



MINISTERSTWO
ROZWOJU
REGIONALNEGO



WOJEWÓDZTWO
DOLNOŚLĄSKIE



WOJEWÓDZTWO
LUBUSKIE



WOJEWÓDZTWO
ZACHODNIOPOMORSKIE



IPPON

**STUDIUM INTEGRACJI
PRZESTRZENNEJ POLSKIEJ
CZEŚCI POGRANICZA
POLSKI I NIEMIEC**

Posiedzenie Grupy Sterującej

21 czerwca 2013 r.



Zespół autorski:

Członkowie Grupy Sterującej:

Magdalena Zagrzejewska-Fiedorowicz	Przewodnicząca Grupy Sterującej, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego
Jerzy Tutaj	Członek Zarządu Województwa Dolnośląskiego
Roman Bąk	Dyrektor Departamentu Geodezji, Gospodarki Nieruchomościami i Planowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego
dr Wojciech Drożdż	Wicemarszałek Województwa Zachodniopomorskiego
arch. Izolda Buzar	Przewodnicząca Grupy Sterującej do 13.08.2012 r., Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
arch. Elżbieta Szelińska	Przewodnicząca Grupy Sterującej do marca 2013 r., Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

Członkowie Grupy Roboczej:

Anna Świąteczka-Wrona	Przewodnicząca Grupy Roboczej, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego
arch. Stanisław Dendewicz	Koordynator prac nad Studium, Dyrektor RBGPWZ
dr Maciej Zathay	Dyrektor Departamentu Rozwoju Regionalnego w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego
Przemysław Malczewski	Zastępca dyrektora IRT, Wrocław
Mariusz Goraj	Kierownik Wydziału Planowania Przestrzennego, Departament Geodezji, Gospodarki Nieruchomościami i Planowania Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego
Aleksandra Lewicka	Wydział Planowania Przestrzennego, Departament Geodezji, Gospodarki Nieruchomościami i Planowania Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego
arch. Justyna Strzyżewska	Główny projektant w RBGPWZ
arch. Janusz Korzeń	Członek Grupy Roboczej do 31.07.2012 r., były Dyrektor WBU we Wrocławiu
Ryszard Polus	Członek Grupy Roboczej do 31.05.2011 r., województwo lubuskie
Tomasz Zieliński	Członek Grupy Roboczej do października 2012 r., województwo zachodniopomorskie
Paweł Makuch	Członek Grupy Roboczej do 26.02.2013 r., województwo lubuskie

Województwo dolnośląskie – Instytut Rozwoju Terytorialnego we Wrocławiu

dr inż. arch. Maciej Borsa, dyrektor IRT, Wrocław, dr inż. arch. Magdalena Belof, zastępca dyrektora IRT, Wrocław, dr Jan Błachowski, Karolina Drewnicka, Marzenna Halicka-Borucka, Aleksandra Kotkowska, Weronika Kumorek-Kazimierska, Kamila Lesiw-Głowacka, Wojciech Maleszka, Ewa Markowicz-Judycka, Rajmund Nowicki, Dominika Ochlik, Marzena Pasak, Magdalena Pormańczuk, Jakub Rosowski, Aleksandra Sieradzka-Stasiak, Ewa Skoczeń, Elżbieta Strzelczyk, Ilona Szarapo, Agnieszka Wałęga, Małgorzata Wolańska, Dariusz Zięba

Województwo lubuskie - Departamentu Geodezji, Gospodarki Nieruchomościami i Planowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego

Anna Drzewiecka, Marta Stamirowska, Jolanta Cygan-Bieleń, Elżbieta Jaworska

Województwo Zachodniopomorskie - Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

Marta Czerniejewska-Krupińska, Mirosław Izdebski, Tomasz Jaksina, Leszek Jastrzębski, Mieczysław Jaszczuk, Milena Nowotarska, Dorota Nowoświecka, Małgorzata Oyarce-Yuzzelli, Magdalena Racinowska-Ratajska, Irena Skrzyszowska-Jaksina, Jan Smutek, Michał Urbański, Jerzy Urban, Marek Wiśniewski, Tomasz Zieliński

