



ZINTEGROWANY
SYSTEM POWIĄZAŃ MIAST
W LEGNICKO-GŁOGOWSKIM
OBSZARZE FUNKCJONALNYM



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



**DOLNY
ŚLĄSK**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013, zrealizowany w ramach „Konkursu dotacji na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych” ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecne Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju).

Zespół autorski: Jan Blachowski, Anna Bocian, Renata Cieślak, Karolina Drewnicka, Piotr Drzewiński, Konrad Giejsztor, Karolina Gmur, Jakub Janz, Marta Kukuła, Kamila Lesiw-Głowacka, Magdalena Kasprzak, Wojciech Maleszka, Katarzyna Mańkowska-Bigus, Ewa Markowicz-Judycka, Małgorzata Mongiało, Marta Oleszczuk, Marzena Pasak, Jarosław Patron, Magdalena Pietrukiewicz, Jakub Rosowski, Ewa Skoczeń, Elżbieta Strzelczyk, Dariusz Zięba

Koordynator projektu:

Agnieszka Wałęga

LIDER PROJEKTU



PARTNERZY



Miasto
Legnica



Gmina Miejska
Głogów



Gmina
Legnickie Pole



Gmina
Jerzmanowa



Gmina
Żukowice



Gmina
Kotla



Gmina
Głogów



Powiat
Bolesławiecki



ZINTEGROWANY
SYSTEM POWIĄZAŃ MIAST
W LEGNICKO-GŁOGOWSKIM
OBSZARZE FUNKCJONALNYM

Spis treści

1.	Wstęp.....	4
2.	Powiązania funkcjonalno-przestrzenne LGOF.....	5
2.1.	Granice Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego.....	5
2.2.	Prognoza demograficzna.....	8
2.3.	Kierunki zagospodarowania przestrzennego w dokumentach planistycznych gmin.....	10
2.4.	Problemy i wyzwania.....	11
3.	Zintegrowany system transportu w LGOF.....	12
3.1.	Diagnoza sieci transportowej.....	12
3.2.	Preferencje transportowe mieszkańców.....	15
3.3.	Multimodalny model ruchu.....	16
3.4.	Wytyczne rozwoju zintegrowanego systemu transportu.....	22
4.	Obszar problemowy Głogowa.....	23
5.	Perspektywy rozwoju legnickiego obszaru problemowego.....	25
6.	Model współpracy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie zintegrowanego planowania przestrzennego w LGOF.....	29

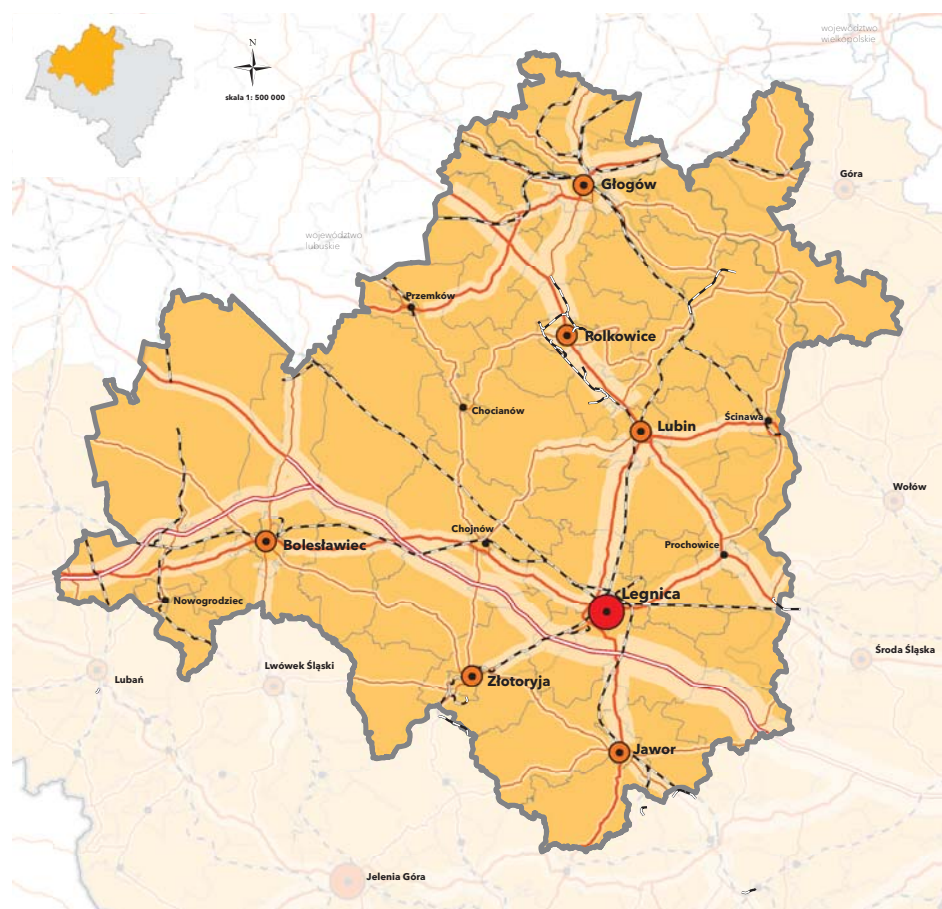
1. Wstęp

Legnicko-Głogowski Obszar Funkcjonalny (LGOF) to jeden z miejskich obszarów funkcjonalnych i jedyny obszar policentryczny w województwie dolnośląskim. Rdzeń obszaru stanowi pięć miast, wśród których znajduje się ośrodek regionalny Legnica i cztery ośrodki subregionalne: Bolesławiec, Głogów, Lubin i Polkowice. Obszar ten był przedmiotem projektu „Zintegrowany system powiązań miast w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym (LGOF)”. Projektem objęte zostały 42 gminy z 9 powiatów. Łączna powierzchnia gmin to ponad 5 tys. km², co stanowi 26% powierzchni województwa. Obszar w 2013 roku zamieszkiwało 590 tys. osób¹.

Projekt został zrealizowany w ramach „Konkursu dotacji na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych”, ogłoszonego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Współfinansowany był ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013 oraz z budżetu państwa. Celem

głównym konkursu było upowszechnienie podejścia funkcjonalnego w planowaniu przestrzennym oraz promocja zintegrowanego podejścia do problemów danego obszaru.

Działania zaplanowane w projekcie prowadzone były wspólnie przez Lidera: Województwo Dolnośląskie, reprezentowane przez Instytut Rozwoju Terytorialnego oraz ośmiu Partnerów: Miasto Legnicę, Gminę Miejską Głogów, Powiat Bolesławiecki, Gminę Głogów, Jerzmanowa, Kotła, Legnickie Pole i Żukowice. Realizacja projektu pozwoliła na zainicjowanie współpracy w ramach LGOF. Odbyły się konferencje, warsztaty, konsultacje społeczne. Informacje na temat prowadzonych działań były zamieszczane na bieżąco na stronie internetowej projektu (www.lgof.pl). Możliwość aktywnego udziału w projekcie miały wszystkie jednostki samorządu terytorialnego a także przedsiębiorcy, organizacje pozarządowe i inne jednostki zainteresowane współpracą w ramach LGOF.



¹ GUS



Idea miejskich obszarów funkcjonalnych została przedstawiona w dokumentach strategicznych Unii Europejskiej, Polski i Województwa Dolnośląskiego. Dokumenty te promują terytorialne podejście do polityki rozwoju i zakładają integrację działań różnych podmiotów na danym terytorium (obszarze funkcjonalnym), w celu jak najefektywniejszego wykorzystania jego potencjału. Realizacja terytorialnego podejścia do polityki rozwoju w odniesieniu do Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego, wymagała przede wszystkim zdefiniowania tego obszaru. Jego granice zostały wstępnie zarysowane w „Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020” oraz w „Planie zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego, perspektywa 2020”. Jednym z efektów projektu jest określenie granic LGOF oraz identyfikacja najistotniejszych problemów i wyzwań. Istotnymi rezultatami projektu są również: diagnoza systemu transportu i wytyczne rozwoju zintegrowanego systemu transportu, które zostały zaadresowane do dokumentów na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym. Zaproponowany został również model współpracy w ramach zintegrowanego planowania przestrzennego w LGOF. Wszystkie analizy prowadzone były dla Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego obejmującego 42 gminy, określonego wstępnie na etapie planowania pro-

jektu. Dlatego wyniki analiz prezentowane są dla całego LGOF, pomimo, że badania powiązań funkcjonalno-przestrzennych wykazały, że siedem spośród tych gmin nie wykazują silnych związków z miastami-rdzeniami LGOF.

2. Powiązania funkcjonalno-przestrzenne LGOF

2.1. Granice Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego

Zgodnie z wynikami analiz związku funkcjonalno-przestrzenne z pięcioma ośrodkami-rdzeniami: Bolesławcem, Głogowem, Legnicą, Lubinem i Polkowicami wykazało 30 gmin. Spośród 42 gmin objętych opracowaniem, w granicach Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego znalazło się 35 gmin.

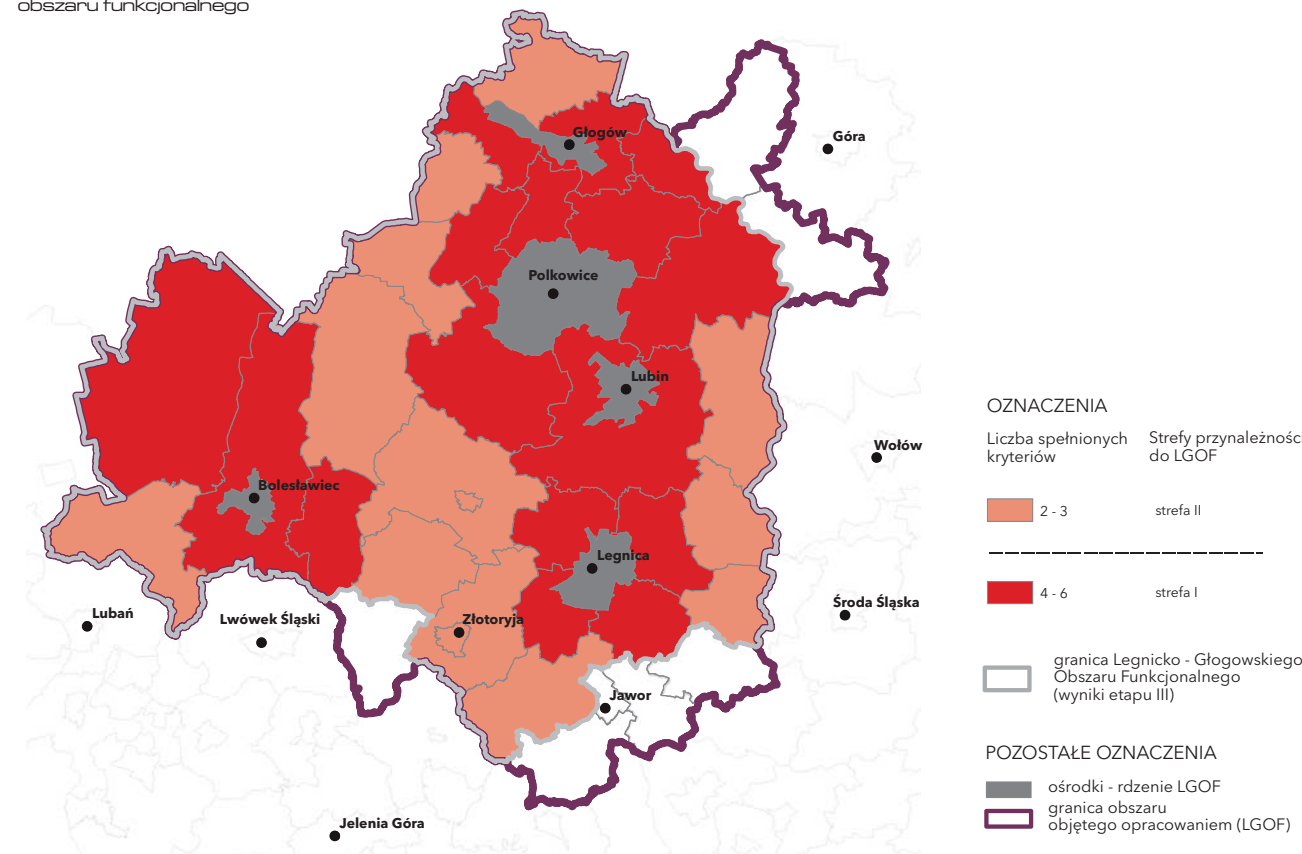
Efektom analiz są dwie grupy gmin należących do obszaru funkcjonalnego, które wykazują zróżnicowany poziom powiązań z ośrodkami-rdzeniami. Dlatego w LGOF wydzielone zostały dwie strefy: strefa 1. o ścisłych powiązaniach i strefa 2. obejmująca gminy o nieco słabszej sile powiązań.

W strefie pierwszej znalazło się 16 gmin posiadających ścisłe związki z ośrodkami-rdzeniami. Grupę tę tworzą gminy wiejskie: Jerzmanowa, Lubin, Bolesławiec, Osiecznica, Głogów, Żukowice, Krotoszyce, Kunice, Warta Bolesławiecka, Pęcław, Legnickie Pole, Miłkowice, Rudna, Grębocice, Radwanice i gmina miejsko-wiejska Chocianów. Strefę pierwszą tworzą dwa rozdzielne obszary. Pierwszy złożony z 13 gmin zlokalizowanych wokół czterech miast: Głogowa, Polkowic, Lubina oraz Legnicy i drugi złożony z 3 gmin zlokalizowanych wokół Bolesławca.

Strefę drugą stanowią gminy, które wykazały słabsze związki funkcjonalno-przestrzenne z ośrodkami-rdzeniami niż gminy ze strefy pierwszej, ale dużo silniejsze niż pozostałe gminy, nie zakwalifikowane do LGOF. W strefie tej znalazło się 14 gmin: Gromadka, Kotła, Męcinka, gmina miejska Chojnów, gmina wiejska Chojnów, Nowogrodziec, Prochowice, Ścinawa, Gaworzyce, Przemków, Zagrodno, gmina miejska Złotoryja, gmina wiejska Złotoryja, Ruja.

Spośród 42 gmin, które wstępnie zostały przyjęte jako obszar opracowania w ramach projektu, w LGOF nie znalazły się gminy: Jemielno, Niechlów, Pielgrzymka, Paszowice, Mściwojów, Wądroże Wielkie oraz miasto Jawor.

Mapa 1. Granica legnicko-głogowskiego obszaru funkcjonalnego



Związki funkcjonalno-przestrzenne gmin z ośrodkami-rdzeniami zdiagnozowane zostały na podstawie dwóch rodzajów kryteriów: w oparciu o wskaźniki statystyczne i funkcjonalne. O przynależności do obszaru funkcjonalnego decydował stopień zaawansowania procesów urbanizacyjnych, w tym:

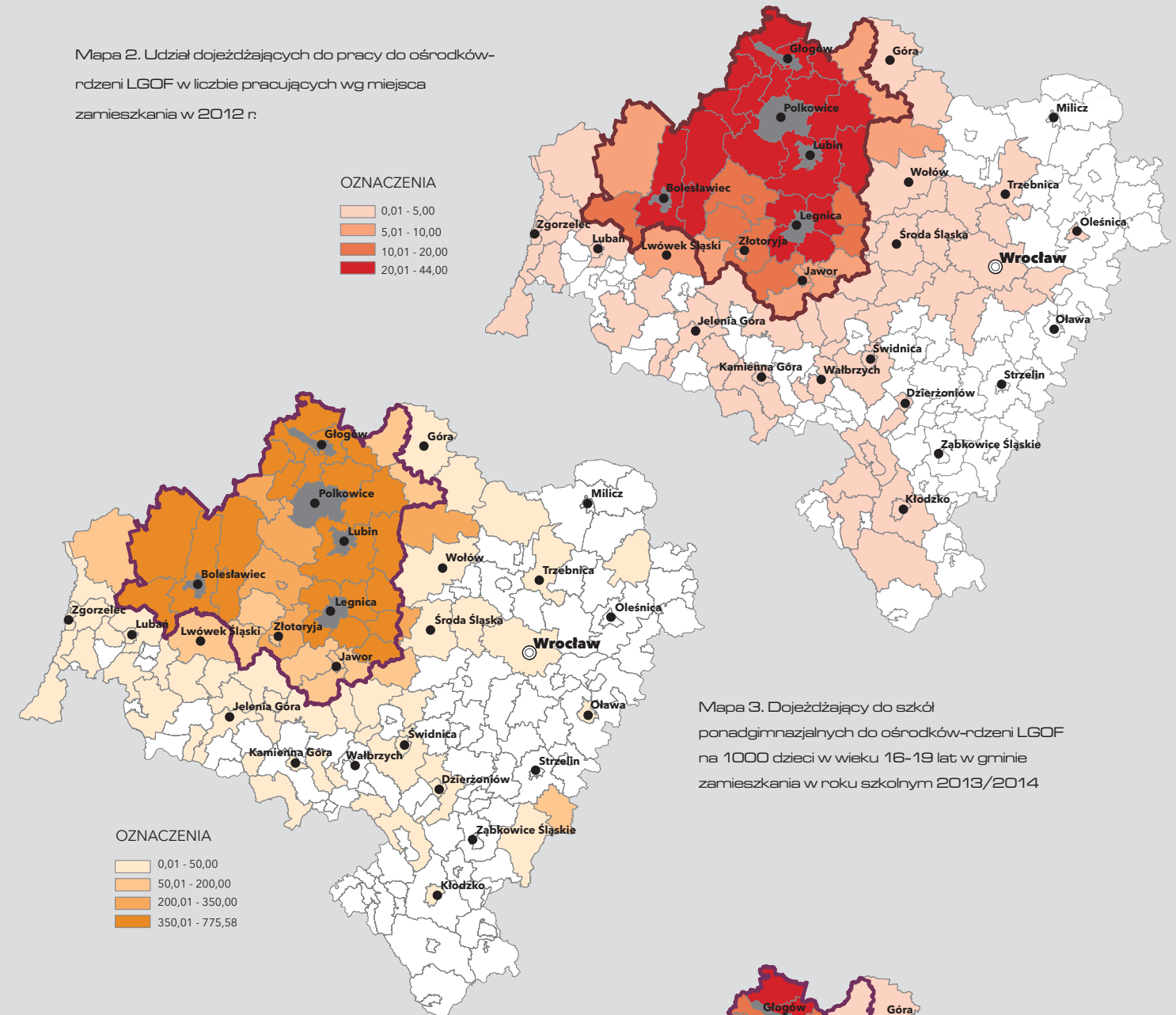
- intensywny rozwój budownictwa mieszkaniowego,
- wzrost liczby podmiotów gospodarki narodowej,
- duże wydatki budżetów gmin,
- znaczny udział podmiotów w usługach wyższego rzędu,
- duża gęstość zaludnienia

oraz powiązania funkcjonalno-przestrzenne:

