



## Problemy i wyzwania obszaru LGOF

### 1. Wstęp

Problemy i wyzwania określono na podstawie przeprowadzonych analiz, warsztatów oraz konsultacji społecznych. Raporty z warsztatów i konsultacji stanowią załączniki do opracowania.

### 2. Problemy:

#### a) Bezrobocie

W 2012 roku średni udział bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym na obszarze LGOF wynosił 9,8% i był niższy od średniej dla województwa wynoszącej 10,2%.

Pomimo tego aż 72% ankietowanych zaliczyło bezrobocie do najważniejszych problemów LGOF-u a kolejne 23% do ważnych. Jedną z przyczyn takiego wyniku może być znaczny wzrost liczby bezrobotnych w przeciągu ostatnich lat (23,6% w stosunku do roku 2007). Ponadto występują znaczące różnice pomiędzy gminami: od 5,4 w gminie wiejskiej Lubin po 16,5 w gminie Jemielno. Można zauważyć prawidłowość, że najniższym bezrobociem charakteryzują się gminy leżące w paśmie od Legnicy i Legnickiego Pola, przez Lubin i Polkowice po Głogów. Stosunkowo niewielka liczba bezrobotnych jest również w okolicach Bolesławca. Gminy: Polkowice, Legnica, Lubin (miejska), Legnickie Pole oraz Bolesławiec (miejska) charakteryzują się również największym wskaźnikiem pracujących na 100 mieszkańców w wieku produkcyjnym. Najwyższe bezrobocie, znacznie powyżej średniej wojewódzkiej, występuje w gminach powiatu złotoryjskiego, jaworskiego i górowskiego oraz w gminie i mieście Chojnów.

Z danych dotyczących rynku pracy (co potwierdzają również inne dane) wynika, że pasmo od Legnicy do Głogowa stanowi główny obszar rozwoju. Duże dysproporcje powodują wzmożony ruch codzienny (dojazdy do pracy) oraz migracyjny. Rodzi to problemy związane z zapewnieniem odpowiedniego systemu komunikacyjnego oraz koordynacji z systemem zagospodarowania przestrzennego.

#### b) Przebieg dróg krajowych przez tereny zabudowane, w tym centra miast

Drogi o dużym natężeniu ruchu, a w szczególności prowadzące tranzytowy ruch towarowy, stwarzają uciążliwości dla terenów sąsiednich: hałas, drgania, zanieczyszczenia powietrza, pogorszenie bezpieczeństwa. Poprzez ograniczoną liczbę skrzyżowań i przejść dla pieszych stanowią także barierę przestrzenną. Współcześnie oczywistym jest, że należy unikać prowadzenia takich dróg przez tereny zabudowane. Niestety w wielu miejscach na terenie LGOF taka sytuacja występuje. Według 55% ankietowanych przebieg dróg krajowych przez tereny zabudowane jest jednym z najważniejszych problemów LGOF, a łącznie 93% uważa go za ważny.

Droga krajowa nr 3 przebiega przez centrum Jawora i przecina wiele wsi. W Legnicy, Lubinie i Polkowicach droga przebiega poza ścisłym centrum, jednak ruch lokalny miesza się z tranzytowym. Problem w dużej części zostanie rozwiązany po budowie drogi S3.

Szczególne sytuacje występuje w rejonie Głogów gdzie na jedynym moście na Odrze kumuluje się ruch z DK 12, dróg wojewódzkich (w tym obciążona bardzo dużym ruchem droga nr 329) ruch regionalny i lokalny. Koncentryczny układ drogowy nie sprawdza się i należy szukać sposobu przekształcenia go na bardziej odpowiadający potrzebom współczesnego transportu.

Inne problematyczne drogi to DK 94 w Legnicy, DK 36 w Ścinawie DW 364 w Złotoryi czy DW 297 w Bolesławcu.

