jako wspólnego produktu turystycznego pogranicza” ▪ Realizacja spójnego systemu promocji i informacji turystycznej dla szlaku wodnego Odry i jej dorzecza ▪ Organizowanie cyklicznych imprez stanowiących trwałą wartość turystyczną doliny Odry 	
	Działanie 1.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Opracowanie „Strategii rozwoju i promocji turystyki Odry i jej dorzecza jako wspólnego produktu turystycznego pogranicza” ▪ Realizacja spójnego systemu promocji i informacji turystycznej dla szlaku wodnego Odry i jej dorzecza ▪ Organizowanie cyklicznych imprez stanowiących trwałą wartość turystyczną doliny Odry 		
	<p>Podjęte działania inwestycyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> – placówka informacji turystycznej w Środzie Śląskiej, – „Góry Kocie najbliższe Wrocławowi”: internetowy przewodnik turystyczny gm. Dobroszyce, Trzebnica, Oborniki Śl., Prusice, Wisznia Mała, Zawonia, Żmigród, – „Koło Wrocławia” – internetowy przewodnik turystyczny, gm. Brzeg Dolny, Czernica, Długołęka, Kostomłoty, Krośnice, Miękinia, Oborniki Śląskie, Oleśnica, Środa Śląska, Trzebnica, powiat wołowski, Wrocław, Żórawina, Żmigród <p>Istniejące imprezy cykliczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Flis Odrzański, – Dni Karpia w Dolinie Baryczy, – Slot Art Festival w Lubiążu, – Festiwal na Odrze – m. Oława, – Odra Adventure /spływ tratwami Odrą/, – Jazz nad Odrą – Wrocław, – Dni Odry – Szczecin, – Dni Morza – Szczecin, – Spływ Szlakiem Solnym – Bytom Odrzański-Nowa Sól 			
<table border="1"> <tr> <td>Działanie 2.</td> <td>Realizacja infrastruktury turystyki wodnej na Odrze, w tym rekonstrukcja historycznego zagospodarowania doliny rzeki</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Podjęte działania inwestycyjne:</td> </tr> </table>	Działanie 2.	Realizacja infrastruktury turystyki wodnej na Odrze, w tym rekonstrukcja historycznego zagospodarowania doliny rzeki	Podjęte działania inwestycyjne:	
Działanie 2.	Realizacja infrastruktury turystyki wodnej na Odrze, w tym rekonstrukcja historycznego zagospodarowania doliny rzeki			
Podjęte działania inwestycyjne:				

	<ul style="list-style-type: none"> – statki pasażerskie do żeglugi turystycznej po Odrze: Krosno Odrzańskie, Wrocław, – realizacja projektu „Odra dla turystów 2014”, – realizacja projektu „Łączą nas rzeki. Budowa zintegrowanego systemu turystyki wodnej”, – realizacja projektów: Wrocławski Tramwaj Wodny oraz Wrocławski Szlak Gondoli
Działanie 3.	Rozwój spójnego systemu ośrodków obsługi turystyki wodnej na Odrze
	<p>Podjęte działania inwestycyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> – mariny i przystanie wodne Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego w Gryfinie, Szczecinie, Kołobrzegu, Wolinie, Wapnicy, Łuczynie, Stepnicy, Kopicach, Gąsierzynie, Wolinie, Wapnicy, Świnoujściu, Kamieniu Pomorskim, – mariny i przystanie wodne w województwie lubuskim w gminach: Czerwieńsk, Nowa Sól, Sulechów, – mariny i przystanie wodne w województwie dolnośląskim: Głogów, Ścinawa, Brzeg Dolny (etap projektowy), Wały, Uraz, Malczyce, Wrocław, Oława (etap projektowy)
Działanie 4.	Podniesienie atrakcyjności turystycznej miejscowości nadodrzańskich, w tym podniesienie jakości wizualnej frontów wodnych miejscowości nad Odrą i w jej dorzeczu
	<p>Podjęte działania inwestycyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> – działania prowadzone w śródmieściu Wrocławia, – modernizacja bulwarów nadodrzańskich w Szczecinie i Gryfinie
Działanie 5.	Udostępnianie dorzecza Odry dla różnych form turystyki wędrówkowej, w tym: kajakowej, wodnej, pieszej, rowerowej, konnej w ujęciu systemowym
	<p>Podjęte działania inwestycyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> – realizacja projektu szlaku Berlin - Szczecin - Bałtyk, – Szlak Rowerowy Odry, – systemy ścieżek rowerowych w powiatach: wołowskim, oławskim, oleśnickim, trzebnickim, milickim, w tym ścieżka rowerowa w dolinie Baryczy trasą dawnej kolejki wąskotorowej, – szlak konny w Dolinie Baryczy, – realizacja docelowego zakresu projektów infrastruktury szlaków kajakowych m.in. na Widawie, Oławie, Bystrzycy, Nysie Kłodzkiej, Smortawie, Baryczy, Bobrze, Kwisie, Nysie Kłodzkiej oraz w gminach Łęknica, Skwierzyna i Trzebień