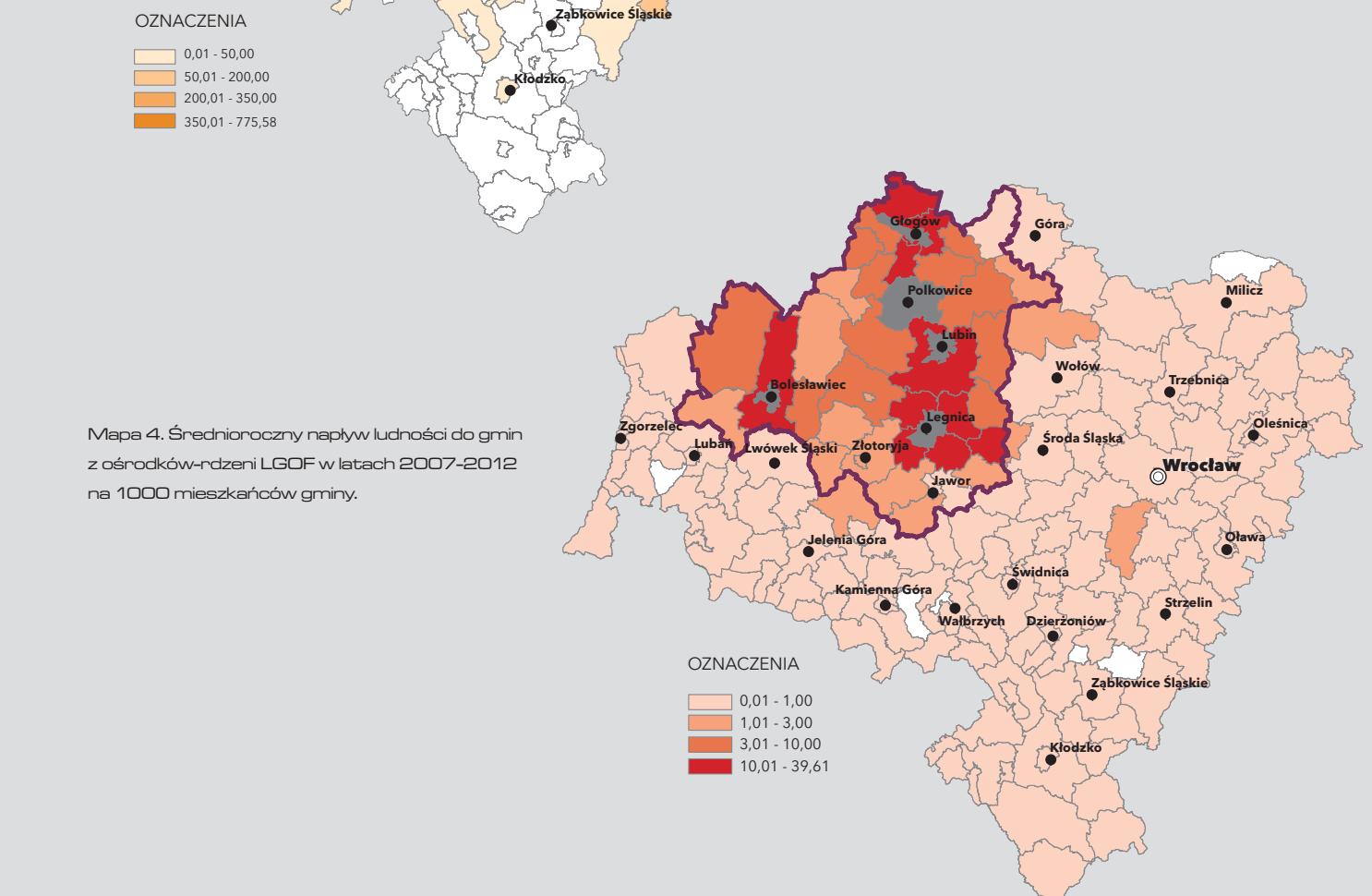
- dojazdy do pracy,
- dojazdy do szkół ponadgimnazjalnych,
- liczba zameldowań z ośrodków rdzeni.

PRZYKŁADOWE ANALIZY FUNKCJONALNE

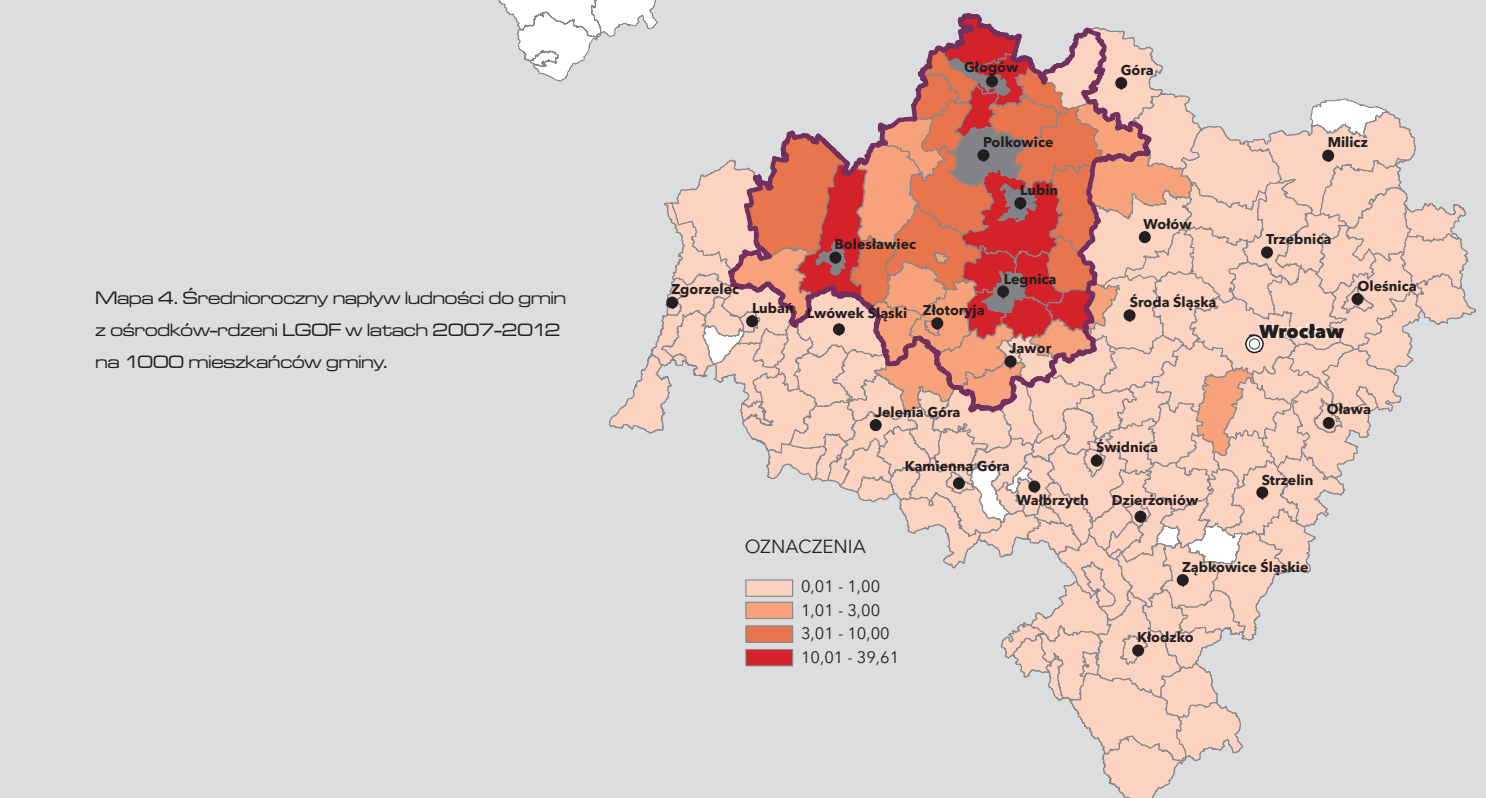
Mapa 2. Udział dojeżdżających do pracy do ośrodków-rdzeni LGOF w liczbie pracujących wg miejsca zamieszkania w 2012 r.



Mapa 3. Dojeżdżający do szkół ponadgimnazjalnych do ośrodków-rdzeni LGOF na 1000 dzieci w wieku 16-19 lat w gminie zamieszkania w roku szkolnym 2013/2014



Mapa 4. Średnioroczny napływ ludności do gmin z ośrodków-rdzeni LGOF w latach 2007-2012 na 1000 mieszkańców gminy.

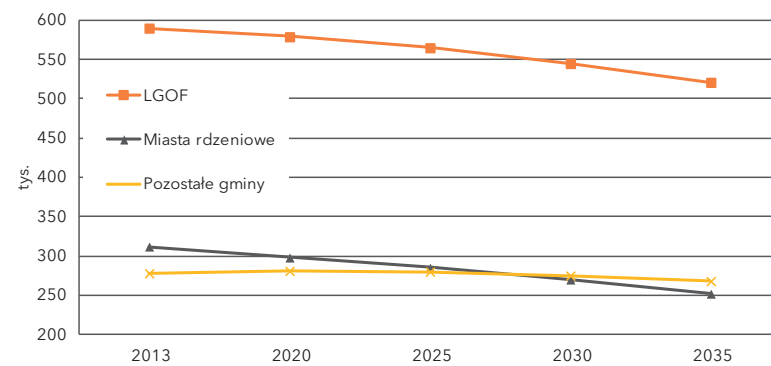


2.2. Prognoza demograficzna

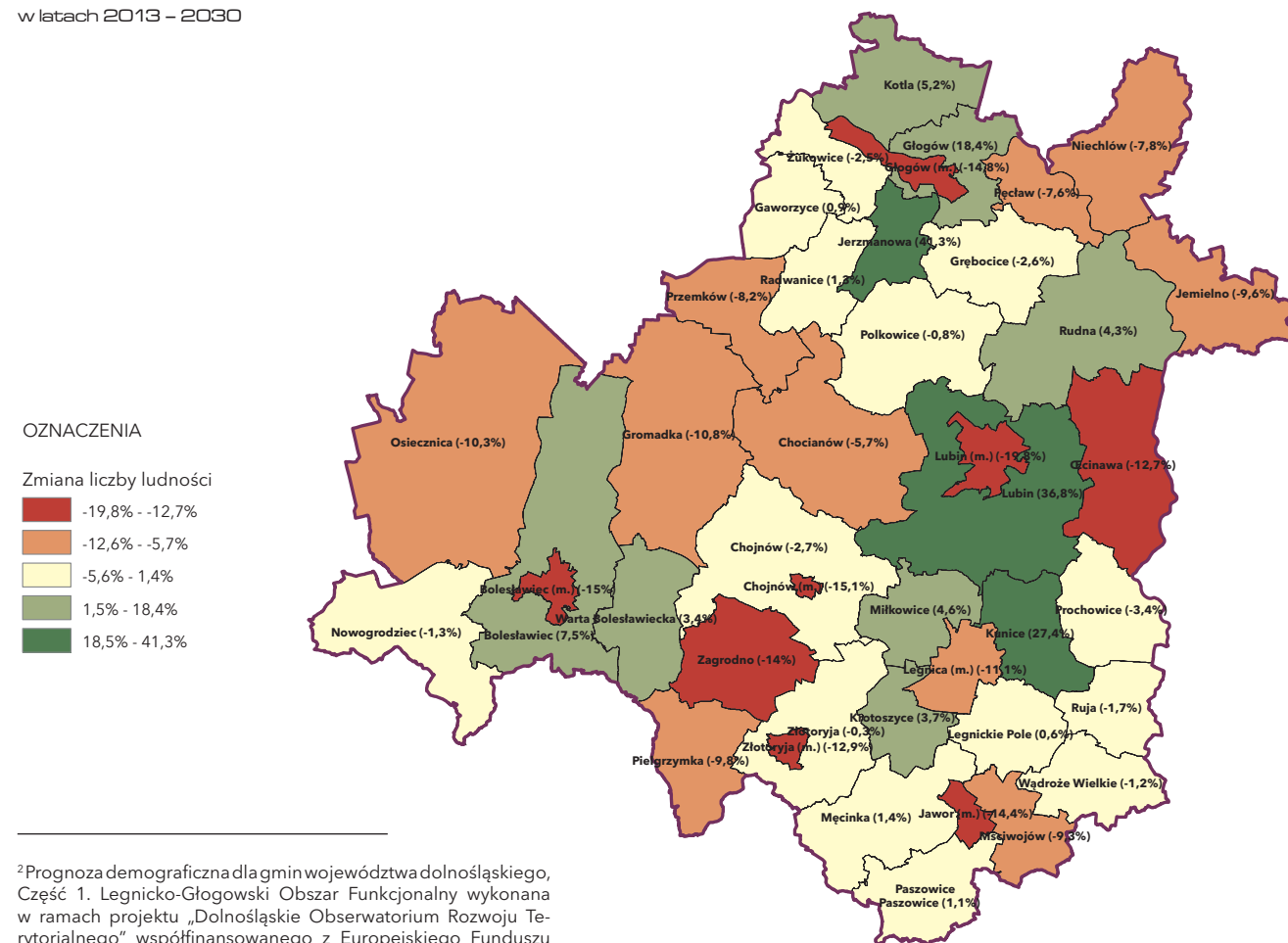
Opracowana dla 42 gmin LGOF prognoza demograficzna² do roku 2035 wskazuje na szereg niekorzystnych zjawisk, do których należą między innymi: znaczny spadek liczby mieszkańców i wzrost wskaźnika obciążenia demograficznego, związany ze starzeniem się społeczeństwa.

W latach 2013-2030 w LGOF ubędzie ponad 69 tys. mieszkańców. Skala zmian będzie zróżnicowana w zależności od rodzaju i położenia gminy. Największy spadek liczby mieszkańców nastąpi w gminach miejskich, w tym miastach-rdzeniach. Największy spadek odnotuje miasto Lubin (-20%). Z kolei największym przyrostem liczby mieszkańców w latach 2013-2030 r. będą się cechowały rejon wiejskie. Największy wzrost, o 50%, widoczny będzie w gminie Jerzmanowa.

Diagram 1. Liczba ludności w latach 2013, 2020, 2025, 2030 i 2035



Mapa 5. Prognozowana zmiana liczby ludności w latach 2013 - 2030

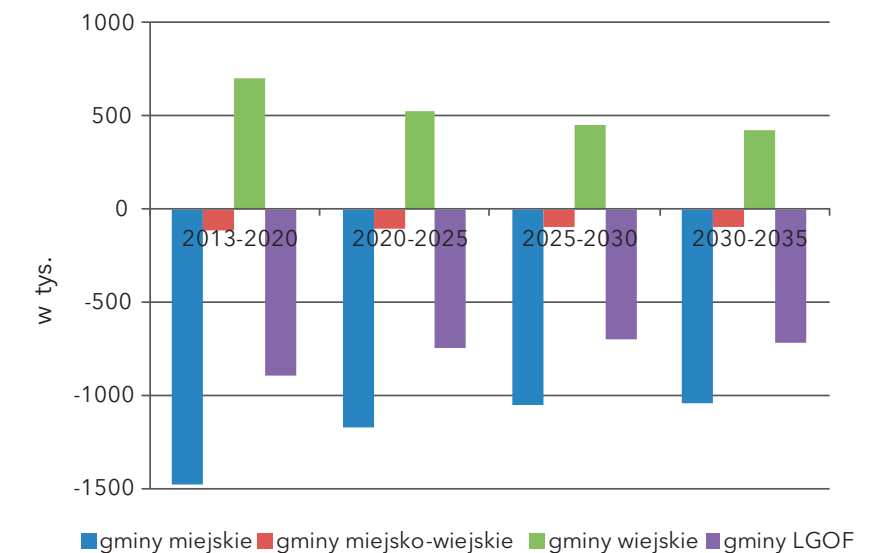


²Prognoza demograficzna dla gmin województwa dolnośląskiego, Część 1. Legnicko-Głogowski Obszar Funkcjonalny wykonana w ramach projektu „Dolnośląskie Obserwatorium Rozwoju Terytorialnego” współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Społecznego - Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki 2007-2013.

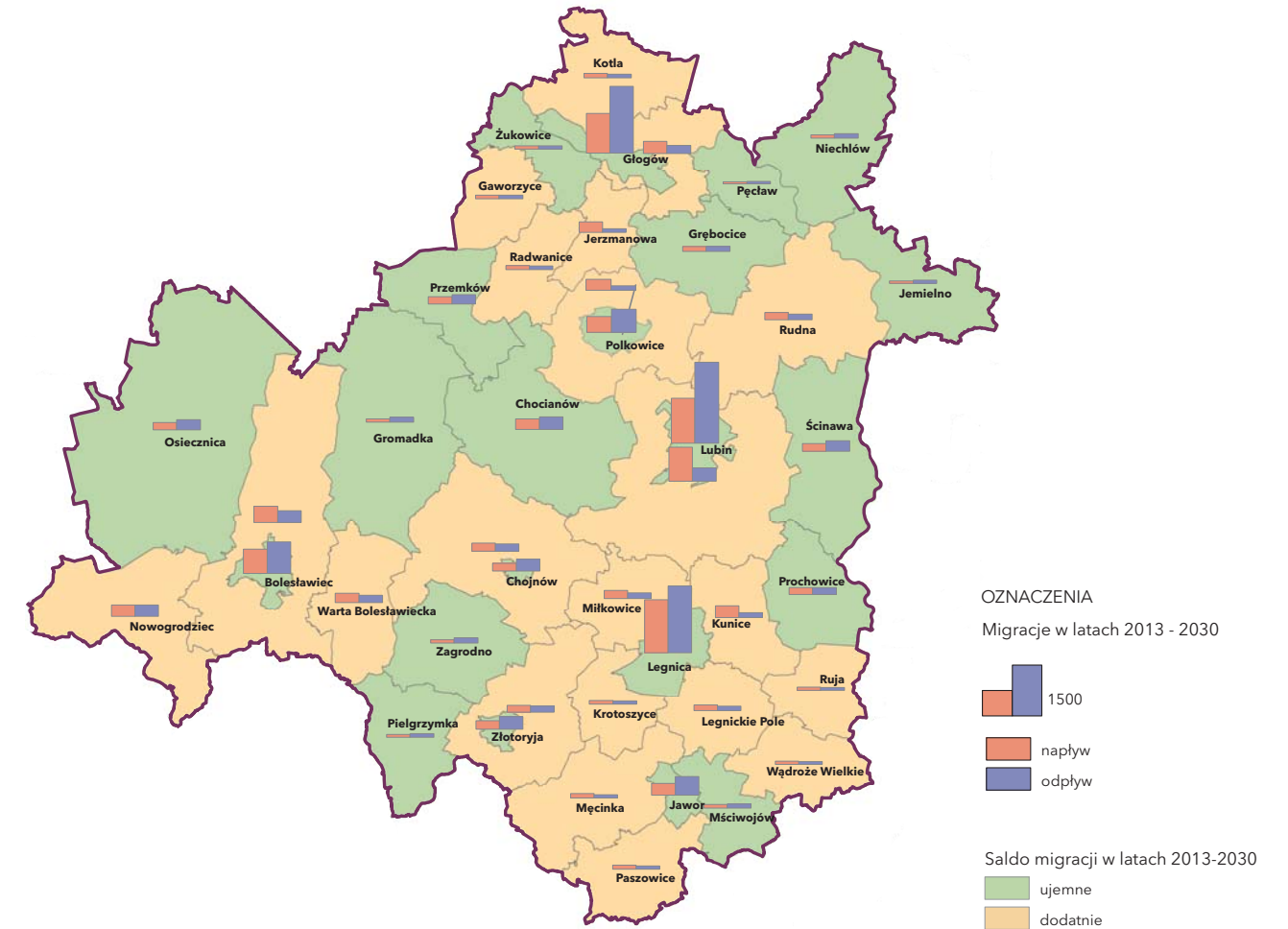
Jednym z czynników mających wpływ na zmiany liczby ludności jest saldo migracji. Ujemne saldo migracji w LGOF utrzyma się nieprzerwanie do 2035 roku i w latach 2013-2035 wyniesie - 3059.