#### c) Zły stan infrastruktury kolejowej i brak połączeń pasażerskich

Pomimo rozbudowanej sieci kolejowej obszar ten odznacza się widocznymi niedostatkami w stanie infrastruktury kolejowej. Poza magistralą E-30 (do prędkości  $V=160\text{km/h}$ , pozostała część infrastruktury nie spełnia wymagań, stawianych nowoczesnemu systemowi transportowemu i wymaga szybkiej modernizacji bądź budowy nowych elementów. Linie kolejowe mogące tworzyć główne powiązania kolejowe w ramach obszaru funkcjonalnego tj. linie nr 289 i 284 oraz linia nr 14

Projekt „Zintegrowany system powiązań miast w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym (LGOF)”

współfinansowany jest z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego

w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

(niezelektryfikowana) ze względu na bardzo niską prędkość handlową wyłączone zostały z ruchu pasażerskiego. Lata zaniedbań i brak jakichkolwiek działań doprowadziły do wysokiego stopnia degradacji infrastruktury i w konsekwencji do braku możliwości konkurencyjności z innymi formami transportu. W chwili obecnej prowadzony jest na nich jedynie ruch towarowy. Wyjątkowo niewykorzystany wydaje się potencjał linii kolejowej nr 289 (Legnica - Rudna Gwizdanów), która stanowi jedyny zelektryfikowany łącznik pomiędzy magistralami CE-59 oraz E-30 i jest alternatywą dla transportu drogowego. Linia ta stanowi podstawowy ciąg komunikacyjny dla najważniejszych miast Legnicko - Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego, który dodatkowo w całości znajduje się w korytarzu transportowym CETC.

Niewątpliwie pierwotnym problemem komunikacji kolejowej w LGOF jest zły stan infrastruktury (problem za najważniejszy lub ważny uważa 93 % ankietowanych). Wtórny z kolei jest brak pasażerskich połączeń (80 % ankietowanych uważa go za ważny a 39 % za najważniejszy). Przed ewentualnym przywróceniem ruchu osobowego konieczne będą inwestycje aby kolei mogła być konkurencyjna z transportem indywidualnym i autobusowym

#### **d) Słaba dostępność do opieki zdrowotnej**

Według przeprowadzonych badań ankietowych jednym z najważniejszych problemów w LGOF jest słaba dostępność opieki zdrowotnej (91% ankietowanych uważa ten problem za ważny lub najważniejszy). W głównej mierze problem ten dotyczy całego województwa i państwa. Warto jednak zwrócić uwagę, że powiaty: polkowicki oraz legnicki (ziemski) to jedyne w województwie, w których nie znajdują się szpitale ogólne, a w powiatach bolesławieckim i jaworskim liczba łóżek na mieszkańca należy do najniższych. W powiatach legnickim i polkowickim niski jest również wskaźnik przychodni w stosunku do liczby mieszkańców.

Obsługę tych obszarów zapewniają sąsiednie ośrodki (głównie Legnica i Lubin) jednak niewątpliwie ich dostępność dla mieszkańców jest mniejsza. Dojazdy związane z opieką zdrowotną mogą być problemem dla osób starszych i chorych, które często nie dysponują samochodem, a komunikacja zbiorowa nie jest dostosowana do ich potrzeb (zwłaszcza oparta na busach).

#### **e) Zanieczyszczenie powietrza**

Według raportu o stanie środowiska województwa dolnośląskiego w 2012 r. poziom zanieczyszczeń powietrza dwutlenkiem siarki, dwutlenkiem azotu, tlenkiem węgla, benzenem nie przekraczał norm. W stacji pomiarowej w Legnicy przekroczony został poziom zanieczyszczeń ozonem. Najpoważniejsze zanieczyszczenia powietrza w LGOF wiążą się z pyłem zawieszonym PM10. Ich poziom przekraczał normy w Legnicy, Złotoryi i Polkowicach, jednak problem ten dotyczy również wielu innych miast, poza LGOF. Z dostępnych danych można wysunąć wniosek, że działalność KGHM nie ma dużego znaczenia dla poziomu zanieczyszczeń powietrza w LGOF. Ponadto w ostatnich latach przeprowadzono szereg inwestycji mających na celu zmniejszenie emisji. Większe znaczenie dla jakości powietrza w miastach ma indywidualne ogrzewanie domów i transport.

Szyby kopalni i huty są niestety źródłem nieprzyjemnych zapachów i pomimo badań wskazujących na brak negatywnego wpływu na zdrowie, mogą one być bardzo dokuczliwe i negatywnie wpływać np. na ceny nieruchomości.

Innym źródłem nieprzyjemnych zapachów jest rolnictwo, a problem z tym związany zgłaszali głównie mieszkańcy okolic Złotoryi. Rozwój zabudowy mieszkaniowej na terenach wiejskich może pogłębić ten problem.