Spis Treści

1. Cel, zakres i metodyka opracowania	7
1.1. Cel główny i cele operacyjne	7
1.2. Zakres przestrzenny i problemowy	8
1.3. Metoda pracy nad studium	8
1.4. Wykorzystanie studium w polityce przestrzennej i regionalnej	9
1.5. Dotychczas wykonane opracowania studialne	10
2. Uwarunkowania rozwoju przestrzennego	17
2.1. Polska część pogranicza Polski i Niemiec w przestrzeni europejskiej i krajowej	17
2.2. Ludność i poziom życia	33
2.3. Sfera przyrodniczo-kulturowa	38
2.4. Sfera osadnicza	56
2.5. Infrastruktura komunikacyjna, techniczna i społeczna	71
2.6. Sfera gospodarcza	93
2.7. Priorytety planowania przestrzennego w polskiej i niemieckiej części obszaru pogranicza	108
2.8. Obszary koncentracji działań szczególnych	112
3. Kierunki polityki przestrzennej dotyczące wybranych obszarów koncentracji działań szczególnych 116	
3.1. Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy – pasmo rozwoju społeczno-gospodarczego i korytarz transportowy	117
3.2. Porty ujścia Odry – wzrost ich rangi w Regionie Bałtyckim i w Europie Środkowo-Wschodniej ...	127
3.4. Wrocławski obszar funkcjonalny – ponadregionalny ośrodek rozwoju społeczno-ekonomicznego i transferu innowacyjności	137
3.5. Krajowe ośrodki wzrostu: Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski	146
3.6. Regionalne ośrodki wzrostu i równoważenia rozwoju: Koszalin, Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra .	151
3.7. Miasta przygraniczne (Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec) – wielokierunkowa współpraca transgraniczna i planowanie przestrzenne	162
3.8. Odra – główna oś komunikacyjna obszaru pogranicza na tle systemu ekologicznego	180
3.9. Transgraniczne powiązania infrastrukturalne i komunikacyjne – spójność i dostępność przestrzenna .	189
3.10. Główne obszary zagospodarowania turystycznego – aktywizacja społeczno-ekonomiczna	206
3.11. Obszary zagrożone powodzią – zasięg i metody ochrony	216
4. Zasady współpracy międzyregionalnej oraz instrumenty realizacji polityki przestrzennej na obszarze pogranicza	228
4.1. Zasady współpracy w sferze planowania przestrzennego i regionalnego	229
4.2. Instrumenty realizacji polityki przestrzennej i regionalnej w nowej perspektywie finansowej (2014-2020)	233
4.3. Standaryzacja zapisów planistycznych na poziomie regionalnym	240
4.4. System informacji przestrzennej i monitoring realizacji celów planowania przestrzennego	241
4.5. Proces implementacji wyników projektu IPPON w planowanie strategiczne i przestrzenne na szczeblu międzynarodowym, krajowym, regionalnym i lokalnym	246
4.6. Podsumowanie	248

Spis Rysunków

Rysunek 1. Pogranicze polsko-niemieckie w koncepcji Stolpego (A) i Willersa (B).....	11
Rysunek 2. Delimitacja obszaru Studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej	13
Rysunek 3. Delimitacja obszaru pogranicza w Aktualizacji studium zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej (z lewej) i w Domu Polsko-Niemieckim (z prawej)	14
Rysunek 4. Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej, Warszawa 2005	16
Rysunek 5. Polska część pogranicza Polski i Niemiec w Polsce i w Europie.	18
Rysunek 6. Perspektywa rozwoju terytorialnego basenu Morza Bałtyckiego w 2030 roku (wg KPZK 2030	20
Rysunek 7. Polska część pogranicza Polski i Niemiec	30
Rysunek 8. Kierunki działań polityki przestrzennej służące podniesieniu konkurencyjności głównych ośrodków miejskich (wg KPZK 2030)	32
Rysunek 9. Gęstość zaludnienia w roku 2010	35
Rysunek 10. Wskaźnik rozwoju wspólnot terytorialnych	37
Rysunek 11. Podział fizycznogeograficzny obszaru pogranicza (wg J. Kondrackiego)	39
Rysunek 12. Podział hydrograficzny	41
Rysunek 13. Główne zbiorniki wód podziemnych	42
Rysunek 14. Surowce mineralne	43
Rysunek 15. Systemy ochrony przyrody	48
Rysunek 16. Najcenniejsze obiekty i zespoły zabytkowe	54
Rysunek 17. Sieć miast na tle liczby ludności w latach 1995-2010	58
Rysunek 18. Koncepcje delimitacji Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego oraz aglomeracji Wrocławskiej po 1998 roku	62
Rysunek 19. Szczeciński Obszar Metropolitalny (SOM) i Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina.	64
Rysunek 20. Sieć komunikacyjna	74
Rysunek 21. Autostrady morskie	78
Rysunek 22. Zaopatrzenie w energię	82
Rysunek 23. Ochrona przeciwpowodziowa	90
Rysunek 24. Dynamika poziomu PKB na mieszkańca w podregionach względem średniej dla danego roku dla Polski w latach 2000-2009 (Polska = 100).	94
Rysunek 25. Atrakcyjność inwestycyjna dla działalności przemysłowej (A), usługowej (B) i zaawansowanej technologicznie (C) wg podregionów (2011 r.)	95
Rysunek 26. Bezrobocie w roku 2010	96
Rysunek 27. Główne ośrodki i obszary aktywności gospodarczej	99
Rysunek 28. Atrakcyjność środowiska przyrodniczego i kulturowego dla turystyki	107
Rysunek 29. Docelowy hierarchiczny system planowania w Polsce	232
Rysunek 30. IPPON w strukturze SIPDO	243
Rysunek 31. Moduł systemu SIPDO, dostęp do map modułu IPPON, wybór warstw	244