Gminy miejskie generalnie odnotują ujemne saldo migracji. Szczególnie niskie prognozowane jest w miastach: Lubin i Głogów. Z kolei w 19 z 29 gmin wiejskich bilans zjawiska będzie dodatni. Najwyższe wartości osiągnie gmina Lubin (wiejska) i Kunice. Znacząco ujemny bilans osiągnie gmina Osiecznica.

Diagram 2. Saldo migracji dla LGOF

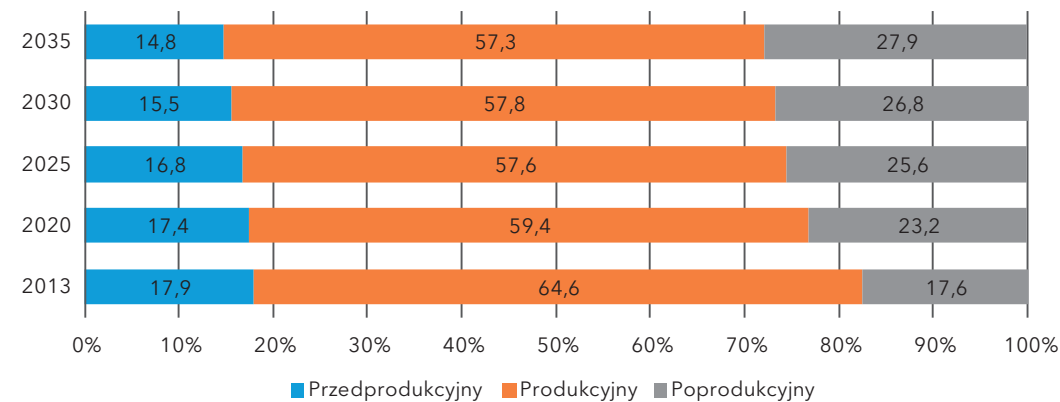


Mapa 6. Migracje w latach 2013-2030



Niekorzystne zmiany struktury wiekowej mieszkańców LGOF będą polegały na spadku udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym oraz wzroście udziału ludności w wieku poprodukcyjnym. Dwa miasta-rdzenie: Lubin i Bolesławiec, będą charakteryzowały się najgorszą strukturą demograficzną w LGOF, ale podobna sytuacja prognozowana jest także w innych gminach miejskich. Najkorzystniejszą strukturę ludności wg ekonomicznych grup wieku, wśród gmin LGOF, będzie miała gmina Jerzmanowa.

Diagram 3. Udział ludności wg grup ekonomicznych w LGOF



2.3. Kierunki zagospodarowania przestrzennego w dokumentach planistycznych gmin

Gminy w Polsce (również w LGOF) prowadzą samodzielną politykę przestrzenną, decydując o przeznaczeniu terenów. Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin (studia gmin), to jedyne dokumenty na podstawie których możliwe jest określenie docelowej struktury funkcjonalno-przestrzennej całego LGOF. Struktura ta powinna być podstawą planowania m.in. systemów infrastruktury technicznej, w tym systemu transportu. Analiza studiów gmin w LGOF wykazała całkowitą rozbieżność między przewidywaną liczbą ludności wg prognozy demograficznej do roku 2030 a szacowaną liczbą ludności wg przeznaczenia terenów wyznaczonych w studiach gmin. Wobec tego niemożliwe jest przewidywanie gdzie powstaną nowe źródła i cele ruchu, jaka będzie intensywność zagospodarowania nowych terenów, które z nich zostaną zabudowane i gdzie zlokalizowane zostaną nowe inwestycje. Wyznaczanie nadmiernej ilości terenów przeznaczonych pod zabudowę będzie wywoływało negatywne skutki polegające na rozpraszaniu zabudowy, generowaniu zwiększonych kosztów realizacji i funkcjonowania systemów infrastruktury technicznej, generowaniu większego ruchu samochodowego. Analizy przeprowadzone na tym etapie były motywacją do stworzenia modelu oceny skutków różnych scenariuszy rozwoju przestrzennego.

Szacowana liczba mieszkańców w gminach

Powierzchnia terenów zabudowanych i przeznaczenia terenów w studiach gmin posłużyły do oszacowania chłonności terenów mieszkaniowych i hipotetycznej liczby mieszkańców. Założono, że jest to stan docelowy zagospodarowania gminy, ale nieznan jest horyzont czasowy. Przy założonych wskaźnikach w LGOF mogłoby zamieszkać prawie milion nowych mieszkańców, co daje w sumie prawie 1,6 mln i wzrost 2,6-krotny. Tymczasem według prognozy demograficznej na rok 2030 przewiduje się spadek liczby mieszkańców LGOF o ok. 8%. Najwięcej nowych mieszkańców pomieściłyby gminy Lubin – ok. 78 tys., Polkowice – 63 tys., Chocianów – 48 tys., Bolesławiec – 47 tys., miasto Lubin – 46 tys. i Legnica – 45 tys. Warto wspomnieć, że w gminie Chocianów oraz miastach Lubin i Legnica prognoza demograficzna przewiduje spadek liczby mieszkańców (Mapa 7). Oczywiście równolegle mogą zachodzić zmiany takie jak zmniejszenie średniej wielkości gospodarstwa domowego i wzrost wskaźnika powierzchni mieszkania na osobę, ale wątpliwe by były one na tyle silne by uzasadniać tak dużą nadwyżkę. W gminach Gaworzycze, Gromadka i Grębocice oszacowana chłonność terenów mieszkaniowych przekracza potrzeby na rok 2030 ponad siedmiokrotnie. Najmniej-

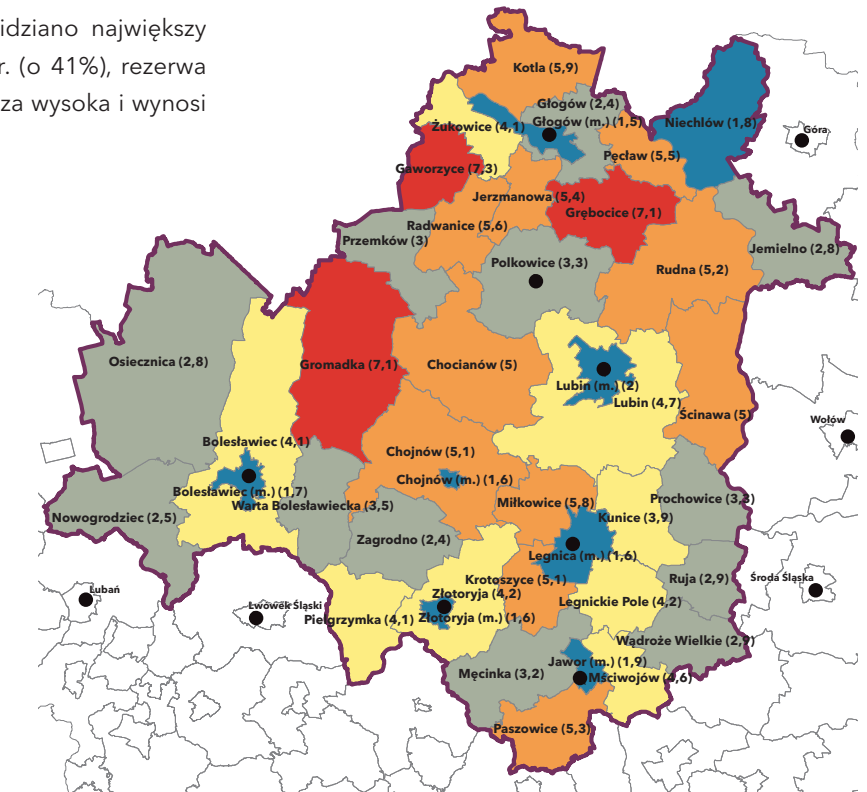
szy dysonans w tym zakresie występuje w gminach miejskich, a także w gminie Niechlów, gdzie szacowana liczba mieszkańców na podstawie SUIKZP jest od półtora do dwukrotnie większa niż według prognoz na 2030 r. Nawet w gminie Jerzmanowa, gdzie przewidziano największy wzrost liczby mieszkańców do 2030 r. (o 41%), rezerwa terenów mieszkaniowych jest o wiele za wysoka i wynosi 445%.

Mapa 7. Szacunkowa liczba ludności na podstawie studiów gminnych w stosunku do prognozy demograficznej na 2030 r.

OZNACZENIA
Liczba ludności według SUIKZP w stosunku do prognozy 2030

- 1,5 - 2,0
- 2,1 - 3,5
- 3,6 - 4,7
- 4,8 - 5,9
- 6,0 - 7,3

[1 = zgodność z prognozą]



2.4 Problemy i wyzwania

Na podstawie przeprowadzonych analiz funkcjonalno-przestrzennych oraz warsztatów sformułowane zostały problemy i wyzwania, które następnie poddane zostały konsultacjom społecznym. Poniżej zestawiono je hierarchicznie, od najistotniejszych do mniej istotnych z punktu widzenia mieszkańców LGOF.

Schemat 1. Problemy i wyzwania sformułowane na podstawie przeprowadzonych analiz funkcjonalno-przestrzennych, warsztatów oraz konsultacji społecznych

PROBLEMY

SFERA SPOŁECZNA / GOSPODARCZA	<ul style="list-style-type: none"> Brak pracy / bezrobocie, Słaba dostępność opieki zdrowotnej, Brak przestrzeni publicznych (parków, placów) na nowych osiedlach i terenach wiejskich, Dominacja KGHM jako pracodawcy i mała ilość innych przedsiębiorstw, Konflikt pomiędzy terenami rozwoju zabudowy a złożami węgla brunatnego, Niewykorzystany potencjał terenu lotniska w Legnicy.
SFERA ŚRODOWISKO	<ul style="list-style-type: none"> Zanieczyszczenie powietrza (zanieczyszczenia pyłowe, gazowe, wyziewy z szybów kopalnianych – fetor przeszkadzający mieszkańcom), Niski poziom segregacji odpadów komunalnych, Uciążliwość eksploatacji górniczej (m.in. osiadanie gruntu, wstrząsy, tąpnięcia, emisje pyłów, gazów), Utrata terenów rolniczych na obszarach wiejskich (w wyniku realizacji zabudowy mieszkaniowej, eksploatacji surowców).
SFERA TRANSPORT / INFRASTRUKTURA	<ul style="list-style-type: none"> Przebieg dróg krajowych przez tereny zabudowane, w tym centra miast, Zły stan infrastruktury kolejowej (długi czas przejazdu, zaniedbane dworce i przystanki, likwidacja połączeń), Mała ilość tras rowerowych w miastach, pomiędzy miejscowościami i tras turystycznych, Brak pasażerskich połączeń kolejowych Lubina, Polkowic, Złotoryi, Spadające znaczenie transportu zbiorowego i wzrastający ruch samochodów osobowych, Zagrożenie płynności ruchu w miejskim układzie drogowym Legnicy po wprowadzeniu płatnej autostrady A4 i ograniczeniu jej dostępności, Brak szybkiego dostępu do Internetu.

SFERA SPOŁECZNA
/ GOSPODARCZA

- Zmniejszenie bezrobocia w gminach poza głównymi ośrodkami (Legnicą, Lubinem, Polkowicami i Głogowem),
- Modernizacja i rozbudowa infrastruktury społecznej,
- Zwiększenia aktywizacji oraz mobilności zawodowej ludzi młodych poniżej 25 roku życia będących bez pracy,
- Dalszy rozwój specjalnych stref ekonomicznych,
- Uniezależnienie gospodarki regionu od przemysłu miedziowego,
- Powstrzymanie procesu wyludniania miast,
- Realizacja przestrzeni publicznych umożliwiających budowę więzi społecznych,
- Zmiana negatywnego wizerunku obszaru, postrzeganego jako zdegradowany przez przemysł miedziowy,
- Zabezpieczenie złóż węgla brunatnego pod Legnicą do ewentualnej eksploatacji,
- Przekształcenie lotniska w Legnicy i strefy nalołów w Bartoszowie w tereny inwestycyjne (strefa aktywności gospodarczej, usługi, zabudowa mieszkaniowa).

SFERA
ŚRODOWISKO

- Większe wykorzystanie odnawialnych źródeł energii,
- Zapewnienie dostaw energii zgodnie z zapotrzebowaniem,
- Zmniejszenie zanieczyszczeń gazowych powietrza związanych z tzw. niską emisją.

SFERA TRANS-
PORT / INFRA-
STRUKTURA

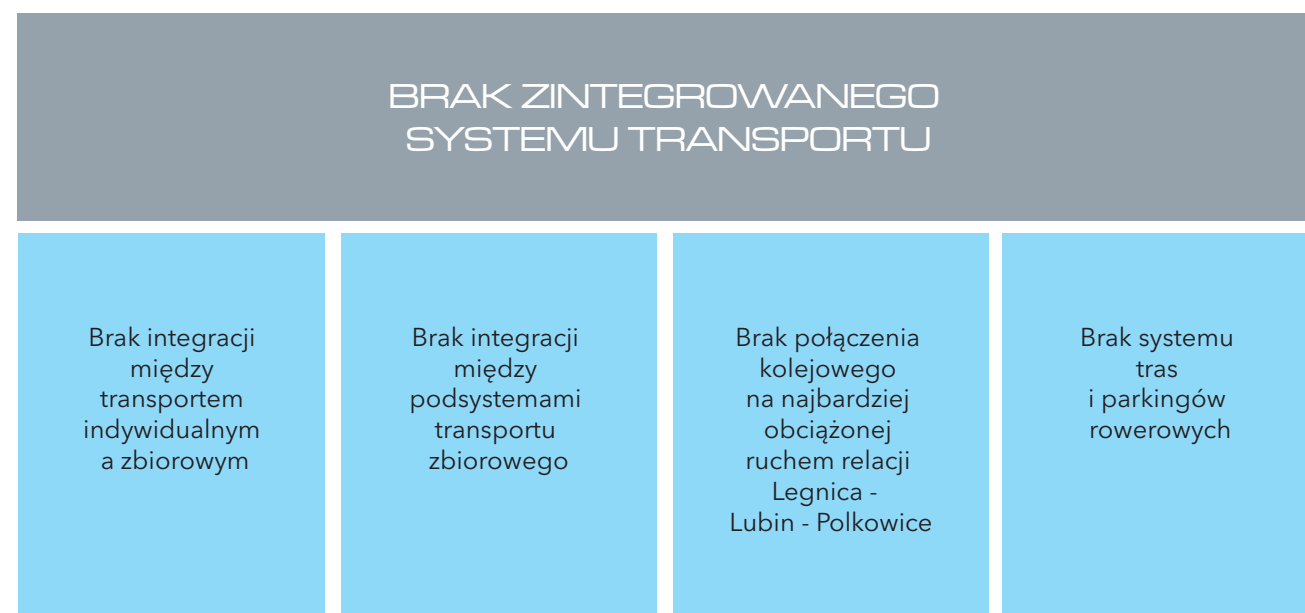
- Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza centra miast - budowa obwodnic,
- Budowa zbiorników, wałów i innej infrastruktury przeciwpowodziowej,
- Wykorzystanie sieci kolejowej do transportu towarowego (m.in.: „tiry na tory”),
- Reaktywacja w LGOF pasażerskich połączeń kolejowych i poprawa jakości kolei,
- Budowa systemu transportu m.in.: - węzłów przesiadkowych - parkingów typu „Parkuj i Jedź” - synchronizacji rozkładów - wspólnej taryfy biletowej,
- Budowa kanalizacji na całym obszarze LGOF,
- Doprowadzenie gazu sieciowego do wszystkich gmin.

3. Zintegrowany system transportu w LGOF³

3.1. Diagnoza sieci transportowej

Obecny system transportu w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym jest wydolny ale niezrównoważony. Główny problem oraz jego najważniejsze przyczyny zostały przedstawione na Schemacie 2.

Schemat 2. Problemy transportowe w LGOF



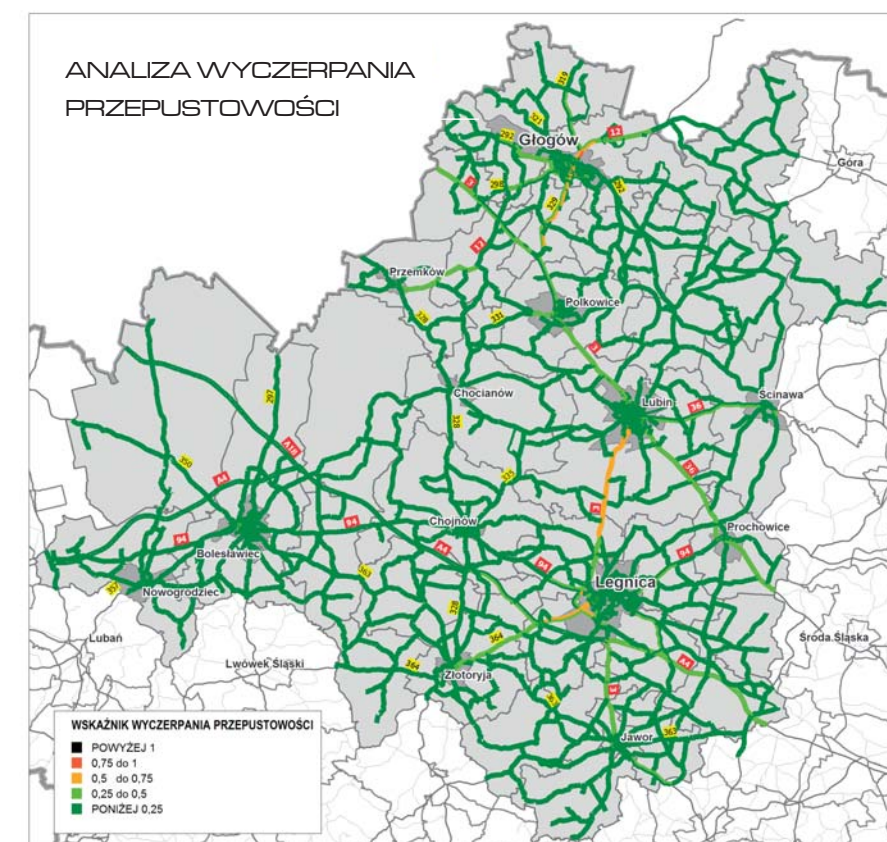
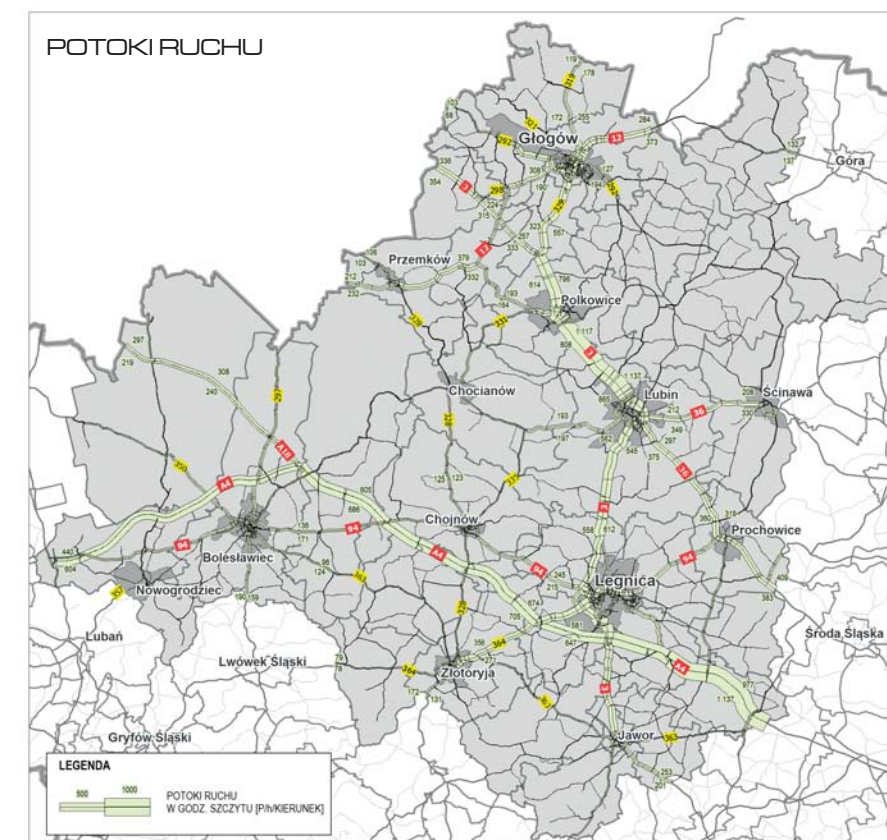
³ Na podstawie opracowania: „Zintegrowany model powiązań transportowych w aglomeracji policentrycznej LGOF (Legnicko - Głogowski Obszar Funkcjonalny)”, Konsorcjum firm: Przedsiębiorstwo Projektowo-Usługowe „INKOM” s.c., Katowice i RUBIKA Tomasz Dziedzic, Gdańsk