#### **f) Mała ilość tras rowerowych**

Temat roweru jako środka transportu dopiero zaczyna funkcjonować w planowaniu przestrzennym. Problemem jest nawet zebranie danych na jego temat, jednak pewnym jest że jego popularność rośnie. Z badania ankietowego i spotkań konsultacyjnych wynika, że brak ścieżek

rowerowych należy do najważniejszych problemów w LGOF. Brakuje tras turystycznych łączących ośrodki miejskie z terenami turystycznymi, które znajdują się na obrzeżach obszaru funkcjonalnego, a także dróg rowerowych umożliwiających szybki dojazd z obszarów podmiejskich i poruszanie się po miastach.

Ruch rowerowy, którego średnia prędkość wynosi ok. 15 -25 km/h jest jednocześnie zbyt wolny by prowadzić go na jezdni jeśli prędkość pojazdów przekracza 50km/h i zbyt szybki by łączyć go z pieszym. W zależności od klasy drogi konieczna jest budowa dróg dla rowerów, pasów rowerowych, lub uspokajanie ruchu.

### **3. Wyzwania**

#### **a) Zmniejszenie bezrobocia w szczególności w gminach poza głównymi ośrodkami (Legnicą, Lubinem, Polkowicami i Głogowem)**

Wyzwanie jest odpowiedzią na problem zdiagnozowany na podstawie analiz, które pokazują znaczne dysproporcje pomiędzy głównymi ośrodkami LGOF, a oddalonymi od nich gminami. Na etapie konsultacji społecznych 74 % ankietowanych uznało wyzwanie, za ważne (w tym 47 % za najważniejsze).

#### **b) Zwiększenie aktywizacji oraz mobilności zawodowej ludzi młodych poniżej 25 roku życia będących bez pracy**

Ludzie młodzi, do 25 lat stanowią stosunkowo wysoki odsetek wśród bezrobotnych na obszarze LGOF (6,6 % przy średniej dla województwa 5,7 %). Powiaty: polkowicki, lubiński i górowski mają najwyższy wskaźnik w województwie. Bezrobocie może być przyczyną emigracji tej grupy wiekowej, co mogłoby być przyczyną niekorzystnych zmian demograficznych. Wyzwanie, polegające na aktywizacji ludzi młodych na rynku pracy było czwartym najczęściej wskazywanym przez ankietowanych. Do ważnych dla LGOF zaliczyło je 73% pytanych, w tym prawie 47% do najważniejszych.

#### **c) Modernizacja i rozbudowa infrastruktury społecznej**

Do infrastruktury społecznej zaliczamy m.in. obiekty ochrony zdrowia i opieki społecznej, edukacji, kultury i sportu. Zapewnienie dostępu do niej stanowi jedno z głównych zadań samorządów. Dla 74% ankietowanych mieszkańców jej modernizacja i rozbudowa stanowi ważne wyzwanie w LGOF, a dla 39% najważniejsze.

Miasta na ogół zaspokajają zapotrzebowanie na usługi publiczne, natomiast na terenach podmiejskich dostępne są jedynie usługi podstawowe, lub nie występują wcale. Z powodu mniejszej intensywności zabudowy i ograniczonym budżetem gmin wiejskich znacznie trudniej jest zapewnić dostęp do infrastruktury społecznej. Obserwowany rozwój zabudowy na tych terenach jedynie pogłębiają tę dysproporcję. Wyzwaniem dla gmin LGOF jest budowa infrastruktury na terenach podmiejskich lub zapewnienie dostępu do niej w ramach obszaru funkcjonalnego.

#### **d) Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza centra miast – budowa obwodnic**

Przebieg dróg krajowych przez tereny zabudowane, w tym centra miast został zdiagnozowany jako jeden z głównych problemów w LGOF. Naturalnym, choć często niełatwym rozwiązaniem jest budowa obwodnic. W związku z budową odcinka S3 na terenie LGOF część ruchu tranzytowego przeniesie się z dróg Jawora, Lubina i Polkowic oraz mniejszych miejscowości. Problematiczne pozostaną DK12 w Głogowie, DK 94 w Legnicy, DK 36 w Ścinawie DW 364 w Złotoryi i DW 297 w Bolesławcu. Współpraca samorządów może znacząco przyspieszyć realizację tych inwestycji. Według 73% ankietowanych budowa obwodnic tych miast stanowi ważne wyzwanie dla LGOF.

Należy pamiętać, że nie tylko ruch tranzytowy stwarza uciążliwości dla mieszkańców. Częstym zjawiskiem jest wzrost ruchu lokalnego, który wykorzystuje rezerwy przepustowości ulic po powstaniu obwodnicy. Jej budowa może być okazją do uspokajania ruchu w centrach miast, które może się odbyć bez pogorszenia warunków ruchu kołowego, a z korzyścią dla pozostałych uczestników ruchu i mieszkańców.