	Działanie 6.	Integracja turystycznego szlaku wodnego Odry z zewnętrznymi systemami szlaków wodnych – europejskim oraz lokalnymi w obszarze dorzecza
	Działanie 7.	Zapewnienie publicznego dostępu do brzegów rzek i jezior, ograniczanie ich zabudowy i grodzenia.
Kierunek 2:	Rozwijanie i wzmacnianie sieciowych i komplementarnych oraz innowacyjnych produktów turystycznych	
	Działanie 1.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wspieranie turystyki miejskiej i kulturowej w tym konferencyjno-biznesowej, zakupowej itp. ▪ Rozwój turystyki w oparciu o regionalne tradycje, imprezy kulturalne i venty ▪ Wykorzystanie turystyczne dawnych terenów i obiektów wojskowych, kolejowych i przemysłowych ▪ Wprowadzanie nowych funkcji komercyjnych (w tym hotelowych o wysokim standardzie) w obiektach zabytkowych (pałace, dworaki, forty, wieży ciśnień, latarnie morskie itp. ▪ Lobbowanie na rzecz umieszczania obiektów na liście światowego dziedzictwa UNESCO
		<p>Podjęte działania inwestycyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Regionalne Centrum Turystyki Biznesowej (Hala Stulecia) we Wrocławiu, – Centrum Kongresowo-Kulturalne Zamek Książ (Wałbrzych), – Centrum Konferencyjno-Kulturalne (Polanica Zdrój), – odnowa i turystyczne udostępnienie obiektów twierdzy Kostrzyn, – Lubuskie Lato Filmowe (Łagów), – T- Mobile Nowe Horyzonty Festiwal Film (Wrocław), – Festiwal Filmów Komediodowych w Lubomierzu, – Wratislavia Cantans (Wrocław), – Festiwal Słowian i Wikingów w Wolinie
	Działanie 2.	Rewitalizacja zabytków oraz zespołów staromiejskich i miejscowości turystyczno-uzdrowiskowych
		<p>Podjęte działania inwestycyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> – rewaloryzacja przestrzeni publicznych uzdrowisk: Kudowa-Zdrój, Łądek-Zdrój, Duszniki-Zdrój, Długopole-Zdrój, Jedlina-Zdrój, Szczawno-Zdrój, Cieplice Śląskie-Zdrój, Świeradów-Zdrój, Polanica-Zdrój, Połczyn-Zdrój, – rewitalizacja promenady nadmorskiej w Świnoujściu, – rekonstrukcja grodziska w Gostchorzu, – rewitalizacja zabytkowych obiektów (Strzelce Krajeńskie, gmina Lubsko, gmina Ośno Lubuskie, gmina Krosno Odrzańskie)

	Działanie 3.	Wspieranie rozwoju urozmaiconych form turystyki aktywnej i wypoczynkowej w Sudetach, w pasie nadmorskim oraz na pojezierzach
		<p>Podjęte działania inwestycyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> – markowy produkt turystyczny Uzdrowiska Kłodzkie (Duszniki-Zdrój, Kudowa-Zdrój, Polanica-Zdrój, – Termy Cieplickie – Dolnośląskie Centrum Rekreacji Wodnej (Jelenia Góra), – Szlak Królowny Marianny Orańskiej, – infrastruktura turystyczna Karkonoskiego Parku Narodowego, – system tras rowerowych na pograniczu kłodzkim, – jizersko-jakuszycka magistrala narciarsko- biegowa, – Pomorski Krajobraz Rzeczny (w ramach projektu zostanie min. ujednolicone oznaczenie szlaku), – rozwój geoturystyki (geopark Łuk Mużakowa), – budowa ścieżki rowerowej Niechorze - Pogorzelica w gminie Rewal, – budowa i zagospodarowanie ścieżek rowerowych na terenie dorzecza Parsęty
Kierunek 3.	Rozwój jakościowy infrastruktury turystycznej	
	Działanie 1.	Podniesienie standardu bazy noclegowej i gastronomicznej
		<p>Podjęte działania inwestycyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> – modernizacja schronisk młodzieżowych: gmina Podgórzyn (Staniszów), gmina Paszowice (Kłonice), gmina Krośnice (Krośnice), Dzierżoniów, powiat jaworski (Jawor), powiat trzebnicki (Kuraszków), powiat złotoryjski, powiat lubiński
	Działanie 2.	Modernizacja i rozwój markowych szlaków turystycznych
		<p>Podjęte działania inwestycyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Międzynarodowy Szlak Nadbałtycki R-10, – szlak rowerowy wokół Zalewu Szczecińskiego, – Szlak Odry, – południowo-zachodni Szlaku Cystersów, – Droga św. Jakuba
Kierunek 4.	Zintegrowanie zasad rozwoju turystycznego ośrodków powiązanych funkcjonalnie	
	Działanie 1.	Prowadzenie wspólnej polityki rozwoju ośrodków turystycznych na obszarze przygranicznym: Świnoujście, Kostrzyn n. O/Kietz, Słubice/Frankfurt, Gubin/Guben, Łęknica/Bad Muskau, Zgorzelec/Görlitz, Bogatynia/Zittau/Hradec

		<p>Podjęte działania inwestycyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Morze Bałtyckie – most łączący wyspy, kraje, kultury i regiony przyrodnicze, – centrum sportów ekstremalnych Zgorzelec /Görlitz
	Działanie 2.	Wspólne planowanie rozwoju ośrodków aktywizacji sudeckiego pasma turystycznego Duszniki-Zdrój, Karpacz, Kudowa-Zdrój, Łądek-Zdrój, Podgórzyn, Polanica-Zdrój, Szczawno-Zdrój, Szklarska Poręba, Świeradów-Zdrój
CEL 2. Zwiększanie dostępności komunikacyjnej do obszarów turystycznych		
Kierunek 1.	Proturystyczna modernizacja infrastruktury drogowej i kolejowej	
	Działanie 1.	Modernizacja i rozbudowa infrastruktury drogowej poprawiającej dostępność obszarów turystycznych
		<p>Podjęte działania inwestycyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> – droga nr 352 i S146 (łącznik do A4 w Zgorzelcu), – droga nr 2403D Węgliniec - Dłużyna Dolna, – przystosowanie lotniska w Zegrzu Pomorskim do komunikacyjnego ruchu lotniczego oraz poprawa dostępności przez modernizację drogi dojazdowej, – modernizacja dróg krajowych S3 i S6, – budowa stałego połączenia drogowego w Świnoujściu między wyspami Uznam i Wolin, – budowa turystycznej drogi przygranicznej
	Działanie 2.	Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych, w tym wąskotorowych, i dostosowanie ich do potrzeb obsługi ruchu turystycznego

	<p>Podjęte działania inwestycyjne:</p> <ul style="list-style-type: none">– Koszalin - Manowo - Świelino,– Gryfice - Niechorze - Trzebiatów - Gryfice,– Szczecin - Pojezierze Drawskie,– Kamień Pomorski - Dziwnówek - Rewal,– pętla kolejowa Euroregionu Glacensis,– łączniki transgraniczne: Tłumaczów - Otovice, Kudowa-Zdrój - Nachodź, Radomierzycy - Frydlant,– kolej sudecka: Zgorzelec/Görlitz – Jelenia Góra (z połączeniem do Tanwaldu) - Sędziszów (z połączeniem do Lubawki, Trutnova, Adršpachu) - Boguszów Gorce Wschodni (z połączeniem do Meziměstí, Broumova) - Wałbrzych Główny - Ścinawka Średnia (z połączeniem do Tłumaczowa) - Kłodzko (z połączeniem do Stronia Śląskiego, Kudowy-Zdroju),– Manowo - Rosnowo,– Bautzen - Görlitz - Lubań - Jelenia Góra - Kamienna Góra (koncepcja pasażerskiego transportu publicznego)
--	---