Sieć drogowa

Sieć połączeń drogowych w LGOF jest gęsta, spójna i zapewnia wystarczającą dostępność transportową do wszystkich terenów mieszkalnych i zakładów pracy. Analiza przepustowości w stanie istniejącym (Mapa 8) wskazuje, że nie ma istotnych wielkoobszarowych zagrożeń dla obecnego funkcjonowania połączeń międzygminnych. Obniżenie poziomu swobody ruchu może być okresowo obserwowane jedynie na odcinkach:

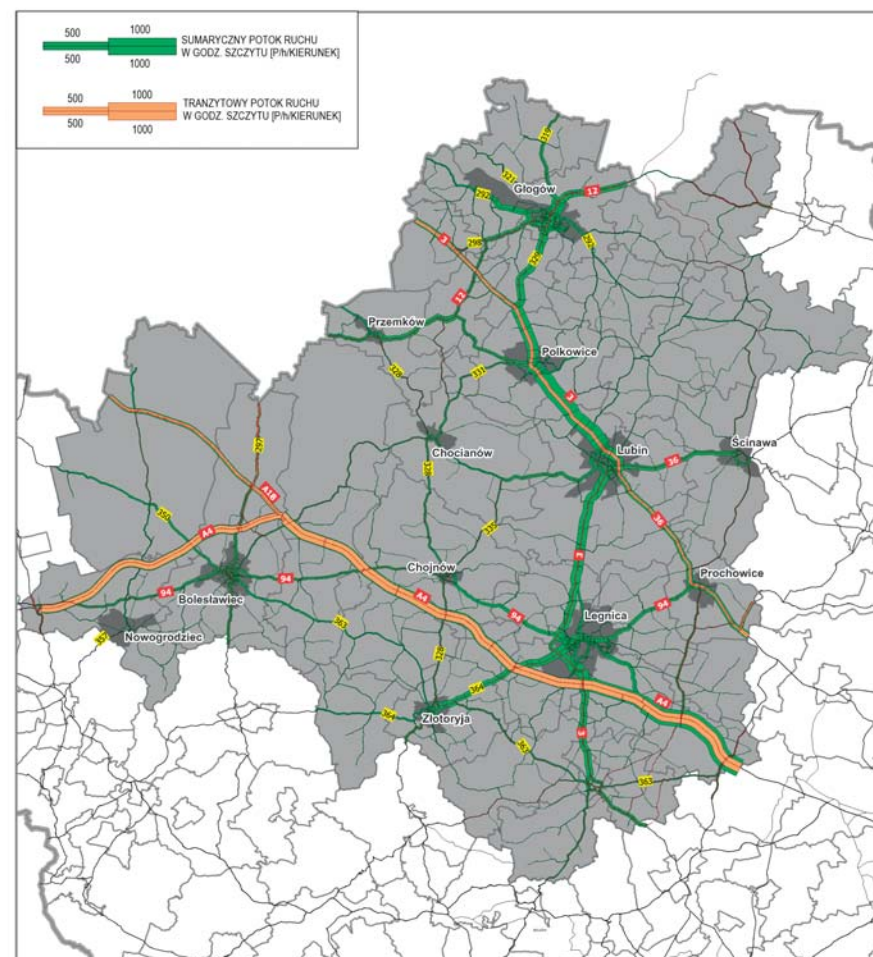
- droga krajowa nr 3 Lubin - Legnica,
- droga wojewódzka nr 329 Głogów, droga - droga krajowa nr 3,
- droga wojewódzka nr 364 Legnica - węzeł A4 „Złotoryja”.

Mapa 8. Potoki ruchu oraz analiza wyczerpania przepustowości układu, model - 2014 rok



Główne potoki ruchu tranzytowego są przenoszone przez autostradę A4 oraz ciąg dróg krajowych nr 36 i nr 3, gdzie stanowią znaczącą część ruchu (Mapa 9). Udział tranzytu w sumarycznym potoku ruchu na pozostałych odcinkach drogowych jest stosunkowo niewielki.

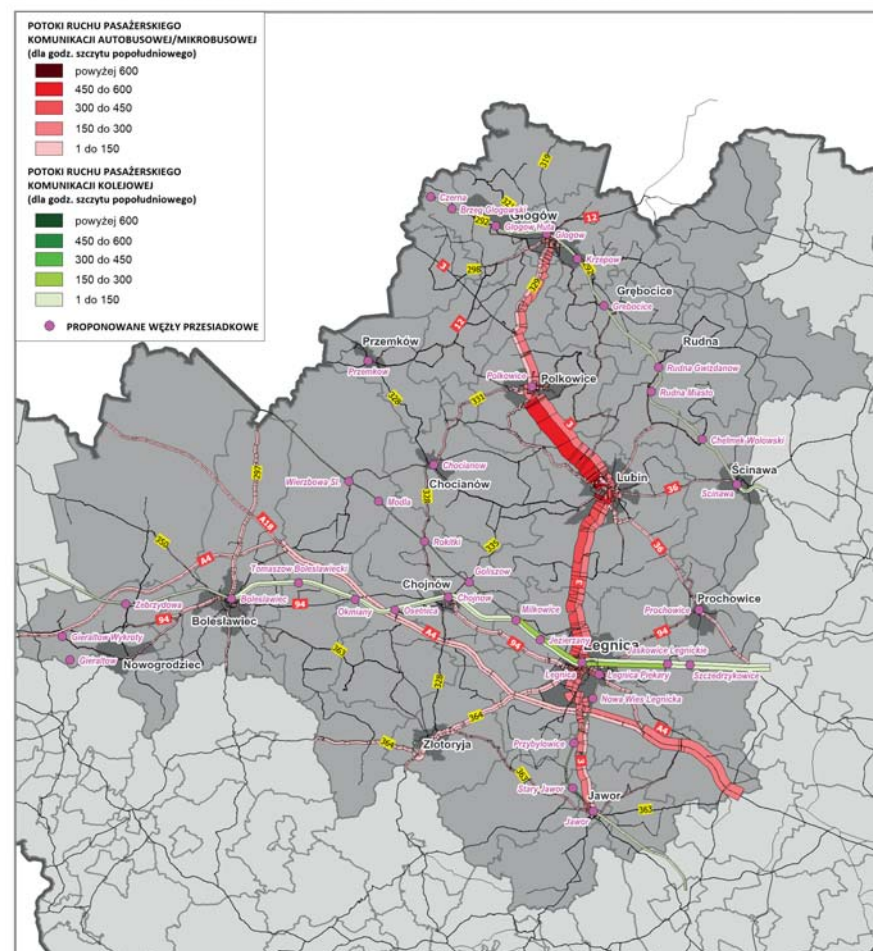
Mapa 9. Potok tranzytowy na tle sumarycznego potoku ruchu model – 2014 rok



Sieć kolejowa

Stan sieci kolejowej LGOF i układ istniejących połączeń jest niezadawalający. Największe zastrzeżenia budzi brak wykorzystania w ruchu osobowym linii kolejowej nr 289 Legnica – Rudna Gwizdanów oraz jej odgałęzienia w kierunku Polkowic. Obecnie są one wykorzystywane jedynie do przewozu towarów. Analizy potoków ruchu kołowego (Mapa 8) i pasażerskiego (Mapa 10) pokazują jednoznacznie, że relacja Legnica – Lubin – Polkowice wykazuje największe obciążenie ruchem w całym LGOF. Potencjał przejęcia pasażerów z samochodów osobowych i kołowej komunikacji zbiorowej wydaje się być wystarczający do podjęcia działań inwestycyjnych w celu uruchomienia regularnego osobowego połączenia kolejowego dla tych relacji.

Mapa 10. Potoki pasażerskie komunikacji zbiorowej model – 2014 rok

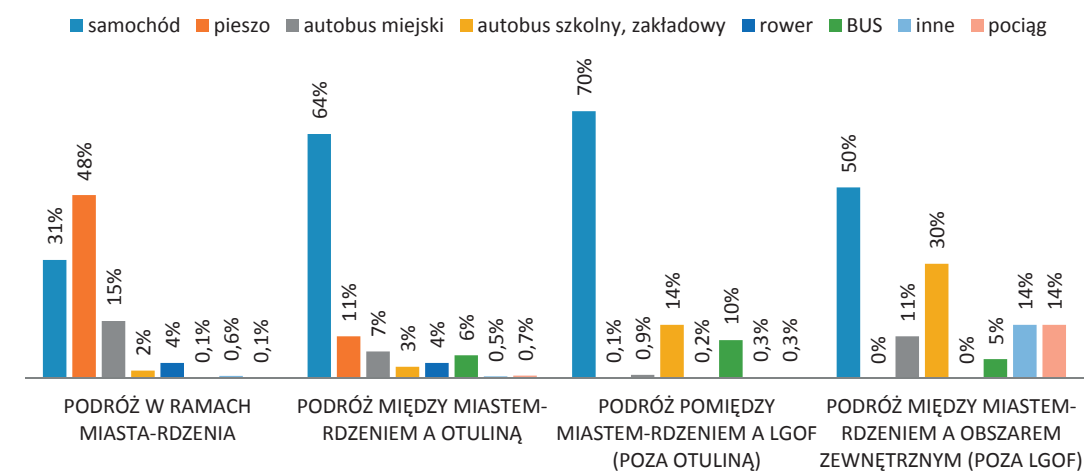


Integracja systemu

Integracja transportu indywidualnego (samochody osobowe i rowery) z transportem zbiorowym w LGOF praktycznie nie występuje. W węzłach przesiadkowych brakuje systemów Park&Ride dla samochodów oraz systemów Bike&Ride dla rowerów, które ułatwiają podróżnym przesiadkę na transport zbiorowy. Wokół węzłów przesiadkowych brak również dostępu do sieci tras rowerowych, a tabor kolejowy i autobusowy nie jest wystarczająco przystosowany do przewozu rowerów. Nie ma także specjalnie wyznaczonych miejsc krótkotrwałego postoju (Kiss&Ride) dla kierowców podwożących osoby przesiadające się do pociągów czy autobusów. Również analiza stopnia integracji różnych środków transportu zbiorowego wykazała, że jest on niewystarczający. W żadnym z analizowanych węzłów w LGOF ułatwienia dla przesiadających się pasażerów nie są wystarczające, aby można było zakwalifikować je do zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

3.2. Preferencje transportowe mieszkańców

Diagram 4. Sposoby przemieszczania się w realizacji podróży wg obszarów

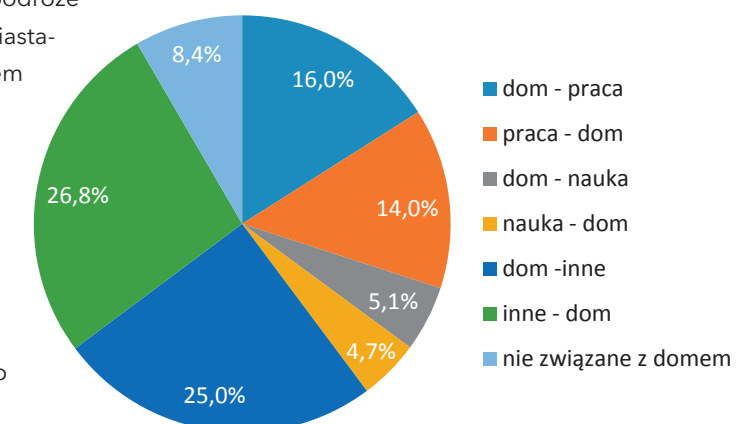


Mieszkańcy LGOF wybierają różne sposoby przemieszczania się w zależności od odległości, jaką zamierzają pokonać. Zdecydowana większość podróży odbywa się za pomocą samochodu. Wyjątek stanowią podróże w obrębie miast-rdzeni LGOF, gdzie aż 48% wykonywanych jest pieszo. W przypadku podróży między miastami-rdzeniami a obszarem zewnętrznym (poza LGOF) 30% stanowią te wykonywane autobusem szkolnym oraz zakładowym. Na Diagram 4 przedstawiono udział poszczególnych środków transportu w zależności, czy podróże wykonywano w obrębie miast-rdzeni, między miastami-rdzeniami a innymi gminami LGOF lub obszarem położonym poza LGOF.

Bezpośrednie podróże między domem a pracą stanowią 30% (348 tys.) podróży wykonywanych przez mieszkańców LGOF. Wśród nich, nieco więcej jest podróży z domu do pracy (16%, 186 tys.) niż podróży powrotnych z pracy do domu (14%, 163 tys.). Zaobserwowana różnica wynika z faktu, że podróż powrotna do domu jest często

przerywana na załatwienie innych spraw (np. zakupów) w związku z czym, cel takiej podróży jest inny niż miejsce zamieszkania. 9,8% (114 tys.) stanowią podróże odbywane z domu do miejsca nauki i z powrotem. Natomiast podróże między domem a placówką usługową lub sklepem to ponad 51,8% (603 tys.). 8,4% (116 tys.) podróży nie zaczyna się i nie kończy w miejscu zamieszkania.

Diagram 5. Motywacja podróży odbywanych przez mieszkańców LGOF



3.3. Multimodalny model ruchu

Wariantowe scenariusze rozwoju LGOF

Wykonano szereg symulacji ruchu w celu określenia przyszłych szans i zagrożeń funkcjonowania systemu transportowego LGOF. Prognozy ruchu oparto o przyjęte scenariusze rozwoju:

- Scenariusz I „Prognoza demograficzna” – realizacja prognozy demograficznej i prognozy rynku pracy,
- Scenariusz II „Optymalny rozwój” – zahamowanie procesu suburbanizacji i rozpraszania zabudowy,
- Scenariusz III „Węgiel brunatny” – uruchomienie kopalni węgla brunatnego na złożu Legnica oraz budowa elektrowni w gminie Ścinawa,
- Scenariusz IV „Studia gmin” – realizacja polityki przestrzennej ustalonej w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin LGOF.

oraz warianty rozwoju sieci transportowej:

- Wariant I „Stan istniejący” – wariant bezinwestycyjny,
- Wariant II „Przesądzone inwestycje drogowe” – realizacja inwestycji drogowych mających zapewnione finansowanie, brak rozwoju komunikacji zbiorowej,
- Wariant III „Przesądzone inwestycje drogowe + linia kolejowa przez Rudną” – realizacja inwestycji drogowych mających zapewnione finansowanie, uruchomienie połączenia kolejowego Złotoryja – Legnica – Lubin – Rudna – Głogów, integracja węzłów przesiadkowych,
- Wariant IV „Przesądzone inwestycje drogowe + linia kolejowa przez Polkowice” – realizacja inwestycji drogowych mających zapewnione finansowanie, uruchomienie połączenia kolejowego Złotoryja – Legnica – Lubin – Polkowice – Głogów, integracja węzłów przesiadkowych,
- Wariant V „Wszystkie planowane inwestycje drogowe” – realizacja wszystkich planowanych inwestycji drogowych, brak rozwoju komunikacji zbiorowej.

W Wariantcie V rozwoju sieci transportowej uwzględniono inwestycje, które wynikają z planu

zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego. Są to inwestycje posiadające zapewnione finansowanie (np. droga ekspresowa S3) oraz stanowiące jedynie propozycje, niewynikające z obowiązujących programów i niemające zapewnionego finansowania (np. obwodnica Głogowa na trasie drogi krajowej nr 12, obwodnica Legnicy na trasie drogi krajowej nr 94, obwodnica Ścinawy na trasie drogi krajowej nr 36). Prognozy ruchu, w zależności od scenariusza rozwoju, zostały przeprowadzone w perspektywie czasowej na rok 2020 i 2030. Wyjątek stanowi Scenariusz IV „Studia gmin”, dla którego nie wyznaczano ram czasowych realizacji polityki przestrzennej gmin.