Spis Tabel

Tabela 1. Wybrane dane o polskiej części pogranicza Polski i Niemiec (2012r.).....	15
Tabela 2. Województwa polskiej części pogranicza Polski i Niemiec na tle regionów ościennych – wybrane dane	19
Tabela 3. Wybrane dane o liczbie ludności na polskiej części pogranicza Polski i Niemiec w 2012 r.....	31
Tabela 4. Podstawowe dane o sieci miejskiej obszaru polskiej części obszaru pogranicza (GUS, 2012)....	57
Tabela 5. Podział miast na kategorie i klasy (GUS, 2012)	57
Tabela 6. Wybrane dane o obszarach osadnictwa wiejskiego na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec	66
Tabela 7. Wybrane dane o sieci komunikacyjnej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec (2011 r.)....	70
Tabela 8. Przewozy ładunków żegluga śródlądową na obszarze województwa dolnośląskiego według relacji przewozów w 2008 roku	74
Tabela 10. Moc zainstalowana odnawialnych źródeł energii w MW (30 września 2012 r.)	81
Tabela 11. Wybrane dane o gospodarce wodno-ściekowej i gospodarce odpadami na polskiej części pogranicza Polski i Niemiec (2010 r.).....	83
Tabela 12. Wybrane dane o poziomie rozwoju gospodarczego w polskiej części pogranicza Polski i Niemiec w 2010 r.	91

1. CEL, ZAKRES I METODYKA OPRACOWANIA

Podstawą do podjęcia wspólnych prac nad *Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec* jest porozumienie podpisane 28 czerwca 2010 r. przez Ministra Infrastruktury, Województwo Zachodniopomorskie, Województwo Lubuskie i Województwo Dolnośląskie. Porozumienie zostało podpisane przez przedstawicieli umawiających się stron. W uzasadnieniu tej inicjatywy porozumienie powołuje się na art. 13 traktatu z 17 czerwca 1991 r. między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy oraz Europejską Konwencję Ramową o współpracy transgranicznej, potrzebę właściwego przygotowania Polski do prac nad wspólną polsko-niemiecką wizją rozwoju obszaru pogranicza Polski i Niemiec oraz poprawy spójności przestrzennej obszaru Polski zachodniej na rzecz realizacji wyzwań integracyjnych w Unii Europejskiej.

W załączniku nr 1 do porozumienia przywołane zostały zapisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. nadające ministrom właściwym do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej oraz do spraw rozwoju regionalnego kompetencje do prowadzenia współpracy transgranicznej i przygranicznej w zakresie zagospodarowania przestrzennego, a także zapisy odnoszące się do zakresu planu zagospodarowania przestrzennego województwa, który powinien uwzględniać m.in. kierunki powiązań transgranicznych.

1.1. Cel główny i cele operacyjne

Porozumienie określa cel główny *Studium* oraz cele operacyjne.

Celem głównym jest wskazanie kierunków rozwoju obszaru pogranicza Polski i Niemiec na rzecz poprawy jego spójności przestrzennej dla realizacji wyzwań integracyjnych w Unii Europejskiej.