3.11. Obszary zagrożone powodzią – zasięg i metody ochrony

17. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

17.1. Opis obszaru działań

Wezbrania powodziowe w **województwie dolnośląskim** koncentrują się w dorzeczu Odry i występują zwykle w okresie letnim, w następstwie nadzwyczajnie wysokich opadów w górskich regionach dorzecza. Odra, przecinając tereny województwa na długości ok. 280 km, wymusza jego podział na trzy strefy reżimów powodziowych: nizinną, podgórską i górską. W strefie nizinnej do Odry uchodzą większe rzeki, takie jak Barycz, Widawa, Oława, Ślęza, Bystrzyca oraz Kaczawa, natomiast część południowa dorzecza środkowej Odry to strefa podgórska i górską, obejmująca zlewnię Nysy Kłodzkiej, Bobru, Kwisy i Nysy Łużyckiej.

Na terenie województwa dolnośląskiego wyodrębniono następujące rejony podwyższonego ryzyka powodziowego:

- aglomerację wrocławską, ze względu na duże zagęszczenie ludności, wielkość zgromadzonego majątku, urządzenia przemysłowe o wysokim potencjale zagrożenia, wartość kulturową oraz lokalizację strategicznych elementów warunkujących funkcjonowanie terenów zurbanizowanych,
- Kotlinę Kłodzką, ze względu wyjątkowo intensywne narażenie na katastrofalne w skutkach powodzie (rejon górski),
- Sudety Zachodnie, ze względu na intensywne narażenie na katastrofalne w skutkach powodzie (rejon górski),
- Kotlinę Żytawską, ze względu na straty poniesione w wyniku powodzi w 2010 roku (obszar przygraniczny).

Obecny sposób zarządzania systemem ochrony przeciwpowodziowej koncentruje się głównie na ograniczaniu strat powodziowych przy pomocy działań technicznych i nietechnicznych. Działania techniczne polegają na ograniczaniu wielkości fali powodziowej oraz jej zasięgu przestrzennego przy pomocy zbiorników retencyjnych, kanałów ulgi, polderów i obwałowań. Działania nietechniczne ograniczają się obecnie do raczej biernej edukacji mieszkańców terenów potencjalnie zagrożonych powodzią oraz ograniczonego stosowania systemów wczesnego ostrzegania, jak również specjalnych rodzajów ubezpieczeń od skutków powodzi.

W województwie znajdują się:

- 12 wielofunkcyjnych dużych zbiorników retencyjnych o łącznej pojemności 283,88 mln m³, pojemności użytkowej 82,66 mln m³ i powierzchni zalewu 3304 ha,
- 11 suchych zbiorników retencyjnych, które mają znaczenie raczej lokalne, jednak pozwalają na znaczne ograniczenie strat oraz wydłużenie czasu ostrzeżenia i ewakuacji ludności z terenów zagrożonych; łączna pojemność wynosi 26,3 mln m³, powierzchnia zalewu 784,2 ha,
- 4 poldery, jeden z elementów systemu ochrony przed powodzią aglomeracji wrocławskiej w ramach wrocławskiego węzła wodnego, o łącznej powierzchni 5 982 ha i pojemności 48 mln m³,
- 1 332,6 km wałów przeciwpowodziowych (wzdłuż Odry i polderów 380 km) chroniących przed wezbraniem wód obszar 154 990 ha (8% powierzchni województwa); odbudowy i modernizacji wymaga 575,43 km obwałowań.

Głównym elementem zagrożenia powodzią **województwa lubuskiego** są Odra, Warta, Bóbr, Nysa Łużycka, Noteć, Kwisa oraz sieć kanałów łączących rzeki i cieki wodne. W dorzeczu Odry istnieje potencjalna możliwość występowania wszystkich typów powodzi, jak: opadowe, roztopowe, zimowe: zatorowe i sryżowe oraz sztormowe.

Typowe dla województwa są:

- powódzie opadowe, spowodowane silnymi opadami nawałnymi, frontalnymi lub rozlewnymi; występują najczęściej w okresach od maja do września,
- powódzie roztopowe, spowodowane gwałtownym topnieniem śniegu, często połączonym z wystąpieniem deszczu; najczęściej w lutym, marcu i kwietniu,
- powódzie zatorowe, spowodowane nasileniem zjawisk lodowych i występujące najczęściej w grudniu i styczniu na Odrze oraz Warcie i Noteci.

Mogą one dotknąć miejscowości leżące przy rzekach:

- Odrze – Bytom Odrzański, Nowa Sól, Cigacice, Nietków, Krosno Odrzańskie, Cybinka, Słubice, Górzycza, Kostrzyn nad Odrą, Deszczno, Bogdaniec, Krzeszyce,
- Warcie – Gorzów Wlkp., Krobielewko, Świniary, Skwierzyna, Santok, Jeżyki, Kołczyn, Świerkocin, Witnica, Słońsk, Kostrzyn nad Odrą,
- Noteci – Drezdenko, Trzebiecz, Goszczanowice, Górecko, Stare Polichno, Przynotecko,
- Bobrze – Leszno Górne, Szprotawa, Żagań, Nowogród Bobrzański, Bobrowice, Dychów,
- Nysie Łużyckiej – Gubin, Strzegów, Markosice, Żytowań.

Zagrożenie powodziowe może powstać także w wyniku awarii urządzeń hydrotechnicznych w Pilichowicach i Dychowie na Bobrze, w Bledzewie na Obrze oraz spiętrzenia wody w Skokach koło Międzyrzecza na Jeziorze Bukowieckim.

Wały przeciwpowodziowe stanowią podstawowy i najważniejszy element systemu ochrony przeciwpowodziowej. Nie mniej ważne jest także zastosowanie pomp polderowych oraz pomp o zwiększonej wydajności, a także inne budowle takie jak jazy, przepusty, wały cofkowe, zbiorniki retencyjne.