Prognoza ruchu

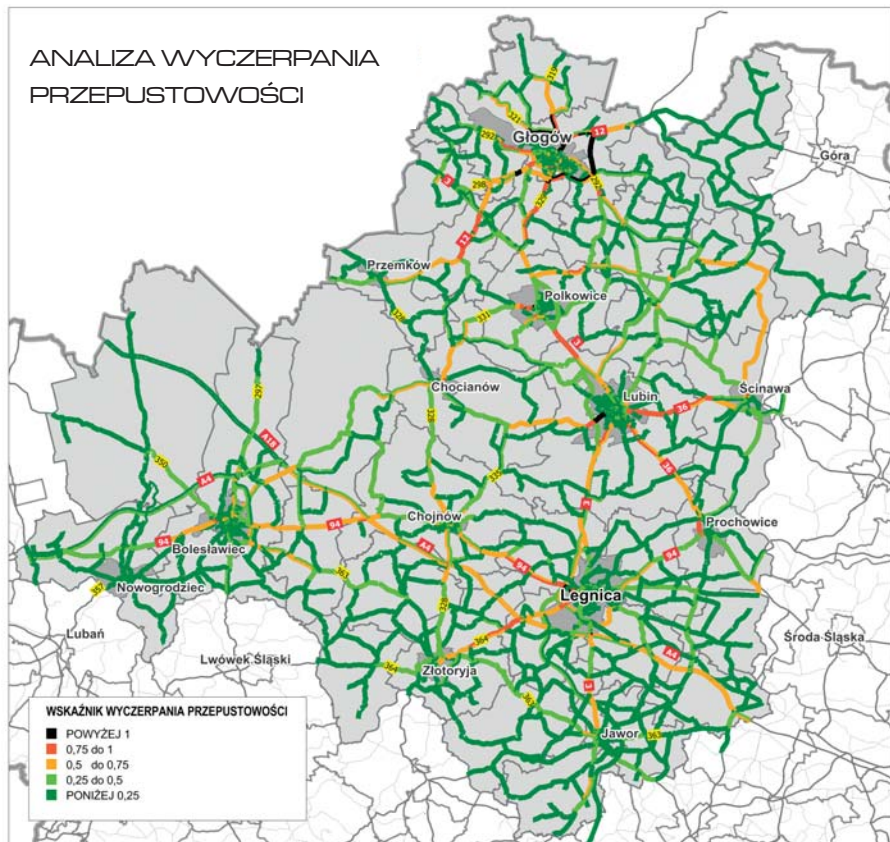
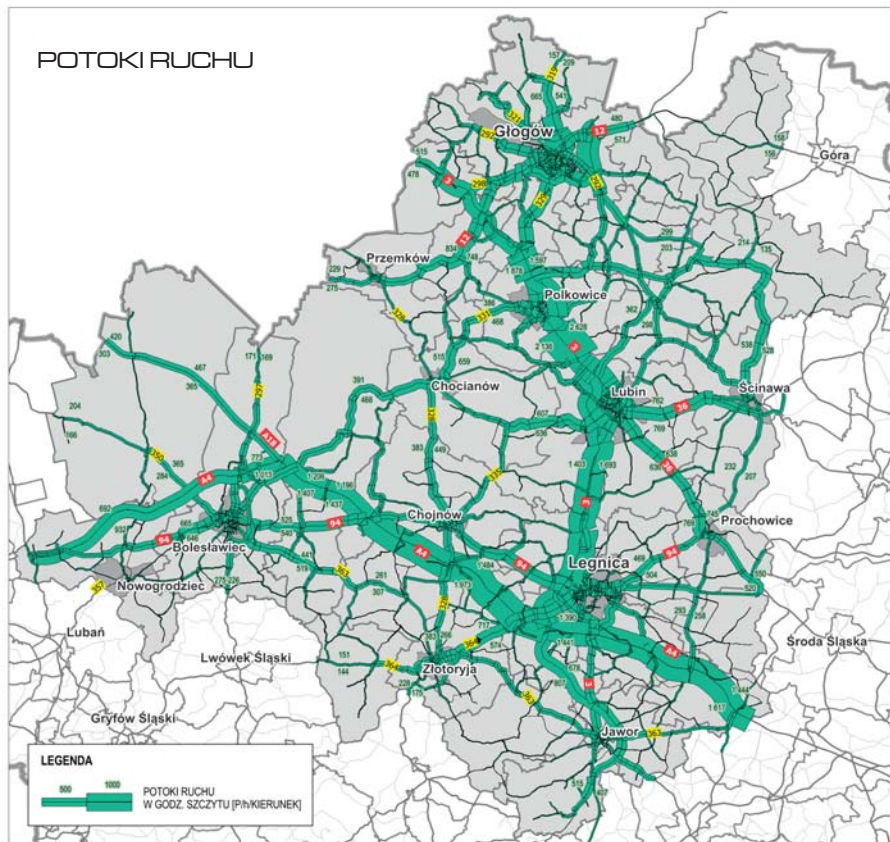
Analiza prognozowanych potoków ruchu dla roku docelowego (2030 r.) wykazała, że nie należy spodziewać się w przyszłości gwałtownych zmian w stosunku do stanu istniejącego (2014 r.). Przyrost potoków ruchu wynikający ze wzrostu wskaźnika ruchliwości mieszkańców i ruchu zewnętrznego będzie stale niwelowany przez spadek liczby ludności LGOF. Wniosek ten nie dotyczy jedynie Scenariusza IV uwzględniającego realizację polityki przestrzennej wyrażonej w studiach gmin, w którym ani istniejący ani projektowany układ komunikacyjny nie byłby w stanie zapewnić płynności ruchu.

Tabela 1. Zestawienie wariantowych scenariuszy rozwoju LGOF

Scenariusze rozwoju demograficzno-przestrzennego	Warianty rozwoju sieci transportowej	Analiza przepustowości			Uwagi
		Utrudnienia na terenach niezabudowanych	Lokalne zagrożenia przepustowości na terenach zabudowanych	Wyczerpania przepustowości na sieci podstawowej LGOF	
Scenariusz I „Prognoza demograficzna”	Wariant I				Utrudnienia lokalne na terenach zabudowanych i niezabudowanych
	Wariant II				Wystarczający rozwój sieci podstawowej
Scenariusz II „Optymalny rozwój”	Wariant III				Zasadność rozwoju kolei
	Wariant IV				
Scenariusz III „Węgiel brunatny”	Wariant V				Wystarczający rozwój sieci podstawowej – lokalna poprawa warunków ruchu (obwodnice)
Scenariusz IV „Studia gmin”	Wariant I				Istniejąca i projektowana sieć drogowa niewystarczająca do rozwoju przestrzennego zgodnie ze SUKZP
	Wariant II				
	Wariant III				
	Wariant IV				

Brak zagrożeń wyczerpania przepustowości **Zagrożenia lub wyczerpanie przepustowości**

Mapa 11. Potoki ruchu i analiza wyczerpania przepustowości
Wariant V „Wszystkie planowane inwestycje drogowe”, Scenariusz IV „Studia gmin”



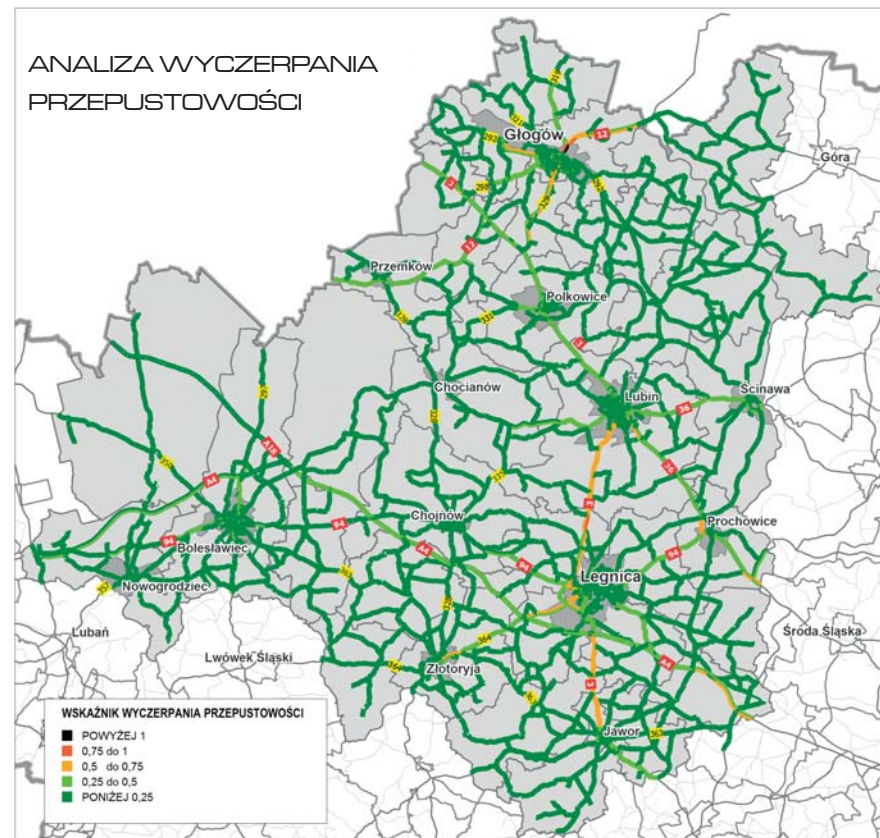
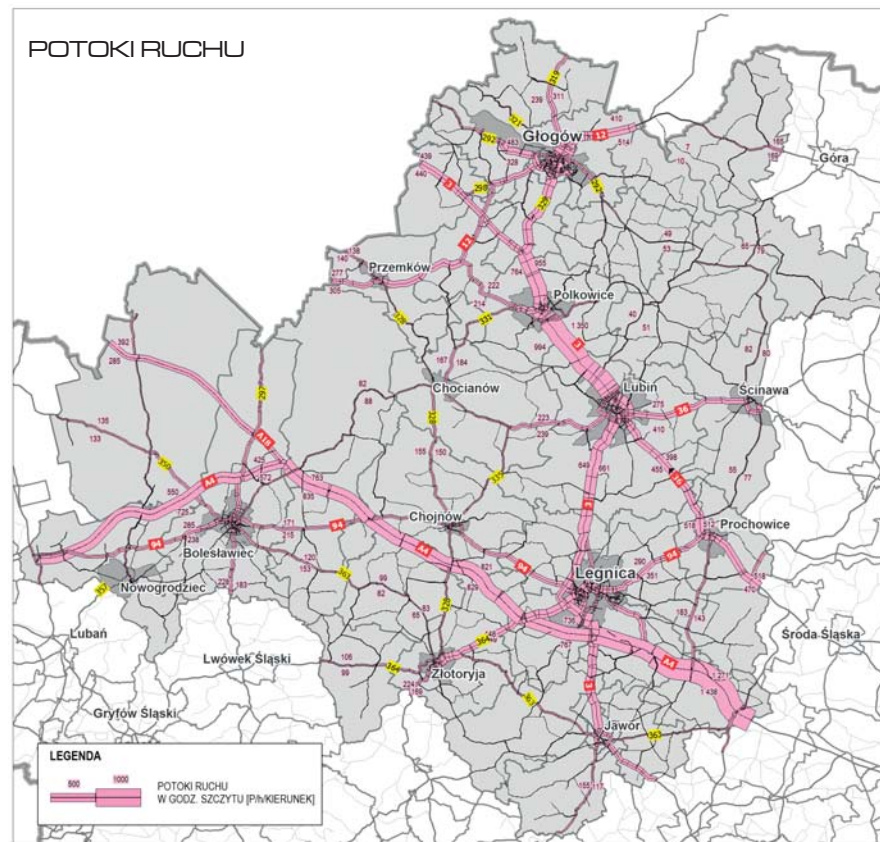
Mapa 12. Potoki ruchu i analiza wyczerpania przepustowości na 2030 rok
Wariant I „Stan istniejący”, Scenariusz I „Prognoza demograficzna”

Potrzeby rozwoju sieci

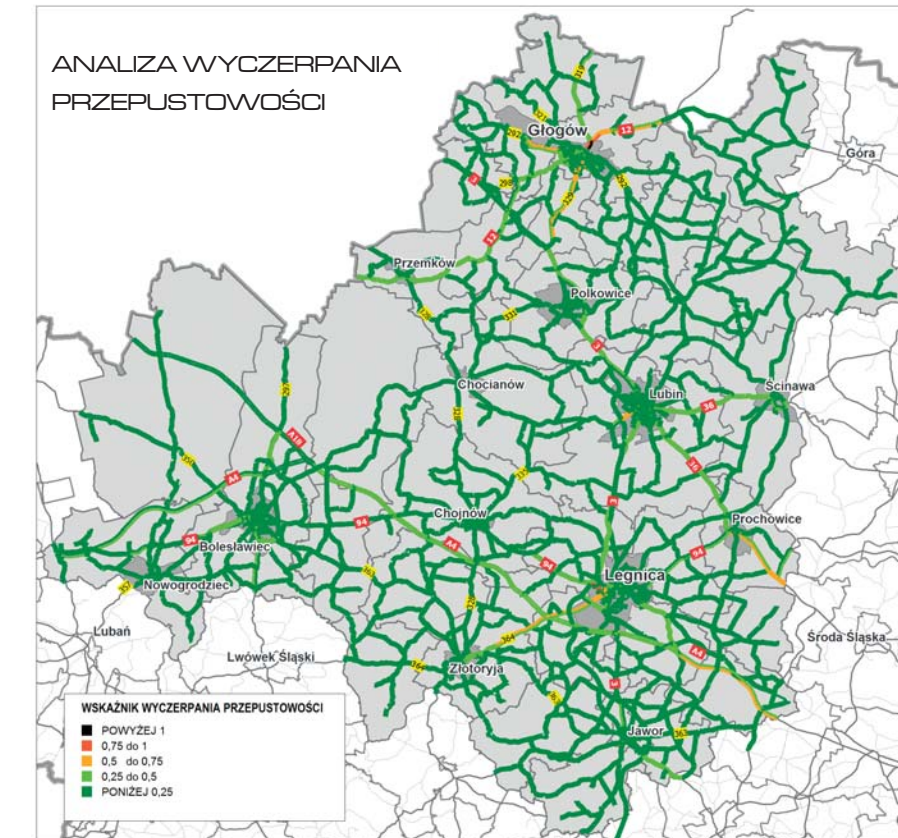
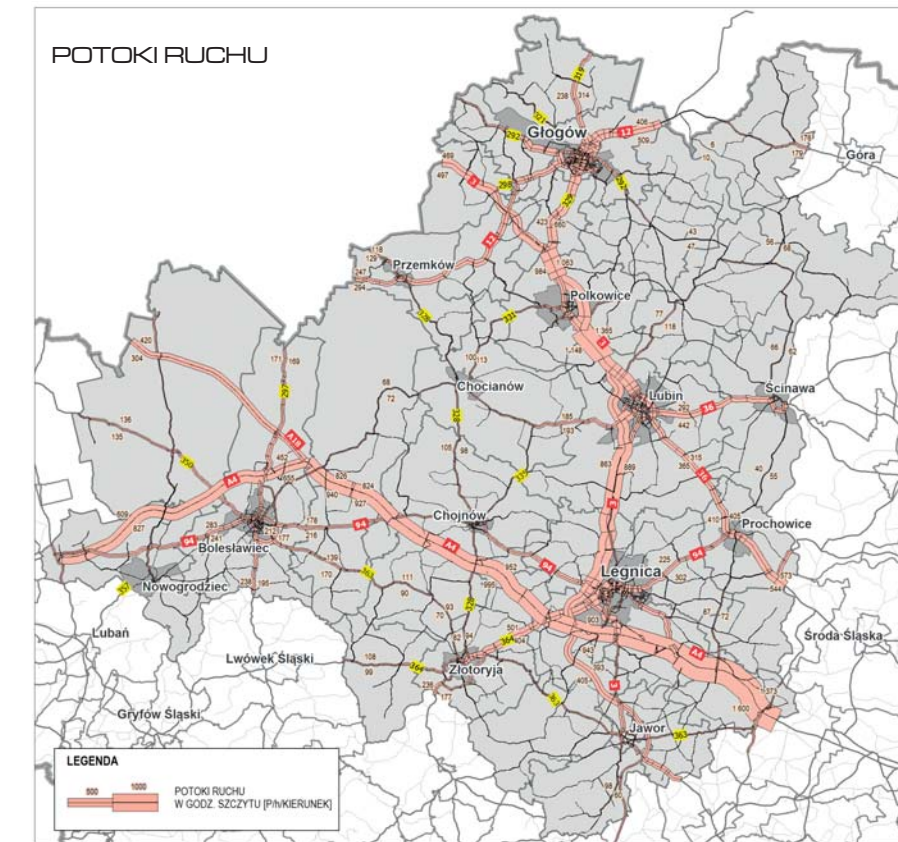
Sieć drogowa

Analiza wariantów zakładających brak inwestycji w układzie drogowym (Wariant I) do 2030 r. nie wskazuje wyraźnie zarysowanych zagrożeń dla przepustowości układu drogowego. Jednak pogłębiają się utrudnienia obserwowane obecnie. W przyszłości należy przygotować się na okresowe wyczerpywanie przepustowości pozamiejskich odcinków układu drogowego:

- droga krajowa nr 3 na odcinku Lubin – Legnica,
- droga krajowa nr 3 na odcinku Legnica – Jawor,
- droga krajowa nr 12 na odcinku Szlichtyngowa – Głogów,
- droga wojewódzka nr 329 na odcinku Głogów – droga krajowa nr 3,
- droga wojewódzka nr 292 na odcinku Głogów – kierunek Leszno,
- droga wojewódzka nr 364 na odcinku Legnica – węzeł A4 „Złotoryja”,
- droga krajowa nr 36 na odcinku Lisowice – Prochowice,
- autostrada A4 na odcinku Wrocław – Wądroże Wielkie.

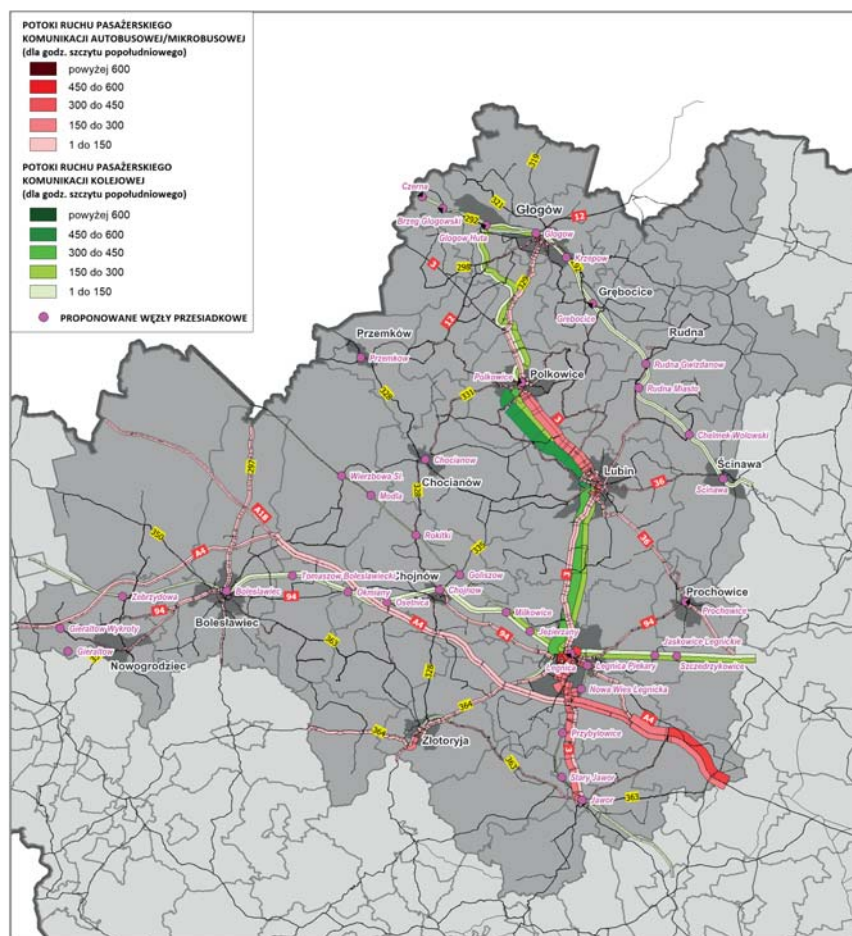


Mapa 13. Potoki ruchu oraz analiza wyczerpania przepustowości na 2030 rok
Wariant II „Przesądzone inwestycje drogowe”, Scenariusz I „Prognoza demograficzna”



Planowana rozbudowa układu drogowego w wariantie przesądzonych inwestycji (Wariant II), a w głównej mierze powstanie drogi ekspresowej S3, rozwiązuje problemy wyczerpywania przepustowości na całym przebiegu korytarza dzisiejszej drogi krajowej nr 3. Ze względu na jej atrakcyjność można się spodziewać powstania nowych, w stosunku do wariantów bezinwestycyjnych, utrudnień na drogach dojazdowych do tej trasy – głównie na odcinku drogi wojewódzkiej nr 364 Złotoryja – węzeł S3 „Legnica”.

W przypadku realizacji wszystkich planowanych dróg (Wariant V) widać niewielką poprawę warunków ruchu na odcinkach drogi krajowej nr 94 Prochowice – granica LGOF oraz drogi krajowej nr 12 przechodzącej przez Głogów.