Celami operacyjnymi *Studium* są:

1. wypracowanie spójnej polityki przestrzennej polskiej części obszaru pogranicza Polski i Niemiec,
2. wypracowanie innowacyjnych zasad współpracy międzyregionalnej w zakresie planowania przestrzennego
3. stworzenie instrumentów wspomagających formułowanie dokumentów planistycznych i programowych dla perspektywy finansowej UE w latach 2014-2020,
4. wypracowanie standardu zapisu planistycznego oraz systemu informacji o planowaniu przestrzennym.

Z powyższego sformułowania celów wynika, że jakkolwiek opracowanie *Studium* ma być elementem działań integracyjnych w Unii Europejskiej, to pierwszoplanowym zadaniem tej inicjatywy jest sformułowanie spójnej polityki i zasad współpracy trzech województw, leżących na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec, w dziedzinie polityki przestrzennej, programowania rozwoju i koordynacji działań oraz ukształtowania wspólnego języka planistycznego. Działania integracyjne w UE, czyli – zważywszy na uwarunkowania geograficzne i geopolityczne polskiej części pogranicza Polski i Niemiec – podjęcie odpowiedzialnej współpracy ze stroną niemiecką, wymagają od polskiej strony odpowiedniego przygotowania merytorycznego i wzajemnego zrozumienia się przygranicznych województw i władz centralnych odnośnie priorytetów rozwoju przestrzennego.

Dla osiągnięcia celu głównego *Studium* koniecznym było dokonanie oceny uwarunkowań rozwoju przestrzennego polskiej części obszaru pogranicza Polski i Niemiec, sformułowanie kierunków i priorytetów polityki przestrzennej oraz określenie instrumentów realizacji polityki przestrzennej na tym obszarze.

Studium jest kontynuacją prowadzonych wcześniej działań województw na rzecz rozwoju całego obszaru polskiej części pogranicza Polski i Niemiec. Stanowi również odpowiedź na zapisy Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego i koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, które wskazują na specyficzne wyzwania rozwojowe województw pogranicza Polski i Niemiec. Uwzględnia również założenia strategii rozwoju Polski Zachodniej.

1.2. Zakres przestrzenny i problemowy

Obszar *Studium* obejmuje trzy województwa graniczące z Republiką Federalną Niemiec: dolnośląskie, lubuskie i zachodniopomorskie. Łączna powierzchnia obszaru wynosi 56 827 km², a zamieszkuje go blisko 5,6 mln osób.

Porozumienie w sprawie podjęcia wspólnych prac nad *Studium* stanowi, że opracowanie uwzględni w szczególności:

- uwarunkowania rozwoju przestrzennego,
- kierunki i priorytety polityki przestrzennej,
- instrumenty realizacji polityki przestrzennej.

Część *Studium* zawierająca uwarunkowania rozwoju przestrzennego (rozdział II) jest syntetycznym opisem przestrzeni polskiej części pogranicza Polski i Niemiec w układzie europejskim, krajowym i regionalnym. Uwarunkowania wskazują na elementy zagospodarowania przestrzennego wspólne dla całego obszaru studium, jak i na zróżnicowane regionalnie, nietworzące wspólnych czy też wzajemnie powiązanych struktur przestrzennych. Uwarunkowania obejmują m.in. ustalenia planów zagospodarowania przestrzennego województw oraz priorytety zagospodarowania przestrzennego przygranicznych województw i krajów związkowych RFN. W zakończeniu tego rozdziału wskazane zostały struktury przestrzenne (obszary koncentracji działań szczególnych) predysponowane do prowadzenia działań integracyjnych.

W rozdziale III *Studium* sformułowane zostały kierunki polityki przestrzennej na obszarach koncentracji działań szczególnych, odrębnie dla każdego obszaru. Obejmują one działania priorytetowe, mające zasadnicze znaczenie dla realizacji głównego celu *Studium* oraz działania pozostałe. Zostały tu również wskazane działania transgraniczne.

W części dotyczącej instrumentów realizacji polityki przestrzennej (rozdział IV) omówione są zasady współpracy międzyregionalnej w sferze planowania przestrzennego i regionalnego, umożliwiające realizację sformułowanych w studium kierunków działań, oraz takie instrumenty planowania przestrzennego, jak standaryzacja zapisów planistycznych, polityka regionalna i przestrzenna (w tym perspektywy finansowe) na lata 2014-2020 oraz ujednoczony system informacji przestrzennej i monitoringu dla całego obszaru studium.