W województwie lubuskim jest w sumie 815 km wałów, z czego 250 km na Odrze. Zdecydowaną większość stanowią wały II klasy, na wielu odcinkach w fatalnym stanie technicznym.

W **województwie zachodniopomorskim** największe zagrożenie powodziowe stwarza Odra, na której możliwe jest wystąpienie wszystkich rodzajów powodzi (opadowe, roztopowe, zatorowe i sztormowe). Wezbrania rzeczne na Odrze, związane z wysokimi przepływami, tj. wezbrania opadowe i roztopowe, przemieszczając się z biegiem rzeki, ulegają redukcji pod wpływem polderów Międzyodrza i poniżej Gryfina nie stanowią istotnego zagrożenia powodziowego. Szczególnie niebezpieczna sytuacja powodziowa na dolnej Odrze i Zalewie Szczecińskim występuje podczas powodzi sztormowych. Równie duże zagrożenie powodziowe w okresie zimowo-wiosennym może spowodować wystąpienie zatoru lodowego podczas spływu wód roztopowych. Do szczególnie zagrożonych gmin należą gminy nadodrzańskie i nadzalewowe: Boleszkowice, Mieszkowice, Cedynia, Chojna, Widuchowa, Gryfino, Goleniów, Dziwnów, Szczecin, Świnoujście, Nowe Warpno.

System technicznej ochrony przed powodzią w województwie zachodniopomorskim obejmuje: wały przeciwpowodziowe, poldery i umocnienia brzegowe.

Wały przeciwpowodziowe stanowią podstawowy i najważniejszy element systemu ochrony przeciwpowodziowej w województwie. Łączna ich długość wynosi prawie 600 km, z czego zdecydowaną większość stanowią wały IV klasy. Jedynie mniej niż 7% ogółu długości wałów stanowią wały klasy III, wałów klasy II jest 0,25%, brak jest wałów klasy I. Stan techniczny wałów, z których większość została zbudowana przed 1945 r., jest zły, ponadto większość z nich nie spełnia wymagań normatywnych dotyczących bezpiecznego wzniesienia korony wałów ponad zwierciadła wody miarodajnej i kontrolnej.

System ochrony przed powodzią w dolinie Odry powiązany jest z ochroną przed powodzią terenów położonych po obu stronach granicy. W wyniku przeprowadzonej w ostatnich latach po stronie niemieckiej rekonstrukcji wałów, wzrasta potencjalnie zagrożenie terenu po stronie polskiej.

17.2. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla krajowego

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Polityka przestrzenna w dziedzinie ochrony przed powodzią zmierzać będzie m.in. do:

- zwiększenia poziomu zabezpieczenia przed ekstremalnymi zjawiskami naturalnymi dzięki działaniom i inwestycjom technicznym oraz nietechnicznym,
- integrowania planowania przestrzennego prowadzonego w granicach jednostek administracyjnych z nowoczesnymi dokumentami planistycznymi gospodarki wodnej opracowywanymi w granicach jednostek hydrograficznych i regionów wodnych, tj. map zagrożenia powodziowego, map ryzyka powodziowego oraz planów zarządzania ryzykiem powodziowym.

W ramach prac nad strategią dorzecza Odry zostanie przeprowadzona analiza celowości rozwoju żeglugi śródlądowej na istniejących i projektowanych szlakach wodnych, uwzględniająca kompleksowy rachunek ekonomiczny, w tym: koszty zewnętrzne w porównaniu z kosztami innych rodzajów transportu towarowego, wpływ na stan ekosystemów chronionych.

Działania w zakresie zwiększenia poziomu bezpieczeństwa przeciwpowodziowego obejmują poprawę bezpieczeństwa przez realizowanie inwestycji hydrotechnicznych o znaczeniu przeciwpowodziowym na podstawie zweryfikowanych przez regiony wodne potrzeb zarządzania wodami.

Rozwój infrastruktury transportowej i energetycznej będzie uwzględniał potencjalne wystąpienie zagrożeń poprzez planowanie i budowę alternatywnych dróg dojazdu i zaopatrzenia energetycznego. Działania będą obejmować m.in. obowiązkową budowę minimum dwóch alternatywnych linii energetycznych oraz tras dojazdowych do jednostek osadniczych na terenach zagrożonych. Priorytetem stanie się budowa rokadowej infrastruktury liniowej wzdłuż dolin rzecznych i brzegu morza. W tym kontekście szczególne znaczenie ma rozbudowa i modernizacja elementów infrastruktury zabezpieczającej w strefie brzegowej Bałtyku.

Program dla Odry - 2006

Celem nadrzędnym programu jest zagwarantowanie warunków zrównoważonego rozwoju dla terenów całego dorzecza, z poszanowaniem zasobów przyrody i stanu środowiska. Program łączy zarówno inicjatywy wewnątrz krajowe, jak i międzynarodowe oraz uwzględnia bilateralną współpracę transgraniczną.

W programie przyjmuje się, że jego realizacja powinna doprowadzić co najmniej do odbudowy zniszczeń powodziowych z 1997 r. oraz zrealizowania nowego programu ochrony przeciwpowodziowej (uwzględniającego rozwój nauki i wiedzy jak i doświadczenia zdobyte podczas powodzi 1997 r.) i stworzenia warunków dla stabilnej żeglugi od Gliwic do Szczecina.

Program dla Odry - 2006 zakłada:

- zwiększenie retencji wód w powiązaniu z ochroną przeciwpowodziową (poldery oraz zbiorniki),
- modernizację i rozbudowę istniejącego systemu biernej i czynnej ochrony przeciwpowodziowej, w tym nowoczesnego systemu monitorowania i ostrzegania przed powodzią,
- ochronę czystości wody i jakości środowiska przyrodniczego,
- utrzymanie i odtworzenie żeglugi śródlądowej,
- wykorzystanie Odry i jej dopływów do produkcji odnawialnej energii,
- zachowanie i renaturyzację ekosystemów rzek i ich dolin.