Mapa 14. Potoki pasażerskie komunikacji zbiorowej
Progniza ruchu na 2030 rok
Wariant IV „Przesądzone inwestycje drogowe + linia kolejowa przez Polkowice”

Sieć kolejowa

Najważniejszym elementem rekomendowanym do realizacji w przypadku sieci kolejowej jest przebudowa linii nr 289 Legnica-Rudna Gwizdanów (Wariant III) oraz jej odgałęzienia do Polkowic. Docelowo należy rozważyć zasadność budowy nowego odcinka: Polkowice - Nie-lubia (Wariant IV), który zapewniłby szybkie połączenie Głogowa z pozostałymi większymi miastami LGOF.

Analizy prognozowanych potoków pasażerskich wyraźnie wskazują zasadność uruchomienia regularnych przewozów pasażerskich dla relacji Legnica - Lubin - Polkowice - Głogów.

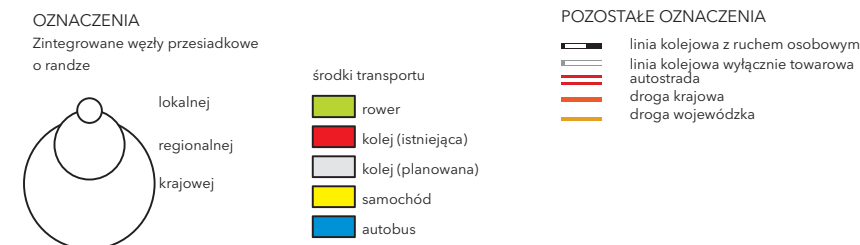
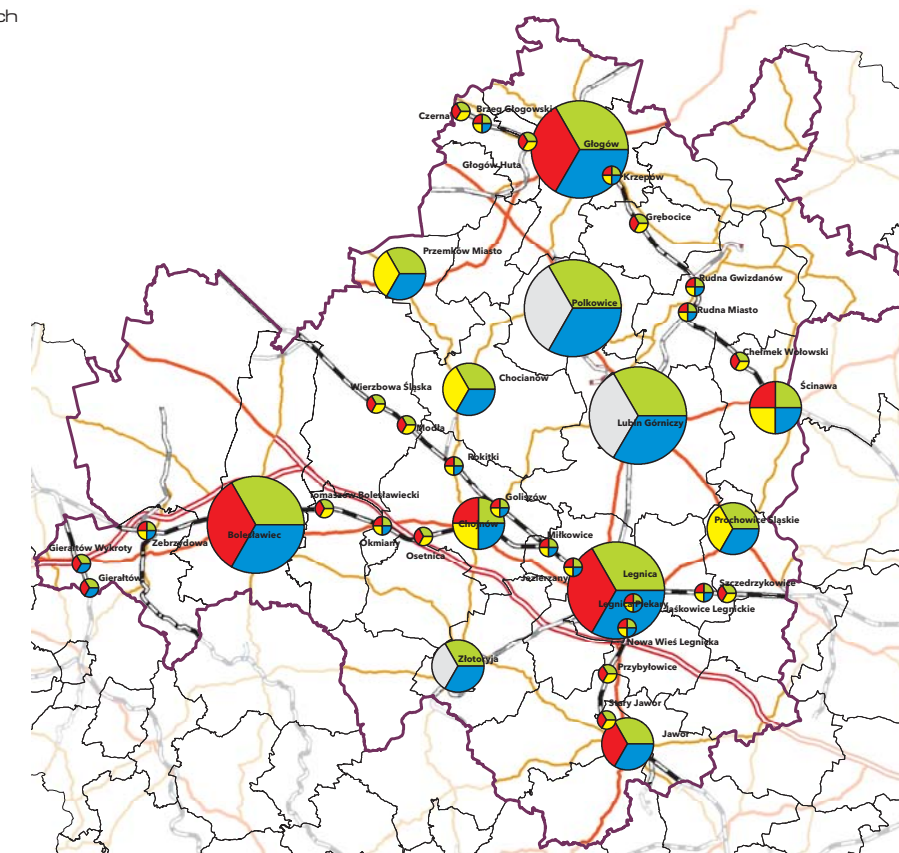
Zintegrowane węzły przesiadkowe w LGOF

Wielkość LGOF oraz różnorodność potrzeb transportowych jego mieszkańców nie pozwala na tworzenie wyłącznie połączeń bezpośrednich. Atrakcyjny i ekonomiczny system transportu zbiorowego wymaga tworzenia rozwiązań ułatwiających przesiadanie się pasażerów pomiędzy środkami transportu. Realizując politykę zrównoważonego rozwoju transportu oraz chcąc zwiększać atrakcyjność połączeń przesiadkowych należy tworzyć **Zintegrowane Węzły Przesiadkowe**. Węzły tego typu powinny umożliwiać komfortową zmianę środka transportu oraz minimalizować czas przemieszczeń pomiędzy pojazdami. Położenie Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych powinno wynikać z dostępności wysokiej klasy infrastruktury transportowej oraz bliskości dużej liczby celów podróży (miejsc pracy, obszarów mieszkaniowych).

W Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym wielkość oraz znaczenie węzłów powinno wynikać z zasięgu ich oddziaływania. Wyróżnić można trzy ich grupy:

- **Zintegrowane Węzły Przesiadkowe o zasięgu krajowym** – zlokalizowane w centrach największych ośrodków miejskich, powinny posiadać łatwy dostęp do głównych szlaków transportowych obszaru funkcjonalnego. Węzły te powinny umożliwiać przesiadkę pomiędzy połączeniami o zasięgu krajowym, regionalnym oraz lokalnym. Transport zbiorowy, pieszy i rowerowy w obrębie węzłów powinien mieć bezwzględne pierwszeństwo. Ruch samochodów osobowych należy ograniczyć do minimum promując przede wszystkim korzystanie z parkingów Kiss&Ride oraz przewozów taksówkowych. W LGOF największy

Mapa 15. Proponowana lokalizacja zintegrowanych węzłów przesiadkowych



potencjał dla utworzenia tego typu węzłów występuje w Bolesławcu, Głogowie, Legnicy, Lubinie i Polkowicach.

- **Zintegrowane Węzły Przesiadkowe o zasięgu regionalnym** – zlokalizowane w mniejszych ośrodkach miejskich, w pobliżu skrzyżowania ważnych dla obszaru funkcjonalnego szlaków transportowych. Węzły te powinny umożliwiać przesiadkę pomiędzy połączeniami o zasięgu regionalnym i lokalnym. W LGOF potencjał do utworzenia tego typu węzłów istnieje w Chocianowie, Chojnowie, Jaworze, Prochowicach, Przemkowie, Ścinawie i Złotorii.
- **Zintegrowane Węzły Przesiadkowe o znaczeniu lokalnym** – zlokalizowane w sąsiedztwie stacji i przystanków kolejowych. Węzły te powinny zwiększyć

obszar oddziaływania linii kolejowych. W LGOF potencjał do utworzenia tego typu węzłów istnieje przy stacjach i przystankach kolejowych: Brzeg Głogowski, Chelmek Wołowski, Czarna, Gierałtów, Gierałtów Wykryto, Głogów Huta, Goliszów, Grębocice, Jaśkowice Legnickie, Jezierzany, Krzepów, Legnica Piekary, Miłkowice, Modła, Nowa Wieś Legnicka, Okmiany, Osetnica, Przybyłowice, Rudna Gwizdanów, Rudna Miasto, Stary Jawor, Szczedrzykowice, Tomaszów Bolesławiecki, Wierzbowa Śl., Zebrzydowa.

3.4. Wytyczne rozwoju zintegrowanego systemu transportu

Dla Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego zostały opracowane wytyczne rozwoju zintegrowanego systemu transportu. Wytyczne sformułowano w podziale na poszczególne gałęzie systemu transportu. Należy uwzględniać je w dokumentach strategicznych, organizacyjnych oraz planistycznych na szczeblu krajowym, regionalnym oraz lokalnym. Ich realizacja jest podstawą stworzenia zintegrowanego systemu transportu w LGOF i zaspokojenia potrzeb transportowych mieszkańców. W Tabeli 2 przedstawiono ogólne wytyczne do rozwoju zintegrowanego systemu transportu LGOF. Szczegółowo zostały one opisane w głównym dokumencie „Zintegrowany system transportu w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym”.

Tabela 2. Ogólne wytyczne rozwoju zintegrowanego systemu transportu LGOF

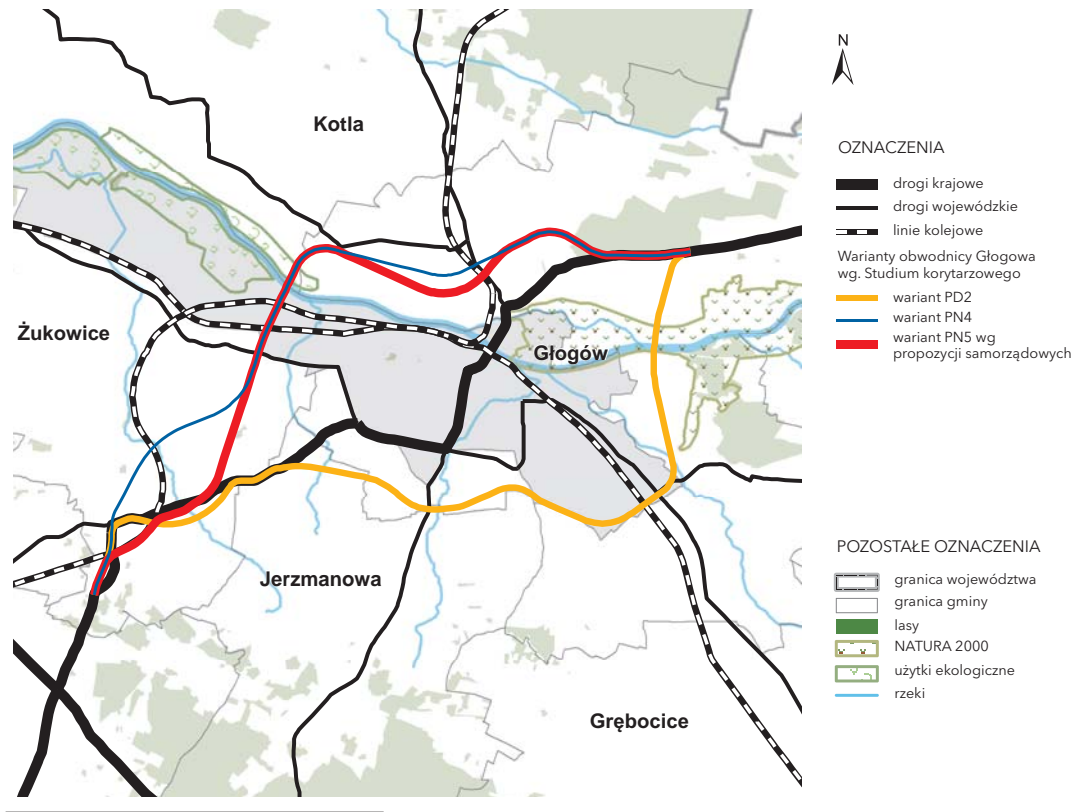
1.	ORGANIZACJA
1.1	Wprowadzenie zintegrowanej oferty taryfowo-biletowej
1.2	Ujednolicenie form informacji pasażerskiej
1.3	Określenie wspólnych standardów odnośnie budowanej i modernizowanej infrastruktury transportowej
1.4	Ujednolicenie standardów odnośnie taboru, oznaczeń linii, sposobów oznaczania pojazdów, malowania pojazdów
1.5	Określenie roli poszczególnych środków transportu publicznego w zintegrowanej sieci LGOF
1.6	Wprowadzenie wspólnej organizacji komunikacji publicznej
1.7	Budowa wspólnej sieci połączeń o zasięgu regionalnym
2.	TRANSPORT DROGOWY
2.1	Rozdzielenie ruchu tranzytowego oraz lokalnego
2.2	Budowa obwodnic
2.3	Nowe przeprawy mostowe
2.4	Działania ograniczające ruch w miastach
2.5	Uspokajanie ruchu w obrębie ścisłego centrum oraz osiedli mieszkalnych w miastach
2.6	Poprawa dostępności do połączeń autobusowych
2.7	Zwiększenie prędkości handlowej połączeń autobusowych
2.8	Wzajemna koordynacja środków transportu drogowego
2.9	Zwiększenie dostępności miejsc parkingowych
3.	TRANSPORT KOLEJOWY
3.1	Wprowadzenie kolejowego ruchu pasażerskiego w Polkowicach
3.2	Wznowienie ruchu pasażerskiego na liniach kolejowych
3.3	Poprawa parametrów ruchowych infrastruktury kolejowej
3.4	Poprawa dostępności do stacji i przystanków kolejowych
3.5	Stabilna oferta połączeń pasażerskich

3.6	Rytmiczność kursowania pociągów
3.7	Wprowadzenie dodatkowych przyspieszonych połączeń pasażerskich
3.8	Poprawa dostępności do dworców i peronów kolejowych
3.9	Zintegrowanie transportu autobusowego i kolejowego
4.	TRANSPORT ROWEROWY
4.1	Poprawa dostępności komunikacyjnej LGOF poprzez budowę spójnego systemu komunikacyjnych tras rowerowych i ich integrację z transportem zbiorowym
4.2	Realizacja głównych tras rowerowych w ramach budowy systemu komunikacyjnych tras rowerowych
4.3	Realizacja zbiorczych tras rowerowych w ramach budowy systemu komunikacyjnych tras rowerowych
4.4	Realizacja sieci doprowadzających tras rowerowych, w ramach budowy systemu komunikacyjnych tras rowerowych
4.5	Budowa sieci miejskich tras rowerowych w miastach LGOF
4.6	Budowa systemu parkingów rowerowych w sąsiedztwie obiektów usługowych w miastach oraz ich powiązanie z siecią miejskich tras rowerowych
4.7	Łączenie tras o charakterze regionalnym z sieciami miejskimi
4.8	Fizyczne wydzielanie dróg rowerowych z ciągów pieszo-rowerowych w miastach
4.9	Wprowadzenie wspólnego standardu w zakresie tras rowerowych, miejsc parkingowych oraz udogodnień dla ruchu rowerowego
5.	INFRASTRUKTURA SŁUŻĄCA INTEGRACJI SIECI TRANSPORTOWEJ
5.1	TRANSPORT SAMOCHODOWY I ZBOROWY
	Wprowadzenie systemów parkowania Park&Ride oraz Kiss&Ride
5.2	TRANSPORT ROWEROWY I ZBIOROWY
5.2.1	Tworzenie systemu Bike&Ride w sąsiedztwie dworców i przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych
5.2.2	Wprowadzenie spójnego systemu tras rowerowych w otoczeniu węzłów przesiadkowych Bike&Ride
5.2.3	Dostosowanie taboru kolejowego i autobusowego do przewozu rowerów
5.2.4	Wprowadzenie wspólnych standardów wyposażenia węzłów Bike&Ride
5.3	RUCH PIESZY I TRANSPORT ZBIOROWY
5.3.1	Prawidłowe kształtowanie dojść pieszych do dworców i przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych
5.3.2	Tworzenie lub wzmacnianie ciągów pieszych pomiędzy centrami miast a dworcami autobusowymi i kolejowymi
5.3.3	Prawidłowe lokalizowanie przystanków autobusowych
5.3.4	Właściwa struktura funkcjonalno-przestrzenna zabudowy w bezpośrednim sąsiedztwie dworców i przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych
5.3.5	Odpowiednia infrastruktura dworców i przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych
5.3.6	Likwidowanie barier architektonicznych
5.3.7	Tworzenie stref wejściowych przed budynkami dworców autobusowych i kolejowych
5.3.8	Odpowiednie strefowanie przestrzeni węzłów przesiadkowych
5.4	INTEGRACJA TRANSPORTU ZBIOROWEGO
	Integracja kolejowych i autobusowych punktów obsługi podróży w zintegrowane węzły przesiadkowe

4. Obszar problemowy Głogowa ⁴

Założenia

Przebieg drogi krajowej nr 12 przez centrum Głogowa wiąże się z szeregiem niedogodności. Brak płynności ruchu w centrum Głogowa od wielu lat stanowi problem dla mieszkańców miasta, użytkowników dróg i samorządu lokalnego. Budowa obwodnicy miasta oraz drugiej przeprawy mostowej na Odrze jest priorytetem dla władz samorządowych Głogowa i okolicznych gmin. Wyzwanie to zgłaszane było zarówno na warsztatach jak i w trakcie konsultacji społecznych. Powstanie obwodnicy i rozdzielenie tym samym ruchu tranzytowego od lokalnego przyniosłoby wiele korzyści, choć nie ma pewności czy rozwiąże to wszystkie problemy komunikacyjne miasta. Dla obszaru problemowego Głogowa opracowane zostało uszczegółowienie symulacyjnego modelu transportu stworzonego dla całego Legnicko Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Przeprowadzone zostały uszczegółowione badania ruchu i preferencje transportowe mieszkańców, opracowany został model ruchu dla stanu istniejącego oraz prognozy ruchu do 2030 roku.



⁴ Na podstawie opracowania: „Zintegrowany model powiązań transportowych w aglomeracji policentrycznej LGOF (Legnicko - Głogowski Obszar Funkcjonalny)”, Konsorcjum firm: Przedsiębiorstwo Projektowo-Uslugowe „INKOM” s.c., Katowice i RUBIKA Tomasz Dziedzic, Gdańsk, wykonanego w ramach projektu

Analizami dotyczącymi obszaru problemowego Głogowa objęte zostały gminy: miejska Głogów, Głogów, Jerzmanowa, Kotla i Żukowice. W szczególności rozwinięto analizy ruchu i ocenę efektywności ekonomicznej uwzględniając trzy projektowane warianty obwodnicy Głogowa w ciągu drogi krajowej nr 12, zgodnie z zaleceniami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych (Pismo GDDKiA-DPI-WO-mb-4117/472/10 z dnia 22.11.2010r.). Rekomendacje dotyczą wariantów opracowanych w projekcie „Studium korytarzowe wraz z analizą wielokryterialną nowego przebiegu drogi krajowej nr 12 w rejonie miasta Głogowa w województwie dolnośląskim” (GDDKiA W-wa, Wydz. Studiów w Krakowie, listopad 2009 roku): wariant północny (PN4), wariant północny (PN5) oraz wariant południowy (PD2).

W ramach projektu opracowano dla obszaru problemowego Głogowa:

- dane o stanie istniejącym układu drogowego w korytarzu drogi krajowej nr 12,
- wskaźnikowe koszty rozwoju układu drogowego w ujęciu wariantowym (3 warianty obwodnicy),
- multimodalną prognozę ruchu, jako uszczegółowienie prognozy dla całego Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego,

d) analizy ruchowo-środowiskowe w zakresie zagrożenia klimatu wibroakustycznego oparte o wyniki prognozy w ujęciu wariantowym (3 warianty), cyfrowy model terenu oraz geokodowanie pozyskanych wybranych danych z bazy PESEL,

e) analizy ruchowo-ekonomiczne rozwoju układu drogowego oparte o kosztorysy wskaźnikowe oraz wyniki prognozy w ujęciu wariantowym (3 warianty).

Przyjęto jeden scenariusz rozwoju społeczno-gospodarczego: demograficzny – oparty na specjalnie przygotowanej prognozie demograficznej i prognozie rynku pracy do roku 2030, która stanowi najbardziej prawdopodobny wariant przekształceń w strukturze ludności oraz miejsc pracy i ich rozmieszczeniu w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym, również w gminach obszaru problemowego Głogowa.