#### **e) Budowa zbiorników, wałów i innej infrastruktury przeciwpowodziowej**

Przez obszar LGOF przepływa Odra i jej dopływy wciąż stanowiące realne zagrożenie powodziowe. Realizacja infrastruktury przeciwpowodziowej pozwoliłaby na bezpieczny rozwój wielu miejscowości nad rzekami. Według 72 % ankietowanych jest to ważne wyzwanie dla LGOF, a dla 40 % bardzo ważne.

Równie istotna jak duże inwestycje jest realizacja Programu Małej Retencji<sup>1</sup>, która wymaga dużego zaangażowania samorządów gminnych. Planowana jest budowa małych zbiorników przeciwpowodziowych, ale także wykorzystanie w celach retencyjnych stawów i naturalnych zbiorników. Znaczenie ma również poziom zalesienia oraz utrzymanie zieleni na terenach zabudowanych.

#### **f) Większe wykorzystanie odnawialnych źródeł energii**

Wyzwaniem dla LGOF, jak i dla całego kraju jest zwiększenie wykorzystania tzw. czystej energii. Najbardziej popularnym źródłem energii odnawialnej na obszarze LGOF jest wiatr. Zlokalizowane są tutaj, jedyne na Dolnym Śląsku elektrownie wiatrowe (gminy Zagrodno i Legnickie Pole). Na obszarze LGOF nie przewiduje się budowy dużych elektrowni wodnych. Mogą jednak powstać mniejsze, również na istniejących progach wodnych. Wykorzystanie energii słonecznej w LGOF jest obecnie na bardzo niskim poziomie. Pełni rolę uzupełniającą w bilansie energetycznym budynków. W związku z warunkami klimatycznymi większe wykorzystanie będzie możliwe tylko przy dotacjach.

Budowa elektrowni wodnych i zapór wodnych często wiąże się protestami społecznymi, jednak nie ma to odzwierciedlenia w przeprowadzonej przez nas ankiecie. Blisko 70% respondentów popiera zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii, a 27 % zalicza je do najważniejszych wyzwań dla LGOF.

#### **g) Zwiększenie świadomości na temat skutków niekontrolowanego rozwoju zabudowy podmiejskiej**

Wyzwanie to nie zostało sformułowane na podstawie konsultacji społecznych i warsztatów jak poprzednie. Problemy związane suburbanizacją są dostrzegane przez ekspertów<sup>2</sup>, ale nie są dostrzegane przez społeczeństwo, a także przez samorządy. Wyzwaniem dla LGOF jest zrównoważony rozwój miast i obszarów podmiejskich.

### **4. Obszary problemowe**

Ponieważ w ramach projektu nie ma możliwości szczegółowego zajęcia się wszystkimi problemami LGOF, zdecydowano o wyborze dwóch obszarów problemowych, ograniczonych tematycznie i przestrzennie. Za kluczowe uznano obszary na styku głównych ośrodków miejskich i przylegających gmin, gdzie współpraca JST jest szczególnie ważna.

#### **a) Głogowski obszar problemowy (miasto Głogów oraz gminy: Głogów, Kotla, Jerzmanowa, Żukowice)**

Gminy leżące w sąsiedztwie Głogowa, od początku były mocno zaangażowane w projekt i wykazały aktywność na etapie formułowania głównych problemów LGOF. Jest to obszar którego dotyczy wiele z problemów wskazanych jako najważniejsze w LGOF, ale najbardziej akcentowane są te dotyczące komunikacji.

System transportowy oparty jest tu na układzie drogowym, a kolej pełni znaczącą rolę jedynie w połączeniach dalekobieżnych. Z tych samych dróg korzysta transport zbiorowy (autobusy miejskie, PKS i inni przewoźnicy) oraz indywidualny: samochodowy i rowerowy. Nie ma również rozdzielenia ruchu tranzytowego od regionalnego ponieważ wszyscy muszą korzystać z jedyne go mostu na Odrze. Taka sytuacja prowadzi do zatorów drogowych i konfliktów interesów. Ponadto w sytuacjach awaryjnych nie ma możliwości innej organizacji ruchu. Przebieg drogi krajowej nr 12 przez centrum miasta wiąże się z szeregiem niedogodności: korki, hałas, wstrząsy, zanieczyszczenia, małą liczbą