W zakresie bezpieczeństwa powodziowego program w szczególności sposób zajmuje się ochroną przed powodzią dużych skupisk ludności i cennych przyrodniczo terenów położonych w dolinie Odry. Przede wszystkim ochroną objęte są miasta: Racibórz, Kędzierzyn-Koźle, Opole, Wrocław i Słubice. Uwzględnia ona też zapewnienie bezpieczeństwa terenom, gdzie powodzie są częste i charakteryzują się gwałtownym przebiegiem (Kotlina Kłodzka oraz dorzecza pozostałych lewobrzeżnych dopływów Odry). Istotnym elementem programu jest również dorzecze Warty. Obecnie najważniejszymi zadaniami do realizacji są: budowa zbiornika przeciwpowodziowego Racibórz Dolny (polder) oraz modernizacja wrocławskiego węzła wodnego.

W zakresie działań proekologicznych program, realizowany w skali całej zlewni Odry, będzie wspierał osiągnięcie dwóch najistotniejszych obecnie celów stawianych przed gospodarką wodną i ochroną środowiska przyrodniczego: osiągnięcie dobrego stanu wód i ekosystemów od wód zależnych (zgodnie z wymaganiami Ramowej Dyrektywy Wodnej) oraz zachowanie korzystnego stanu ochronnego siedlisk i gatunków stanowiących przedmiot ochrony według dyrektywy siedliskowej i dyrektywy ptasiej Natura 2000.

W odniesieniu do funkcji transportowej rzeki, zakłada się osiągnięcie dla Odrzańskiej Drogi Wodnej parametrów klasy III, z możliwością w późniejszym okresie jej rozbudowy i modernizacji do klasy IV. Stworzy to szansę na ograniczenie oddziaływania transportu drogowego na środowisko i wzrostu przewozu ładunków drogą wodną w komunikacji wewnątrz krajowej oraz umożliwi efektywne wykorzystanie połączenia Odry z zachodnioeuropejskim systemem dróg wodnych przez kanały Odra-Szprewa i Odra-Hawela, a w późniejszej perspektywie kanał Odra-Dunaj. Niezbędna w tym zakresie jest kontynuacja modernizacji Kanału Gliwickiego, jazów i śluz oraz zabudowy regulacyjnej na Odrze swobodnie płynącej, przede wszystkim zaś szybkie zakończenie budowy stopnia wodnego Malczyce. *Program dla Odry - 2006* zakłada też utrzymanie planowania przestrzennego pozwalającego na właściwe zagospodarowanie terenu jako skutecznego instrumentu zarządzania ryzykiem powodziowym w ujęciu długofalowym.

Program uwzględnia dalszą aktywizację współpracy na rzecz popularyzacji Odry jako turystycznej drogi wodnej, wykorzystanie niezagospodarowanego jeszcze energetycznego potencjału rzek w dorzeczu Odry oraz modernizację istniejących już elektrowni.

Realizacja pełnego zakresu programu pozwoli zabezpieczyć dorzecze Odry przed katastrofalnymi skutkami powodzi oraz uzyskać drogę wodną o zróżnicowanej wprawdzie zabudowie poszczególnych odcinków, ale umożliwiającą przewóz około 20 mln ton ładunków rocznie. Ponadto zostaną stworzone warunki do dalszej rozbudowy Odrzańskiej Drogi Wodnej po 2015 roku.

Lista projektów kluczowych *Programu dla Odry - 2006* w zakresie ochrony przeciwpowodziowej:

- na górnej i środkowej Odrze:
 - budowa zbiornika przeciwpowodziowego Racibórz Dolny, realizowana w ramach *Projektu ochrony przeciwpowodziowej dorzecza Odry*,
 - modernizacja wrocławskiego węzła wodnego, realizowana w ramach *Projektu ochrony przeciwpowodziowej dorzecza Odry*,
 - ochrona przed powodzią Słubic,
 - modernizacja wielozadaniowego zbiornika retencyjnego Nysa na Nysie Kłodzkiej,
 - zwiększenie ochrony przeciwpowodziowej miast Lewin Brzeski i Skorogoszcz na Nysie Kłodzkiej,
 - ochrona przed powodzią Kotliny Kłodzkiej ze szczególnym uwzględnieniem miasta Kłodzka;
 - przebudowa i remont zabudowy regulacyjnej w celu zapewnienia żeglowności szlaku wodnego i prowadzenia zimowej akcji lodołamania,
 - modernizacja systemu monitorowania i programowania zjawisk hydrometeorologicznych,

- na dolnej Odrze:
 - udrożnienie nurtu jeziora Dąbie,
 - przebudowa i remont zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej w celu zapewnienia żeglowności szlaku wodnego i prowadzenia zimowej akcji lodołamania,
- na Warcie:
 - udrożnienie koryta Warty w cofce zbiornika Jeziorsko,
 - budowa zbiornika Wielowieś Klasztorna na Prośnie,
 - odtworzenie retencji na polderach w dolinie konińsko-pyzderskiej, w tym na polderze Golina.

W ramach realizacji *Programu dla Odry - 2006* w latach 1998-2010:

- podniesiono do nowych standardów bezpieczeństwa ochronę przed powodzią w Raciborzu, Kędzierzynie-Koźlu, Opolu,
- przygotowano do realizacji w latach 2007-2015 projekt ochrony przed powodzią dorzecza Odry, obejmujący realizację suchego zbiornika Racibórz oraz osiągnięcie podobnych wyższych standardów bezpieczeństwa dla aglomeracji wrocławskiej,
- zwiększono możliwości retencji wód powodziowych na górnej Odrze przez realizację polderu Buków (50 mln m³) oraz na Nysie Kłodzkiej przez budowę zbiorników Kozielno (18,4 mln m³) i Topola (28 mln m³),
- przygotowano koncepcję ochrony przed powodzią dla lewostronnych dopływów Odry w górnym i środkowym biegu, a także przygotowano do realizacji tak istotne zadania jak: ochrona przed powodzią w Kotlinie Kłodzkiej i ochrona przed powodzią Nysy, Skorogoszczy i Lewina Brzeskiego,
- wynegocjowano porozumienie z Niemcami na temat zapewnienia możliwości prowadzenia lodołamania na Odrze granicznej,
- zrealizowano poprawę poziomu bezpieczeństwa ochrony przed powodzią dla wielu mniejszych miast, jak np. Wleń (na Kwisie).