W ramach prognoz przyjęto 5 wariantów rozwoju sieci komunikacyjnej dla których opracowane zostały prognozy ruchu i analiza wyczerpywania przepustowości układu drogowego wg stanu na 2030 rok:

- stan istniejący (wariant zerowy, bezinwestycyjny)
- budowa drogi ekspresowej S3
- budowa drogi ekspresowej S3 i budowa obwodnicy Głogowa w wariantie PN4
- budowa drogi ekspresowej S3 i budowa obwodnicy Głogowa w wariantie PN5
- budowa drogi ekspresowej S3 i budowa obwodnicy Głogowa w wariantie PD2

Analiza efektywności ekonomicznej

Wyniki bieżących analiz ekonomicznych opartych o rozszerzony program badań i pomiarów oraz opracowany multimodalny model oraz prognozy ruchu wskazują, że żaden z trzech dotychczas przyjętych wariantów budowy obwodnicy miasta Głogowa nie jest uzasadniony pod względem ekonomicznym.

Relatywnie niski poziom wskaźników efektywności wynika zasadniczo z następujących uwarunkowań:

1) stosunkowo małej poprawy parametrów ruchowych wewnątrz miasta, gdyż:

- a) wszystkie 3 korytarze planowanej obwodnicy miasta Głogowa w ciągu drogi krajowej nr 12 wprawdzie umożliwiają ułatwienie przejazdu przez teren miasta pojazdom, które nie muszą do niego wjeżdżać, tj. realizują podróże o charakterze tranzytowym (cele oraz źródła ruchu znajdują się poza obszarem opracowania), jednak wydłużenie trasy (a więc i kosztów przebiegu) jest znaczące. Analizy wskazują na stosunkowo niewiel-

kie wartości tranzytu względem obszaru problemowego Głogowa obciążające potencjalną obwodnicę miasta; dodatkowo – wykazany pomiarem kordonowym układ relacji i wielkości przepływów ruchu tranzytowego wskazuje, że sytuacyjnie najbardziej predysponowaną dla przenoszenia tej kategorii ruchu byłaby obwodnica zrealizowana wg wariantu południowego (PD2);

- b) miasto Głogów jest na tyle dużym ośrodkiem osadniczym i gospodarczym, a także na tyle dużym generatorem podróży wewnętrznych (tzn. podróży bez przekraczania granic miasta) oraz źródłowo-docelowych (wyjazdy/dojazdy z oraz do miasta), że skala ruchu tranzytowego w sumie ruchu odbywanego w mieście i całym obszarze problemowym Głogowa jest niewielka,
- c) „wąskim gardłem” w układzie drogowym miasta, szczególnie negatywnie wpływającym na wielkość parametrów ruchu wewnętrznego, pozostaje brak alternatywnej przeprawy mostowej przez rzekę Odrę; eliminacja z miasta ruchu tranzytowego biegnącego drogą krajową nr 12, przejętego przez obwodnicę, nie rozwiązuje tego problemu, choć odciąża pod względem ruchowym samą przeprawę z tej kategorii ruchu;

2) ograniczonego wzrostu ruchu w przyszłości, z powodu:

- a) przyjęcia założenia, że około 2028 r. wystąpi stan docelowego wysycenia ruchem układu drogowego, wynikający z osiągnięcia maksymalnych wskaźników zmotoryzowania i ruchliwości mieszkańców na poziomie średniej w Unii Europejskiej, a zmiany w natężeniu ruchu będą występowały przede wszystkim w wyniku zmian w zagospodarowaniu przestrzennym (zmienność liczby mieszkańców oraz miejsc pracy),
- b) rozwoju sieci dróg alternatywnych, szczególnie tych, które umożliwiają szybkie i bezpieczne podróże dalekobieżne (autostrady oraz drogi ekspresowe) w relacjach zbliżonych do podróży odbywanych dziś po drodze krajowej nr 12; istniejące oraz realizowane odcinki autostrad (A4 oraz A2) a także dróg ekspresowych (S3 oraz S5) w woj. dolnośląskim i województwach sąsiednich, będą stanowiły istotną konkurencję w odbywaniu – dotychczas często traktowanych jako alternatywne – podróży korytarzem drogi krajowej nr 12 w regionie; dotyczy to w szczególności budowy drogi S8 o przebiegu praktycznie dublującym istniejący korytarz drogi krajowej nr 12.

Korzyści użytkowników i otoczenia

Ocenie efektywności poddano dwa warianty północne i jeden wariant południowy planowanej obwodnicy Głogowa. Uzyskane wyniki porównywano z sytuacją, gdyby inwestycja ta nie została zrealizowana (W0). Realizacja projektu spowoduje poprawę większości standardów obsługi komunikacyjnej. Szczegółowa analiza wskazuje jednak, że w niektórych przypadkach parametry wynikowe są gorsze niż w wariantcie sprzed zrealizowania inwestycji. Dotyczy to przede wszystkim wydłużenia długości podróży w niektórych kategoriach (np. w ruchu tranzytowym). Sytuacja taka jest spotykana stosunkowo często w przypadku budowy połączeń drogowych o wysokich parametrach technicznych – wielu kierowców wybiera drogę umożliwiającą podróż szybszą i wygodniejszą, nawet kosztem wydłużenia przebiegu. Efektem budowy obwodnicy Głogowa powinna być także poprawa stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, chociaż nie należy się spodziewać radykalnego zmniejszenia liczby i ciężkości zdarzeń. Wynika to z obserwowanego praktycznie zjawiska – polepszenie warunków ruchu, np. wskutek mniejszego natężenia, sprzyja szybszej jeździe i skutkuje pogorszeniem statystyk bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Wnioski

Z analizy wszystkich trzech wariantów można wysnuć podobne wnioski. Znaczące odsunięcie ich przebiegu od terenów zurbanizowanych skutkuje minimalizacją wpływu na mieszkańców uciążliwości komunikacyjnych i kształtowaniem się korzystnego klimatu wibroakustycznego. Są korzystne z punktu widzenia użytkownika i otoczenia. Niestety są równocześnie nieekonomiczne i nie rozwiązują problemów komunikacyjnych miasta. Wskazane jest kontynuowanie prac nad projektem z uwzględnieniem innych wariantów zakładających minimalizację kosztów i lepszą obsługę samego miasta, biegnących bliżej terenów zabudowanych. Opracowany model pozwoli również w przyszłości prognozować wpływ zmian w systemie komunikacyjnym, a także w zagospodarowaniu przestrzennym, na ruch. Dysponując tą wiedzą gminy będą mogły lepiej planować inwestycje i reagować z wyprzedzeniem na zmiany. Podstawowym wymaganiem jest zapewnienie spójności planowanych ciągów komunikacyjnych. Ważne jest planowanie terenów inwestycyjnych z uwzględnieniem ich wpływu na sąsiednie gminy i system komunikacyjny. Istotne jest to szczególnie na styku ośrodków miejskich z rozwijającymi się przedmieściami.

5. Perspektywy rozwoju legnickiego obszaru problemowego⁵

Założenia

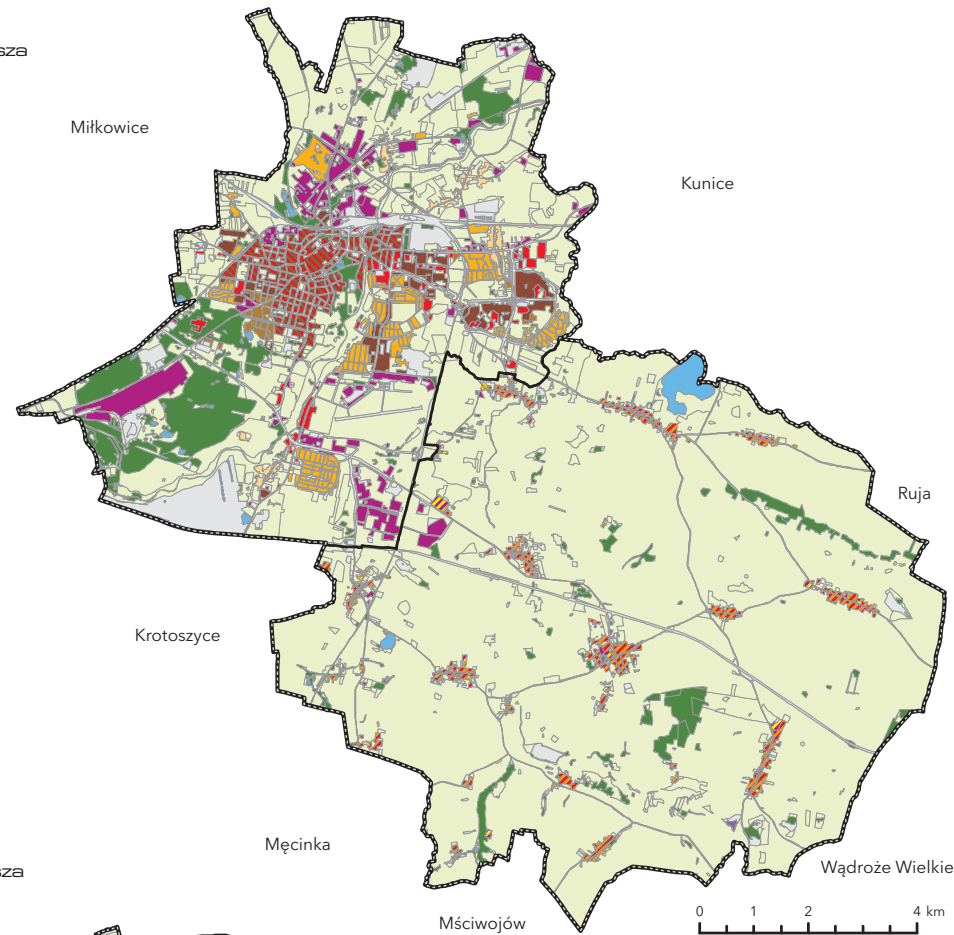
Planowanie rozwoju Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego powinno się odbywać w oparciu o zintegrowane planowanie przestrzenne i spójny scenariusz zagospodarowania przestrzennego zbieżny z prognozowanymi zmianami liczby ludności i jej struktury demograficznej. To z kolei wiąże się z przyjęciem pewnych kompromisów i rezygnacją z partykularnych interesów na rzecz wspólnych celów. Wybór optymalnego scenariusza rozwoju możliwe jest jedynie wtedy, gdy istnieje możliwość oceny skutków realizacji różnych scenariuszy rozwoju. W ramach projektu stworzony został wzorzec oceny różnych scenariuszy przeznaczenia terenów, który został przetestowany na przykładzie miasta Legnicy i graniczącej z nim gminy Legnickie Pole. Nie są to jednostki wyróżniające się negatywnie ani pozytywnie na tle LGO pod względem planowania przestrzennego. W ramach bieżącego projektu opracowano wariantowe scenariusze rozwoju przestrzennego, w tym w szczególności rozwinięto następujące:

- „Stan 2014” – Scenariusz bazowy, będący punktem wyjścia dla pozostałych scenariuszy. Jego celem jest przestrzenne i statystyczne zobrazowanie obszaru.
- „Prognoza 2030” – Scenariusz jest próbą przewidzenia jakie zmiany mogą zajść w przestrzeni oraz strukturze społeczno-ekonomicznej gmin do roku 2030, jeśli nie wystąpią znaczące bodźce. Oparto go na prognozie demograficznej i prognozie rynku pracy.
- „Studia gmin” – Scenariusz bada chłonność terenów inwestycyjnych przewidzianych w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin. Pozwala ocenić realność jego założeń i przewidzieć skutki polityki przestrzennej.
- „Umiarkowany” – Scenariusz stanowi alternatywę dla „Studiów gmin”. Zakłada rozwój ograniczony przestrzennie do najatrakcyjniejszych terenów: uzbrojonych lub na których planuje się uzbrojenie oraz luk w zabudowie. Wskazuje, że nawet przy znacznie mniejszych powierzchniach, możliwa jest do uzyskania niezbędna chłonność i rezerwa inwestycyjna na wiele lat.

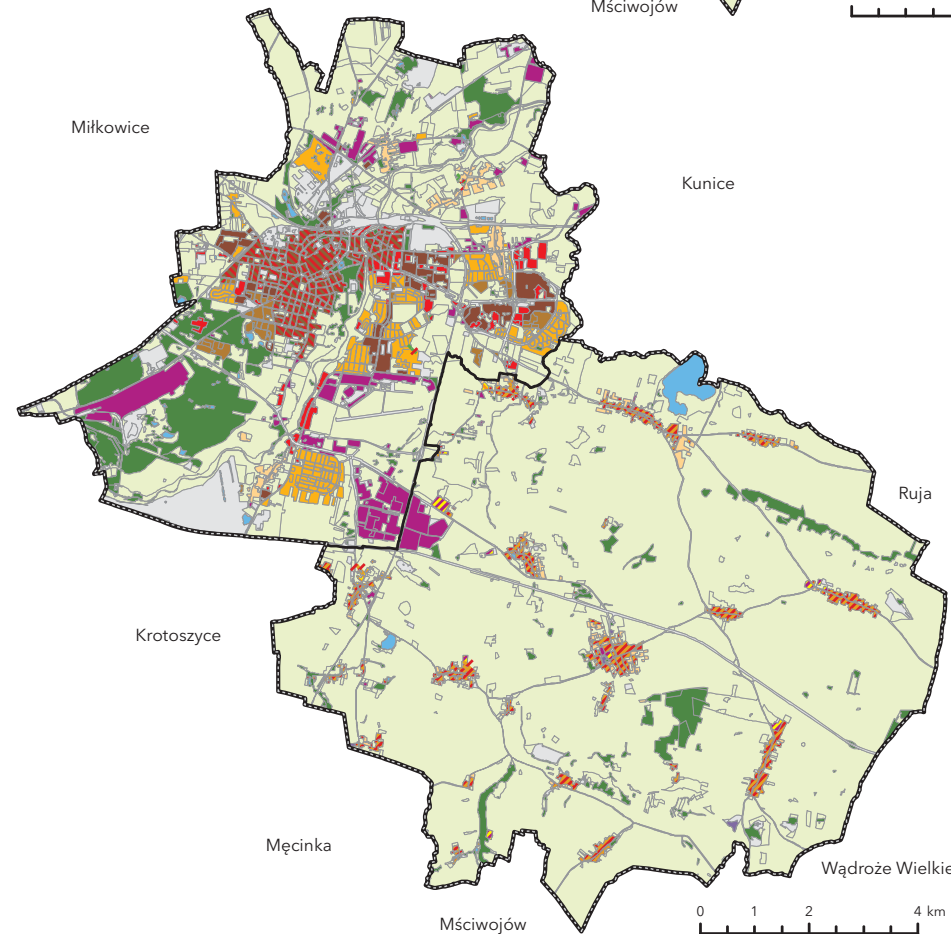
⁵ wykorzystano „Wzorzec systemu oceny scenariuszy użytkowania terenu, na przykładzie zdiagnozowanego obszaru problemowego w obrębi miasta Legnicy i gminy Legnickie Pole”, Centrum Gospodarki Przestrzennej sp. z o.o., Warszawa, wykonany w ramach projektu

Wizualizacja scenariuszy

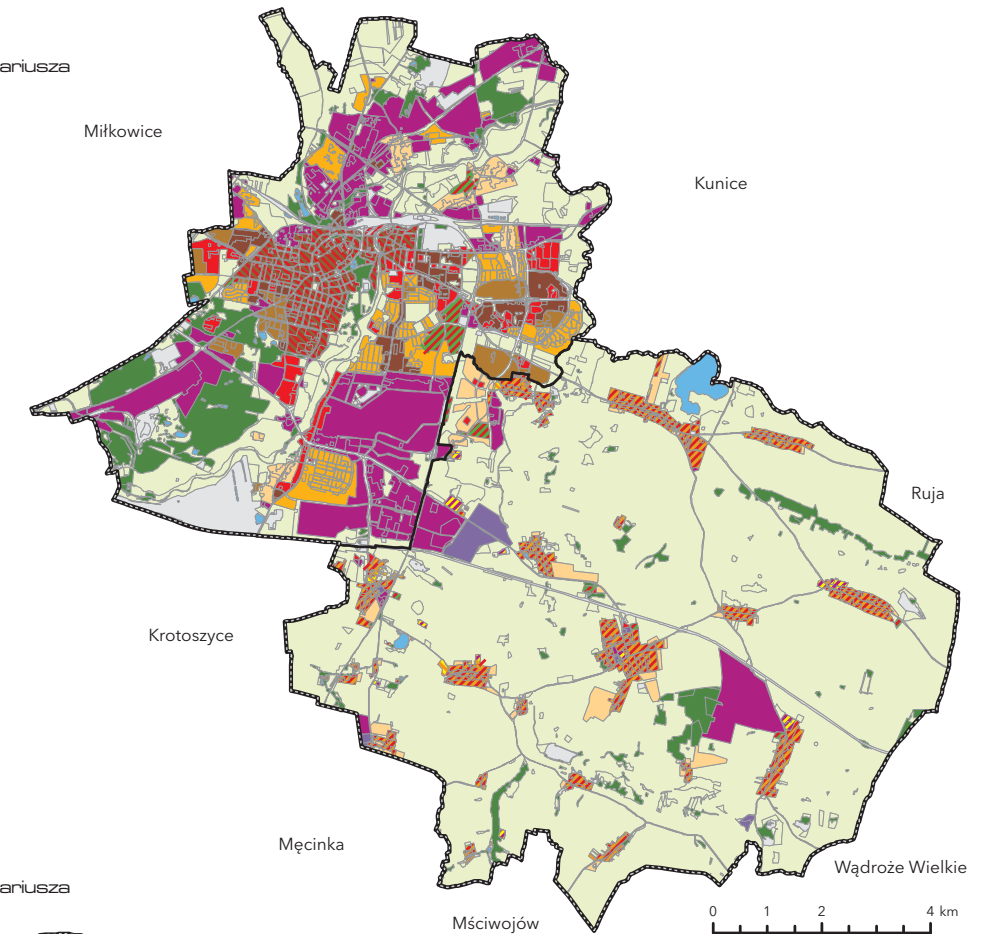
Mapa 16. Wizualizacja scenariusza „Stan 2014”



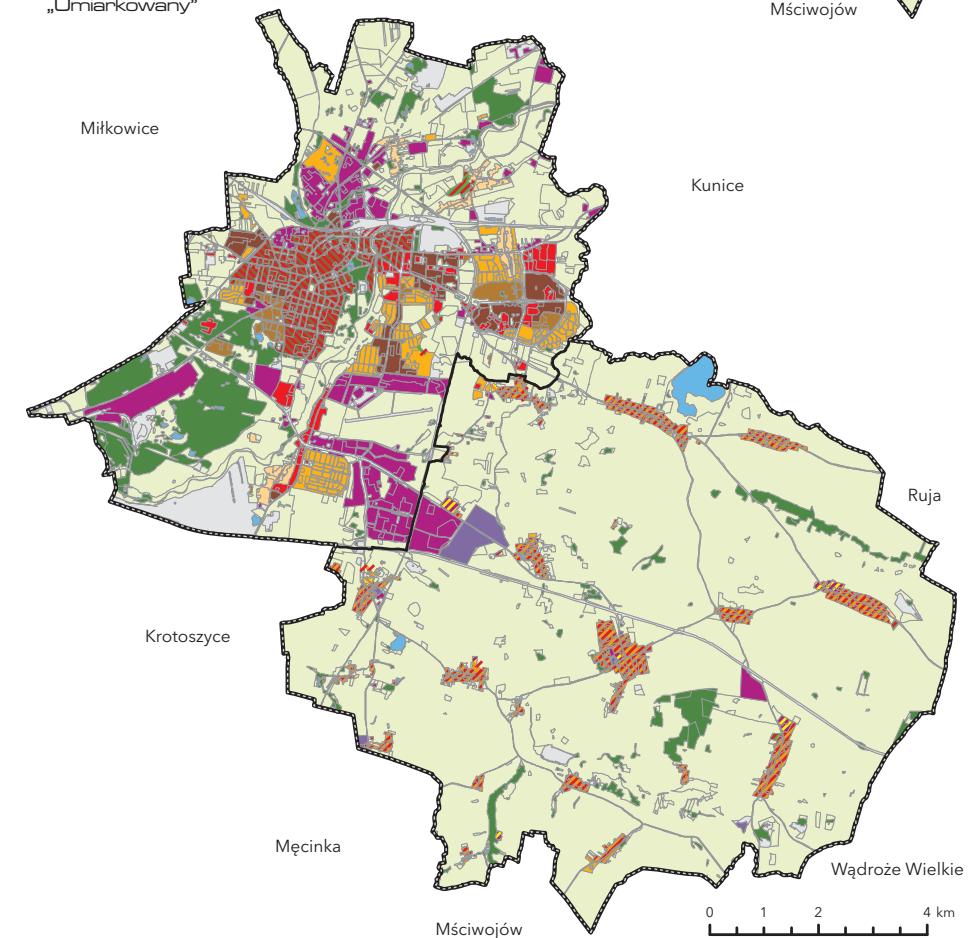
Mapa 17. Wizualizacja scenariusza „Prognoza 2030”