<sup>1</sup> Program małej retencji wodnej w województwie dolnośląskim

<sup>2</sup> Raport o ekonomicznych stratach i społecznych kosztach niekontrolowanej urbanizacji w Polsce

Projekt „Zintegrowany system powiązań miast w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym (LGOF)”

współfinansowany jest z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego  
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013



przebieg dla pieszych i skrzyżowań poprzecznych. Nie ulega wątpliwości, że budowa obwodnicy miasta w nowym mostem na Odrze jest priorytetem dla władz samorządowych Głogowa i okolicznych gmin. Jest to wyzwanie zgłaszane na warsztatach i w trakcie konsultacji społecznych. Powstanie obwodnicy pozwoliłoby odseparować ruch tranzytowy co dałoby wiele korzyści, prawdopodobnie nie rozwiąże jednak wszystkich problemów komunikacyjnych miasta. Nowa droga będzie miała ograniczony dostęp dla ruchu lokalnego, ze względu na małą liczbę skrzyżowań i oddalenie od centrum Głogowa. Nie wiemy jaki dokładnie wpływ na system komunikacyjny miasta będzie miała obwodnica, w zależności od przebiegu i dlatego konieczne są bardziej szczegółowe badania. W ramach projektu zostaną przeprowadzone uszczegółowione badania ruchu i preferencji transportowych mieszkańców, co posłuży stworzeniu lepszego modelu symulacyjnego. Pozwoli to prognozować wpływ ewentualnych zmian w systemie komunikacyjnym, a także zagospodarowaniu przestrzennym na ruch. Dysponując tą wiedzą gminy będą mogły lepiej planować inwestycje i reagować z wyprzedzeniem na zmiany. Kluczowa jest koordynacja działań poszczególnych gmin. Podstawowym wymaganie jest zapewnienie spójności planowanych ciągów komunikacyjnych, jednak współpraca powinna iść znacznie dalej. Ważne jest planowanie terenów inwestycyjnych z uwzględnieniem ich wpływu na sąsiednie gminy i system komunikacyjny. Jest to szczególnie ważne na styku ośrodków miejskich z rozwijającymi się przedmieściami.

Realizacja projektu pilotażowego ma na celu wypracowanie modelowej współpracy JST, w szczególności w zakresie planowania systemów komunikacyjnych. Stworzony model ruchu będzie mógł być wykorzystywany we wstępnej fazie przygotowywania inwestycji i ocenie ich zasadności

#### **b) Legnicki obszar problemowy (Legnica i Legnickie Pole)**

Legnica postawiła przed sobą wyzwanie uwolnienia pod inwestycje terenu lotniska, które nie pełni już swojej funkcji. W celu wybrania najkorzystniejszego przeznaczenia, postanowiono gruntownie przebadать możliwe scenariusze. Za niezbędną uznano współpracę z sąsiednią gminą Legnickie Pole, gdzie znajduje się strefa nalotów i odlotów z lotniska.

Zmiana sposobu zagospodarowania tak dużego i ważnego terenu może nieść za sobą poważne konsekwencje, nawet w zasięgu całego LGOF. W ramach projektu pilotażowego zbadane zostaną skutki realizacji założeń studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dwóch gmin oraz warianty ich zmian. Ocenione zostaną pod kątem kosztów i zysków w tym wpływu na układ komunikacyjny. Obecnie najbardziej prawdopodobne jest przeznaczenie pod tereny aktywności gospodarczej co wiązałoby się z koniecznością zapewnienia bardzo dobrej dostępności. Rozwiązaniem mogłaby być wschodnia obwodnica miasta, łącząca A4 z DK 94, która biegłaby m.in. przez gminę Legnickie Pole. Jej przebieg należałoby uwzględnić w dokumentach planistycznych gminy.

Ważnym aspektem, który należy zbadać jest również wpływ przeznaczenia terenów w studium gminy podmiejskiej na miasto centralne. Legnickie Pole zaplanowało intensywny rozwój mieszkalnictwa, głównie we wsi Bartoszowice, leżącej przy granicy miasta i przy lotnisku. Założenia te zostaną skonfrontowane z danymi statystycznymi i prognozą demograficzną.

Obie gminy są w trakcie opracowania nowych SUIKZP, a celem projektu pilotażowego jest stworzenie wytycznych pozwalających skoordynować działania. Pozwoli to stworzyć model współpracy dla integrowanego planowania przestrzennego pomiędzy JST poziomu lokalnego, który będzie mógł być wykorzystany w całym LGOF.