Studium zawiera też wyodrębnioną część graficzną (mapy), będącą przede wszystkim ilustracją kierunków polityki przestrzennej w odniesieniu do poszczególnych obszarów koncentracji działań szczególnych.

1.3. Metoda pracy nad studium

Poprawa spójności przestrzennej polskiej części obszaru pogranicza Polski i Niemiec, przedstawiana jako cel główny *Studium*, wskazuje na charakter działań, jakie powinny być podjęte w polityce przestrzennej trzech województw. Powinny to być działania, których skutki dotyczą całego obszaru studium – podejmowane przez poszczególne województwa bądź przez władze centralne we wzajemnej koordynacji. Instrumentem koordynacji tych działań powinno być niniejsze studium.

Są jednak w polityce przestrzennej sfery, które bądź to nie podlegają regulacjom na szczeblu regionalnym ze względu na ustalenia kompetencyjne bądź przeciwnie – mogą podlegać regulacjom wyłącznie na obszarze województwa lub nawet mniejszym, bez wywierania wpływu na obszar makroregionalny. *Studium* integracji przestrzennej o zasięgu ponadregionalnym nie jest więc w ich przypadku skutecznym instrumentem koordynacji.

Wychodząc z powyższych założeń w niniejszym opracowaniu odstępiono od standardowego modelu studium przestrzennego, w którym z reguły formułowane są działania dla wszystkich sfer zagospodarowania przestrzennego bez zwracania uwagi na ich efektywność. Przyjęto, że działania integracyjne na polskiej części pogranicza Polski i Niemiec powinny dotyczyć wybranych struktur przestrzennych – tych, które takich działań pilnie wymagają i na których ich zastosowanie dać może najlepsze efekty. Struktury te – obszary koncentracji działań szczególnych – zostały wskazane w wyniku przeprowadzenia analizy uwarun-

kowań obszaru *Studium*. Głównymi kryteriami wyboru były:

- spójność przestrzenna, czyli dążenia do eliminowania barier dostępności obszarów peryferyjnych i o niższym poziomie rozwoju poprzez ich lepsze powiązanie z obszarami centralnymi (głównie rozbudowa i przebudowa systemów transportowych i innej infrastruktury technicznej),
- spójność społeczno-ekonomiczna, to jest dążenia do zrównoważonego rozwoju społeczno-ekonomicznego całego obszaru przez likwidację dysproporcji rozwojowych (rozwój i wzmocnienie ośrodków i obszarów aktywizacji gospodarczej, interwencje na obszarach kryzysowych),
- 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 (wyznaczanie wspólnych celów rozwojowych oraz zapobieganie potencjalnym konfliktom międzyregionalnym).

W wyniku przyjętej metody wyodrębniono 11 obszarów koncentracji działań szczególnych, dla których sformułowane zostały priorytety i pozostałe działania w sferze zagospodarowania przestrzennego oraz działania transgraniczne. Działania te powinny likwidować kluczowe problemy rozwojowe obszaru lub optymalizować zagadnienia związane z zagospodarowaniem przestrzennym.

W porozumieniu w sprawie podjęcia wspólnych prac nad studium strony zobowiązały się do współpracy przy jego wykonaniu z uwzględnieniem uwarunkowań kompetencyjnych i zachowaniem standardów merytorycznych i technicznych. Obowiązek wykonania studium powierzono służbom planowania przestrzennego trzech województw (Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu, Wydział Planowania Przestrzennego w Departamencie Geodezji, Gospodarki Nieruchomościami i Planowania Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego) oraz Departamentowi Gospodarki Przestrzennej Ministerstwa Infrastruktury. W studium uwzględnione zostały, w uzasadnionym zakresie, uwagi zgłoszone przez jednostki samorządu terytorialnego trzech województw.

W pracach nad *Studium* wykorzystane zostały narzędzia GIS oraz funkcjonujące systemy informacji przestrzennej. z tego względu studium ma charakter nowatorski i wybiega metodologicznie poza ramy rutynowych opracowań planistycznych. Podejście takie wpływa również na możliwość wykorzystania efektów pracy nad studium przez ułatwioną dostępność do informacji przestrzennej.