Mapa 18. Wizualizacja scenariusza „Studia gmin”



Mapa 19. Wizualizacja scenariusza „Umiarkowany”



- OZNACZENIA:**
- Funkcja użytkowania terenu:**
- Zab. śródmiejska
 - Zab. wielorodzinna
 - Zab. mieszkaniowa mieszana
 - Zab. jednorodzinna (12 GD/ha)
 - Zab. jednorodzinna (10 GD/ha)
 - Zab. jednorodzinna i usługi
 - Zab. zagrodowa
 - Obsługa rolnictwa
 - Przemysł i składy
 - Aktywność gospodarcza
 - Usługi
 - Usługi komunikacji
 - Tereny sportu i rekreacji
 - Tereny zurbanizowane
 - Wody otwarte
 - Lasy i tereny zadrzewione
 - Tereny otwarte
- OZNACZENIA DODATKOWE:**
- granica gminy
 - granica opracowania

Tabela 4. Wartości wskaźników dla poszczególnych scenariuszy

Wskaźnik [jednostka]		Stan 2014	Prognoza 2030	Studia Gmin	Umiar- kowany
Liczba gospo- darstw domo- wych [GD]	Razem	38124	41186	56755	47257
	Legnica	36630	39303	51163	44362
	Legnickie Pole	1494	1883	5592	2895
Liczba mieszkań- ców [os.]	Razem	104377	95792	161418	130904
	Legnica	99387	90631	142108	121029
	Legnickie Pole	4990	5161	19310	9875
Liczba dzieci [os.]	Razem	18833	14562	35485	25706
	Legnica	17883	13673	28948	22709
	Legnickie Pole	950	889	6537	2997
Powierzchnia zabudowy komer- cyjnej [tys. m²]	Razem	2519	2627	8909	4805
	Legnica	2120	2189	7059	3755
	Legnickie Pole	399	438	1850	1050
Liczba miejsc pracy [os.]	Razem	49160	48199	109693	73876
	Legnica	46157	44783	93666	65154
	Legnickie Pole	3003	3416	16027	8722
Podatki PIT [mln zł / rok]	Razem	96,5	92,0	142,2	118,2
	Legnica	94,3	89,0	128,0	112,4
	Legnickie Pole	2,2	3,0	14,3	5,8
Zużycie wody [tys. m³ / rok]	Razem	5181	5453	9447	6841
	Legnica	4905	5019	7676	6129
	Legnickie Pole	276	424	1771	711
Ścieki komunalne [tys. m³ / rok]	Razem	4908	5055	8260	6496
	Legnica	4722	4777	6994	5937
	Legnickie Pole	185	278	1265	559
Zużycie energii elektrycznej w GD [MWh / rok]	Razem	64811	70015	96484	80338
	Legnica	62271	66814	86978	75416
	Legnickie Pole	2540	3201	9506	4922
Koszt budowy infrastruktury lokalnej [mln zł]	Razem	0	49	385	148
	Legnica	0	38	268	103
	Legnickie Pole	0	11	117	45

Scenariusz „Prognoza 2030” należy uznać za pesymistyczny. Wiąże się ze spadkiem liczby ludności i miejsc pracy, a co za tym idzie ze spadkiem wpływów do budżetów gmin. Jednocześnie wzrosną koszty funkcjonowania gmin. Zagospodarowanie nowych terenów będzie się wiązało z wydatkami na budowę infrastruktury oraz jej utrzymanie. Prawdopodobnie wzrośnie zapotrzebowanie na wodę, energię elektryczną i pozostałe media. Zmniejszy się znacząco powierzchnia terenów otwartych i rolnych. Oprócz tere-

nów zabudowanych bezpośrednio, część zostanie wyłączona z użytkowania rolniczego z powodu rozproszonej zabudowy. Rozwój mieszkalnictwa na terenach podmiejskich spowoduje co prawda poprawę warunków lokalowych, ale może wiązać się ze spadkiem dostępności do usług, przestrzeni publicznych i komunikacji zbiorowej, a co za tym idzie pogorszenia warunków życia. Z kolei wyludniające się osiedla mieszkaniowe i opuszczone tereny przemysłowe w śródmieściu Legnicy będą zagrożone degradacją. Scenariusz ten jest najbardziej realistyczny i jedynie zdecydowane działania mogą wpłynąć na jego zmianę. Scenariusz „Studia gmin” można by uznać za optymistyczny, jednak przede wszystkim jest nierealistyczny. Oszacowano, że w perspektywie roku 2030 ustalenia studiów gmin mogą zostać zrealizowane jedynie w kilkunastu procentach. Prognozowanie na dłuższy okres jest trudne. Mogą zajść procesy, które wpłyną korzystnie na demografię i rynek pracy, a co za tym idzie na rozwój zabudowy, ale co najmniej tak samo prawdopodobne jest dalsze wyludnianie się gmin i spadek popytu na nowe mieszkania. Niemal pewne jest, że do 2030 roku studia gmin zostaną zmienione, więc można zaryzykować stwierdzenie, że polityka przestrzena określona w obecnych dokumentach nie zostanie zrealizowana w ciągu najbliższych 15 lat, 100 lat, ani nigdy później. Nawet bardzo silne bodźce nie byłyby w stanie doprowadzić do realizacji tego scenariusza. Gminy nie mają możliwości uzbrojenia wszystkich terenów przeznaczonych pod zabudowę ani wykupienia gruntów na cele publiczne. Nadpodaż tych terenów w żaden sposób nie wpłynie pozytywnie na rozwój gminy. W praktyce prowadzi to do realizacji scenariusza „Prognoza 2030”. W scenariuszu „Umiarkowanym” powierzchnię terenów przeznaczonych pod zabudowę ograniczono o ponad połowę w stosunku do „Studiów gmin”. Okazuje się, że wciąż występuje znacząca nadpodaż i scenariusz jest przez to mało realistyczny. Miałby szansę realizacji jedynie przy założeniu silnych stymulatorów rozwoju, zwłaszcza dużego dodatniego salda migracji. Popyt na rynku mieszkaniowym nie jest na tyle silny by jednocześnie uzupełnić zabudowę w śródmieściu i rozwijać osiedla na peryferiach miasta i na terenach wiejskich w gminie Legnickie Pole. Również powierzchnia terenów przeznaczonych pod aktywność gospo-

darczą jest bardzo duża i do 2030 r. prawdopodobnie nie zostaną one zabudowane. Mogłyby pomieścić kilka dużych inwestycji, np. z branży motoryzacyjnej, RTV czy AGD. W porównaniu do scenariusza „Studia gmin” ograniczono rozlewanie się zabudowy co skutkowałoby mniejszymi kosztami budowy infrastruktury. Zachowano również układy urbanistyczne osiedli i wsi zakładając jedynie ich uzupełnienie. Biorąc pod uwagę prognozę demograficzną warto rozważyć bardziej radykalny scenariusz polegający na rezygnacji z rozbudowy przedmieść na rzecz rozwoju miasta do wewnątrz, rewitalizacji śródmieścia i terenów poprzemysłowych. Niestety ze względu na uwarunkowania polskiego systemu planowania oraz skutki już podjętych działań, nie jest możliwe całkowite wycofanie się z ustaleń studiów gmin. Ważnym zagadnieniem badanym w projekcie pilotażowym była przyszłość terenu lotniska w Legnicy. Z przeprowadzonych analiz wynika, że w perspektywie do 2030 nie ma konieczności przeznaczania go pod inwestycje. W mieście znajdują się inne tereny, które w pełni zaspokoją popyt. Kompleksowe zagospodarowanie całego lotniska byłoby projektem wielkoskalowym i wymagałoby skupienia znacznych środków i rezygnacji z innych przedsięwzięć. Podobnie przedstawia się sytuacja ze strefą nalogów lotniska we wsi Bartoszków. Dotychczasowe trendy rozwoju zabudowy mieszkaniowej świadczą, że istniałby wystarczający potencjał dla powstania takiego osiedla, wymagałoby to jednak skupienia w tym miejscu wszystkich inwestycji mieszkaniowych. Wiązałoby się również ze znaczącymi wydatkami dla gminy. Sam koszt uzbrojenia terenu oszacowano na prawie 10 mln zł. Rozwiązaniem byłoby etapowanie inwestycji.

6. Model współpracy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie zintegrowanego planowania przestrzennego w ramach miejskiego obszaru funkcjonalnego

Planowanie przestrzenne jest jednym z obszarów (dziedzin), który powinien podlegać koordynacji w ramach wspólnego zarządzania rozwojem obszaru funkcjonalnego. Dlatego rozważając możliwości współpracy w zakresie planowania przestrzennego należy wyjść od modelu zarządzania obszarem funkcjonalnym. Najpierw trzeba określić kierunki cele i zadania związane z rozwojem obszaru funkcjonalnego jak i mechanizmy je wdrażające. Na podstawie przeprowadzonej w ramach projektu analizy, wyznaczone zostały na tym terenie dwie grupy gmin

należących do obszaru funkcjonalnego, które wykazują zróżnicowany poziom powiązań z ośrodkami-rdzeniami. Dlatego w LGOF wydzielone zostały dwie strefy: strefa 1. o ścisłych powiązaniach i strefa 2. obejmująca gminy o nieco słabszej sile powiązań. Tworzenie modelu zarządzania obszarem funkcjonalnym należy traktować jako ciągły proces zmian organizacyjnych „podążający” za zmianami w przestrzeni. Z tego powodu współpraca gmin powinna rozpoczynać się jako działania realizowane w ramach wyróżnionego obszaru ścisłych powiązań (strefa I). Można założyć, że wraz z rozwojem powiązań w obszarze funkcjonalnym, następować będzie integracja w ramach jednego systemu zarządczego. Pierwszy etap tworzenia modelu zarządzania obszarem funkcjonalnym dotyczyć powinien stworzenia Strategii Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego czyli dokumentu normującego funkcjonalne relacje przestrzenne, określającego kierunki rozwoju wspomnianego obszaru. Głównym celem planowanej strategii byłoby połączenie całego obszaru w jeden sprawnie zorganizowany i dobrze funkcjonujący organizm. Zapewniłoby to wzrost jego konkurencyjności i rozwój przekładający się na korzyści zarówno dla całej grupy, jak i jej poszczególnych podmiotów. Ciałem tworzącym Strategię mógłby zostać Komitet Planu Strategicznego nieposiadający osobowości prawnej, ale posiadający pełną dobrowolność członkostwa oraz nieformalny i oddolny charakter. Komitet składałby się z wójtów, burmistrzów i prezydentów (lub ich zastępców) gmin wchodzących w skład obszarów ścisłych powiązań. Zwoływany byłby regularnie, np. raz na miesiąc, a przewodniczyłby mu kolejno przedstawiciele poszczególnych gmin (w kolejności alfabetycznej). Dla zapewnienia spójności i płynności prac urzędnicy jednej wybranej gminy powinni pełnić funkcję Sekretariatu Komitetu, który zajmłby się między innymi redakcją ostatecznej wersji dokumentu. Na spotkania zapraszani mogą być przedstawiciele trzeciego sektora, biznesu, nauki czy istniejących związków i stowarzyszeń międzygminnych. Sama Strategia powinna być względnie krótkim dokumentem zawierającym wspólnie wypracowane i zaakceptowane cele oraz zadania zapewniające rozwój społeczno-ekonomiczny całego obszaru. W ramach prac nad Strategią we wszystkich gminach powinny zostać przeprowadzone konsultacje społeczne. Ważne jest by strategię zaakceptowały i podpisały wszystkie gminy wchodzące w skład Komitetu oraz wskazane byłoby, aby towarzyszyła temu oficjalna uroczystość relacjonowana przez media. Drugi etap powinien dotyczyć powołania Stowarzyszenia zrzeszającego wszystkie gminy biorące udział w przygo-

towaniu Strategii. Innym rozwiązaniem mogło by być wykorzystanie istniejących struktur Związku Gmin Zagłębia Miedziowego. W tym drugim wypadku należałoby go rozszerzyć o gminy wskazane jako obszar ścisłych powiązań ze szczególnym uwzględnieniem Legnicy, Lubina i Głogowa. Organizacja ta powinna posiadać Zgromadzenie Ogólne (składające się z reprezentantów wszystkich JST, każdy członek z jednym głosem) oraz wybieranego na cztery lata Zarządu. Przewodniczący Zarządu byłby wybierany przez sam Zarząd po akceptacji jego kandydatury przez Zgromadzenie Ogólne. W składzie Zarządu powinno znaleźć się przynajmniej jedno z miast klasyfikowane jako rdzeń obszaru funkcjonalnego. Stowarzyszenie powinno posiadać także biuro i stałą siedzibę utrzymywaną ze składek członków (obliczanej jako np. 0,01% budżetu każdej z gmin). Zakładać należy także powstanie w każdym z samorządów funkcji koordynatora, którego zadaniem będzie zapewnienie komunikacji między Stowarzyszeniem a ich macierzystymi jednostkami. W ramach stowarzyszenia powinny powstać Zespoły Robocze, których zadaniem byłoby opracowywanie, na podstawie Strategii, celów i zadań operacyjnych, a także wytycznych wdrożeniowych dla gmin. Zespoły mogłyby zlecać tworzenie ekspertyz i opracowań zewnętrznym specjalistom, jak i zapraszać na swoje posiedzenia osoby i instytucje posiadające wiedzę w danym obszarze (lub z nią związane – interesariusze zewnętrzni). Każdy z zespołów zajmowałby się odrębnym zakresem tematycznym, o czym mówią ich nazwy:

- o Zespół ds. planowania przestrzennego,
- o Zespół ds. edukacji,
- o Zespół ds. komunikacji zbiorowej i indywidualnej,
- o Zespół ds. społecznych i służby zdrowia,
- o Zespół ds. turystyki i rekreacji,
- o Zespół ds. rynku pracy,
- o Zespół ds. finansowych,
- o Zespół ds. ochrony środowiska i gospodarki odpadami.

W skład każdego z Zespołów Roboczych powinien wejść przedstawiciel każdej gminy (zajmujący się danym tematem). To oni wybiorą ze swojego składu przewodniczącego i jego zastępcę. W celu koordynacji działań wszystkich Zespołów powstanie Rada Koordynacyjna złożą z przewodniczących. Jednym z głównych zadań Zarządu Stowarzyszenia będzie monitorowanie realizacji planów przez poszczególne gminy.

Trzeci etap polegałby na powołaniu przez gminy (niekoniecznie równocześnie) związków celowych, które realizowałyby zadania gmin w wybranych obszarach. Można założyć, iż powstałby związek międzygminny zajmujący się komunikacją zbiorową (autobusy), inny podejmujący tematykę ochrony środowiska i gospodarki odpadami, a kolejny turystyką na obszarze całego związku. W ten sposób pewne sektorowe polityki wypracowywane na poziomie Zespołów Roboczych byłyby następnie realizowane poprzez konkretny związek celowy. Należałoby także zwiększyć rolę Zespołu do spraw planowania przestrzennego, który mógłby zostać przekształcony w Biuro Rozwoju Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego lub biuro planowania przestrzennego, które samodzielnie opracowywałoby projekty zarówno dla całego LGOF jak i dla poszczególnych gmin np. studia gmin, plany miejscowe. Taka jednostka mogłaby prowadzić także system informacji o terenie, wykonywać analizy oraz przy współpracy z Radą Koordynacyjną i Zarządem monitorować realizację Strategii. Co pięć lat należałoby przygotować aktualizację Strategii, którą przyjmowałoby Zgromadzenie Ogólne i gminy. Prace nad aktualizacją strategii powinny być powiązane z konsultacjami społecznymi i warsztatami z mieszkańcami przeprowadzonymi we wszystkich gminach przez Stowarzyszenie. W tym celu należałoby wprowadzić wspólne standardy i ujednolicić zapisy uchwał o konsultacjach społecznych we wszystkich gminach. Ważnym zadaniem Biura Rozwoju Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego byłoby także opiniowanie składanych przez gminy do Zarządu wniosków o przyjęcie do Stowarzyszenia (głównym kryterium byłoby dostateczne funkcjonalne powiązanie). Zgodę na przyjęcie nowego członka do Stowarzyszenia powinno wydać Zgromadzenie Ogólne. Należy przypuszczać, iż wraz z rozwojem powiązań funkcjonalnych pomiędzy gminami, z czasem nastąpi włączenie wszystkich gmin z delimitowanego obszaru w jeden system zarządczy. Wtedy będzie można powiedzieć o zamknięciu procesu tworzenia jednolitego modelu zarządzania Legnicko – Głogowskim Obszarem Funkcjonalnym.

Zawartość płyty CD:

1. Powiązania funkcjonalno-przestrzenne Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego
2. Zintegrowany system transportu w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym
 - 2.1. Załącznik nr 1: Zintegrowany model powiązań transportowych w aglomeracji policentrycznej LGOF (Legnicko-Głogowski Obszar Funkcjonalny), etap I - Badanie zachowań i preferencji transportowych mieszkańców LGOF oraz pomiar i analizy ruchu w ramach LGOF
 - 2.2. Załącznik nr 2: Zintegrowany model powiązań transportowych w aglomeracji policentrycznej LGOF (Legnicko-Głogowski Obszar Funkcjonalny), etap II, część 1. - Analizy oraz część wynikowa prac
3. Zintegrowany model powiązań transportowych w aglomeracji policentrycznej LGOF (Legnicko-Głogowski Obszar Funkcjonalny), etap II, część 2. - Uszczegółowienie dla obszaru problemowego Głogowa (plik pdf)
4. Perspektywy rozwoju legnickiego obszaru problemowego
5. Model współpracy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie zintegrowanego planowania przestrzennego w LGOF



Dyrektor Maciej Zathey | **Zastępca Dyrektora** Magdalena Belof | **Zastępca Dyrektora** Przemysław Malczewski | **Koordynator projektu** Agnieszka Wałęga

Wrocław, 2015

Kontakt:

Instytut Rozwoju Terytorialnego
ul. Świdnicka 12/16
50-068 Wrocław
www.irt.wroc.pl
telefon/fax +48 71 374 95 00