Nie osiągnięto założonego postępu prac w zakresie:

- ochrony przed powodzią zimowymi na dolnej i środkowej Odrze przez zapewnienie głębokości 1,80 m, umożliwiającej akcję lodołamania na całej długości rzeki zagrożonej zatorami lodowymi (od Szczecina do Wrocławia) oraz zapewnienie funkcjonowania odpowiedniej flotyli lodołamaczy,
- przygotowania do realizacji ochrony przed powodzią dla Słubic.

Kontrola NIK z grudnia 2011 r. stwierdziła, że niedostateczny stan techniczny 30% wałów powodziowych stwarza nadal zagrożenie powodziowe, a zrealizowane zadania i przedsięwzięcia, choć miejscowo przyczyniły się do ograniczenia strat wyrządzonych przez powódź 2010 r., nie poprawiły w sposób znaczący bezpieczeństwa przeciwpowodziowego dużych miast i skupisk ludności oraz terenów, na których powódzie są częste mają gwałtowny przebieg.

Inne dokumenty

Projekt „OdraRegion - program prewencyjnego zapobiegania powodzi w dorzeczu Odry ze szczególnym uwzględnieniem dorzecza Warty i Zalewu Szczecińskiego” zrealizowany został w latach 2005-2006 na zlecenie pełnomocnika rządu do spraw *Programu dla Odry 2006*. Był współfinansowany ze środków Unii Europejskiej. Stworzony został jako komplementarna część projektów OderRegio I i II, a jego celem było osiągnięcie ochrony przeciwpowodziowej przez działania z zakresu planowania przestrzennego, gospodarki wodnej oraz rozwoju regionalnego, oparte m.in. na transgranicznej współpracy w dorzeczu Odry.

Projekt „OderRegio - Prewencyjna ochrona przeciwpowodziowa w dorzeczu Odry - transnarodowy program działań w zakresie gospodarki przestrzennej i wodnej” realizowany był od 2003 do 2006r. Wykorzystano tu rezultaty jego pierwszego etapu, w ramach którego w latach 1999-2001 opracowano *Transnarodową koncepcję prewencyjnego planowania przestrzennego w dorzeczu Odry*. W planie pracy w ramach projektu sformułowano następujące cele:

- rozwój modelu transnarodowego planowania przestrzennego, uwzględniającego prewencyjne planowanie przeciwpowodziowe,
- koncepcję integracji rozwoju regionalnego oraz infrastruktury hydrotechnicznej w dorzeczu Odry,
- planistyczne przygotowanie implementacji specjalistycznych działań,
- rozwój współpracy międzygminnej w sferze ochrony przeciwpowodziowej,
- wdrażanie aktywnego zarządzania informacjami dla lepszego zrozumienia zagrożenia powodziowego i działań ochronnych,

Raport z realizacji projektu zawiera:

- planistyczne i prawne podstawy oraz instrumenty ochrony przeciwpowodziowej,
- główne informacje i podstawy decyzyjne zidentyfikowane w ramach projektu i pokazane w atlasie Odry,
- transnarodowy program działań wraz z inwentaryzacją dotychczasowych projektów i działań na rzecz ochrony przeciwpowodziowej i propozycjami dalszych usprawnień,
- opis znaczenia, jakie ma sprawny przepływ informacji i komunikacja międzyludzka jako integralna część prewencyjnej ochrony przeciwpowodziowej,
- bank danych istniejących obiektów gospodarki wodnej oraz planowanych obiektów ochrony przeciwpowodziowej (65 map w skali 1:10 000).

Raport stanowi solidną bazę dla przyszłej transnarodowej współpracy w dziedzinie ochrony przeciwpowodziowej, w szczególności w kontekście budowy wspólnych strategii ochrony przeciwpowodziowej (plany zarządzania na wypadek powodzi, zgodnie z projektem dyrektywy o ochronie przeciwpowodziowej Unii Europejskiej).

17.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Zachodniopomorskie

Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego nie zawiera zapisów dotyczących problematyki powodziowej.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego ustala:

- realizację do roku 2015 strategicznych zadań Zachodniopomorskiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Szczecinie obejmujących ograniczenie zagrożenia powodziowego – na 150 km wałów przeciwpowodziowych na rzekach: Odrze, Wieprzy, Redze, Parsęcie, Grabowej, na Zalewie Szczecińskim i jeziorach: Dąbie, Jamno, Resko Przymorskie oraz budowę zbiorników retencyjnych Kładkowo-Gabin i Liwia Łuża,
- realizację *Programu dla Odry 2006* – przebudowę i remont zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej w celu usprawnienia zimowej akcji lodołamania oraz wykonanie prac hydrotechnicznych na jeziorze Dąbie w celu usprawnienia spływu kry z Odry.

Lubuskie

Strategia rozwoju województwa lubuskiego (projekt) zakłada wsparcie budowy oraz modernizacji systemów i infrastruktury zapobiegania zagrożeniom przez:

- usprawnienie zarządzania środowiskiem z zakresu retencjonowania wód i zapewnienia bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, w tym budowę i modernizację wałów przeciwpowodziowych,
- zapobieganie i ograniczanie skutków zagrożeń naturalnych oraz przeciwdziałanie poważnym awariom przez budowę lub remonty infrastruktury technicznej,
- współpracę jednostek samorządu terytorialnego z kraju i zagranicy (Niemcy) na rzecz realizacji programu ochrony przeciwpowodziowej,
- wprowadzanie systemów i programów elektronicznych w celu polepszenia warunków monitorowania zabezpieczenia przeciwpowodziowego,
- uzupełnianie i utrzymywanie w ciągłej gotowości magazynów przeciwpowodziowych.

Zmiana *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego* zawiera ustalenia wynikające z *Programu dla Odry 2006* w części dotyczącej województwa lubuskiego. W kierunkach zagospodarowania przyjmuje się, że rozwiązania hydrotechniczne będą prowadzone na dużą skalę na obszarze województwa do 2015 r. i mogą one w sposób zdecydowany, ograniczyć skutki kolejnych powodzi.

Dolnośląskie

Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego odnosi się do problematyki ochrony przeciwpowodziowej, formułując priorytet: „Zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego społeczeństwa i gospodarki”. W jego ramach strategia przewiduje:

- prognozowanie, reagowanie i likwidację skutków nadzwyczajnych zagrożeń dla zdrowia, życia, mienia i środowiska,
- zapewnienie ochrony przeciwpowodziowej i zwiększenie retencji wód, w szczególności poprzez zapewnienie realizacji *Programu dla Odry 2006*,
- rozwój współpracy transgranicznej w zakresie ochrony środowiska przed zagrożeniami.

Projekt *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego* ustala następujące kierunki i działania:

- wdrożenie nowoczesnego systemu zarządzania ryzykiem powodziowym przez realizację oraz koordynację pośredniej i bezpośredniej ochrony przeciwpowodziowej, w tym:
 - realizację kompleksowego systemu retencji (zbiornikowej, polderowej i małej retencji), połączonej z ochroną ekosystemów przez: budowę zbiorników retencyjnych o pojemności powyżej 5 mln m³, budowę polderów, budowę zbiorników małej retencji (zgodnie z *Programem małej retencji*), realizację działań przestrzennych zatrzymujących wody deszczowe w miejscach ich opadu,
 - umocnienie systemu obwałowań, w tym: budowę wałów cofkowych na dopływach Odry i kanałów przerzutowych oraz modernizację koryt rzecznych, zwłaszcza w miejscach szczególnego ryzyka, na obszarach silnie zurbanizowanych, przy obiektach mogących stworzyć wtórne zagrożenie, w rejonach górskich,
 - modernizację wrocławskiego węzła wodnego,
 - ochronę przed powodzią Ziemi Kłodzkiej,
 - ochronę przeciwpowodziową Kotliny Żytawskiej i Sudetów Zachodnich,
 - rozbudowę osłony przeciwpowodziowej, systemu prognozowania powodzi, kontroli i wczesnego ostrzegania oraz wsparcie lokalnych realizacji systemów ostrzegania i ochrony przeciwpowodziowej,

- uwzględnianie ograniczeń w zakresie lokalizacji obiektów mogących negatywnie wpływać na prawidłowe funkcjonowanie stacji radarowej Pastewnik,
- rozwój działań prewencyjnych na terenach zagrożonych powodzią.
- koordynację działań systemowych na poziomie dorzecza Odry dla prewencyjnej gospodarki przestrzennej, w tym:
 - wprowadzenie monitoringu działań przestrzennych, prowadzonych na terenach zagrożonych zalaniem,
 - uzgadnianie, koordynację oraz ujednolicanie działań i zasad gospodarowania przestrzenią w dorzeczu Odry,
 - realizację i uwzględnianie ustaleń *Programu dla Odry - 2006* w dokumentach opracowywanych dla kolejnych okresów programowania, sektorowych i regionalnych programach operacyjnych.

17.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju	Barieri rozwoju
<ul style="list-style-type: none"> ▪ współpraca w poszczególnych dziedzinach na Odrze granicznej i podział obowiązków między stronami określona umowami polsko-niemieckimi w zakresie gospodarki wodnej i żeglugi oraz inne dokumenty wykonawcze ▪ porozumienie polsko-niemieckie obejmujące trzy zasadnicze zagadnienia dotyczące: modyfikacji systemu zabudowy regulacyjnej granicznego odcinka Odry, pogłębienia szlaku żeglownego przez jezioro Dąbie oraz powiązania portu w Schwedt z Morzem Bałtyckim, które stanowi podstawę merytoryczno-rzeczową polsko-niemieckiej umowy międzyrządowej regulującej w kontekście formalno-prawnym ostatecznie przedmiotowe treści i stanowiącej podstawę prawną dla konkretnych działań w praktyce ▪ zrealizowane programy i projekty (<i>Program dla Odry - 2006, OderRegio, Odra Region</i>, mapy RZGW obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi) ▪ współpraca w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych z Republiką Czeską i Republiką Federalną Niemiec ▪ międzynarodowy obszar dorzecza Odry ▪ wdrażanie dyrektywy 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim (dyrekty- 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zły stan techniczny wałów, z których większość została zbudowana przed 1945 r., w większości z materiału miejscowego (torfy, namuły); ponadto większość z nich nie spełnia wymagań normatywnych dotyczących bezpiecznego wzniesienia korony wałów ponad zwierciadła wody miarodajnej i kontrolnej ▪ kumulacja zagrożeń powodziowych ▪ niewystarczający system ochrony przeciwpowodziowej ▪ niewykorzystanie prewencyjnych możliwości planowania przestrzennego w minimalizowaniu negatywnych skutków powodzi ▪ problemy związane z realizacją <i>Programu dla Odry - 2006</i> ▪ dotychczasowy brak nowych inwestycji, ograniczanie działań do doraźnych napraw ▪ brak koordynacji podejmowanych działań, wynikający między innymi z dużej liczby zaangażowanych instytucji, rozproszenia kompetencji ▪ potencjalne konflikty z systemem obszarów prawnie chronionych (park narodowy, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000) ▪ ograniczenia wynikające z wymagań nałożonych przez dyrektywy Unii Europejskiej, w szczególności dyrektyw: ptasiej i

<p>wa powodziowa)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ rozwinięta struktura współpracy instytucjonalnej w zakresie ochrony przeciwpowodziowej ▪ aktywna i merytorycznie przygotowana kadra ▪ bogate doświadczenia naukowe, rozpoznanie problematyki, opracowana dokumentacja ▪ świadomość istniejącego zagrożenia powodziowego ▪ zainteresowanie społeczeństwa problemem ochrony przed powodzią ▪ uwzględnienie potrzeb obszarów cennych przyrodniczo w ochronie przeciwpowodziowej (np. konieczność cyklicznych zalewów lasów łęgowych) ▪ przykłady realizacji osiągnięcia kompromisu między wymogami ochrony przeciwpowodziowej a ochrony przyrody 	<p>siedliskowej</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ presja na zagospodarowanie terenów nadrzecznych ▪ konflikty przestrzenne i środowiskowe ▪ brak systemu ubezpieczeń powodziowych ▪ brak skutecznej realizacji prawa wodnego na obszarach zagrożonych powodzią
---	---

2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CEL 1. Skuteczne zarządzanie ryzykiem powodziowym

Kierunek 1. Wdrożenie systemu zarządzania ryzykiem powodziowym z uwzględnieniem aspektów transgranicznych

Działanie 1. Odbudowa i modernizacja wałów przeciwpowodziowych na dolnej Odrze

Podjęte działania inwestycyjne (do 2015 r.):

- budowa i modernizacja wałów – rz.Odra, Zalew Szczeciński, jezioro Dąbie, Wyspa Pucka, Wyspa Policka, Przytór, Łunowo – łącznie 57 km,
- Bielinek, Osinów Dolny – 9,8 km wałów,
- Odra w Gryfinie – 4 km wałów,
- Odra w Szczecinie-Kluczu i Szczecinie-Żydowcach – 2,9 km wałów

Działanie 2. Modyfikacja systemu zabudowy regulacyjnej granicznego odcinka Odry oraz pogłębienie toru wodnego przez jezioro Dąbie celem zapewnienia możliwości prowadzenia akcji lodołamania na Odrze granicznej i jeziorze Dąbie przez uzyskanie minimalnej głębokości gwarantowanej 1,80 m, niezbędnej dla pracy polskich i niemieckich lodołamaczy, na odcinku od ujścia Warty do Widuchowej –

wspólne działanie polsko-niemieckie

Działanie 3. Realizacja kompleksowego systemu retencji (zbiornikowej, polderowej, małej retencji), połączonej z ochroną ekosystemów – budowa, rozbudowa i modernizacja zbiorników retencyjnych, zgodnie z Programem dla Odry 2006

Działanie 4. Podjęte działania inwestycyjne (do 2020 r.):

- zbiornik Racibórz (województwo śląskie)
- zbiornik Kamieniec Żąbkowicki (województwo dolnośląskie)
- zbiornik Pielgrzymka (województwo dolnośląskie)
- zbiornik Wielowieś Klasztorna (województwo wielkopolskie)

Działanie 5. Usprawnienie systemu obwałowań środkowej Odry, w tym:

- działania zwiększające powierzchnie retencyjne przez odsunięcia wałów
- budowa wałów cofkowych na dopływach Odry
- budowa kanałów przerzutowych (ulgi)
- modernizacja koryt rzecznych w miejscach szczególnego ryzyka

Podjęte działania inwestycyjne (do 2020 r.):

- odsunięcie wału Domaszków-Tarchalice
- budowa kanału ulgi w Nowej Soli
- realizacja działań przestrzennych zatrzymujących wody deszczowej w miejscach ich opadu

Kierunek 2. Ochrona miejsc szczególnie narażonych na negatywne skutki powodzi

Działanie 1. Modernizacja wrocławskiego węzła wodnego:

- budowa i przebudowa wałów, w tym m.in. podwyższenie, poszerzenie
- rozbiórka wałów
- zwiększenie przepustowości
- przebudowa mostów

Podjęte działania inwestycyjne:

- Blizanowice-Trestno – przebudowa wału
- Radwanice – modernizacja wału polderowego na odcinku droga opolska - Siechnice
- Siechnice – przebudowa wału
- Szczepin – przebudowa wału
- Kozanów – przebudowa wału
- Maślice – przebudowa wału
- Pracze Odrzańskie – przebudowa wału

- Janówek – przebudowa wału
- Działanie 2.** Ochrona od powodzi Kotliny Kłodzkiej, Kotliny Żytawskiej, Nowej Soli
- Podjęte działania inwestycyjne:**
 - wykonanie obwałowania okrężnego z budowlami wałowymi oraz modernizację i wzmocnienie istniejącego wału na długości 6,5 km w Słubicach
 - odbudowa i modernizacja wałów na odcinku Górzycy-Kostrzyn n. Odrą o łącznej długości 10,8 km
 - przebudowa i remont zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej do ujścia Warty

CEL 2. Koordynacja działań systemowych na poziomie dorzecza Odry

- Kierunek 1.** Opracowanie i wdrożenie dokumentów wynikających z dyrektywy powodziowej:
 - wstępnej oceny ryzyka powodziowego do grudnia 2011 roku (wykonano)
 - map zagrożenia i map ryzyka powodziowego do grudnia 2013 roku
 - planów zarządzania ryzykiem powodziowym do grudnia 2015 roku
- Kierunek 2.** Realizacja *Programu dla Odry 2006*
 - Działanie 1.** Realizacja i uwzględnianie ustaleń Programu dla Odry 2006 w dokumentach opracowywanych dla kolejnych okresów programowania, Sektorowych i Regionalnych Programach Operacyjnych
 - Działanie 2.** Aktualizacja i rozbudowa systemu informacji przestrzennej dorzecza Odry (SIPDO w ramach Programu dla Odry 2006).
- Kierunek 3.** Doskonalenie współpracy instytucji uczestniczących w procesie zarządzania ryzykiem powodziowym w granicach dorzecza Odry; wzmocnienie roli prewencji na terenach zagrożonych powodzią, w tym planowania przestrzennego.
 - Działanie 1.** Uwzględnienie ochrony przeciwpowodziowej zwłaszcza na terenach zurbanizowanych przy opracowywaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
 - Działanie 2.** Współpraca jednostek samorządu terytorialnego z kraju i zagranicy (Niemcy) na rzecz realizacji programu ochrony przeciwpowodziowej
 - Działanie 3.** Koordynacja i uzgadnianie działań przestrzennych, w szczególności tych, które zwiększają ryzyko powodziowe rzeki w ramach współpracy transgranicznej
 - Działanie 4.** Monitoring działań przestrzennych i inwestycyjnych na terenach zagrożenia powodziowego
 - Działanie 5.** Uzgadnianie oraz koordynacja działań i ujednocnianie zasad gospodarowania przestrzenią w dorzeczu Odry; wspieranie inicjatyw oraz współpracy międzynarodowej i regionalnej w zakresie przestrzennej prewencji przeciwpowodziowej
 - Działanie 6.** Rozbudowa systemu prognozowania powodzi, kontroli i wczesne-

go ostrzegania oraz wsparcie inicjatyw lokalnych dla realizacji lokalnych systemów ostrzegania i ochrony przeciwpowodziowej

Działanie 7. Działania informacyjne i edukacyjne, w zakresie przestrzennej prewencji przeciwpowodziowej wśród społeczności zagrożonych powodzią