Należy ponadto podkreślić, iż celem tego opracowania nie jest delimitowanie „obszaru pogranicza” jako takiego, jedynie poddanie badaniu i analizie obszaru trzech województw graniczących z trzema krajami związkowymi Republiki Federalnej Niemiec. Dokument ten ma między innymi za zadanie wyznaczenie priorytetów przestrzennych i umożliwienie podejmowania decyzji w sprawie kształtowania wspólnej, spójnej polityki przestrzennej dla obszaru polskiej części pogranicza zachodniego. Dopiero w dalszej perspektywie *Studium* ma posłużyć jako podstawowe narzędzie do sporządzenia wspólnego z partnerami niemieckimi „studium integracji przestrzennej”, w którym podjęta zostanie próba przestrzennego określenia wschodniego pogranicza Niemiec i zachodniej Polski. Jednak zanim zostanie podjęta współpraca z partnerami po stronie niemieckiej i opracowanie wspólne studium, w którym sformułowane zostaną uwarunkowania rozwoju przestrzennego, kierunki i priorytety polityki przestrzennej oraz instrumenty realizacji polityki przestrzennej obszaru pogranicza Polski i Niemiec, Partnerzy Porozumienia zdecydowali uzgodnić wykonanie spójnego/ jednorodnego opracowania planistycznego dla obszaru trzech województw. Zostało to umożliwione właśnie dzięki narzędziu, jakim jest niewątpliwie „*Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec*”.

1.4. Wykorzystanie studium w polityce przestrzennej i regionalnej

Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec jest opracowaniem komplementarnym względem innych istniejących i przewidzianych prawem dokumentów planistycznych. Uzupełnia ono ich ustalenia i wspiera ich implementacje. Studium jest wyrazem woli politycznej kierunków rozwoju i integracji przestrzennej obszarów nim objętych. Dokument ten nie narusza kompetencji i wyboru celów rozwoju podmiotów rządowych, samorządowych i prywatnych.

Studium ma charakter głównie informacyjny. Przez dostarczenie informacji o najważniejszych kierunkach i priorytetach rozwoju polskiej części pogranicza Polski i Niemiec mają być wyzwolone nowe idee oraz rozszerzona współpraca w dziedzinie planowania rozwoju i planowania przestrzennego. Opracowanie ma służyć optymalizacji procesu integracji przestrzennej obszaru przez wyznaczenie wspólnych celów akceptowalnych przez trzy województwa i stronę rządową.

Studium może być wykorzystane na różnych poziomach:

- europejskim – jako materiał postulatywny dla polityki przestrzennej Unii Europejskiej na rzecz wspierania rozwoju obszarów leżących poza tzw. Pentagonem, najbardziej rozwiniętym obszarem Europy,
- krajowym – jako podstawa i rekomendacje dla rządowych dokumentów i programów rozwoju polskiej części pogranicza Polski i Niemiec, w szczególności dla strategii rozwoju Polski Zachodniej,
- regionalnym – jako wskazania dla prowadzonej przez województwa polityki rozwoju i polityki przestrzennej, skoordynowanej na całym obszarze studium,
- subregionalnym i lokalnym – jako podstawa do planowania i realizacji działań rozwojowych i integracyjnych, w tym o zasięgu transgranicznym.

Oczekiwaniem stron porozumienia z 28 czerwca 2010 r. jest wykonanie podobnego opracowania dla niemieckiej części pogranicza. Studium ma ułatwić w przyszłości współpracę polskich województw z partnerami niemieckimi nad wspólną polsko-niemiecką wizją rozwoju obszaru pogranicza.

1.5. Dotychczas wykonane opracowania studialne

W okresie powojennym tereny graniczne nie stanowiły odrębnego pola działań w dokumentach strategicznych i planistycznych, natomiast sama granica stanowiła barierę uniemożliwiającą wszelkie kontakty czy podjęcie współpracy z obszarami leżącymi po drugiej stronie. W planach przestrzennego zagospodarowania kraju jak również w planach przestrzennych zagospodarowania województw obszar przygraniczny pojawiał się jedynie w kontekście problemów całych województw.

Po przemianach ustrojowych w 1990 roku powołano Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej.

W tym okresie politycy niemieccy zaczęli zabiegać o nawiązanie kontaktu z lokalnymi władzami po polskiej stronie. Mimo, iż określenie podstawowych ram współpracy transgranicznej natrafiało na liczne problemy, do 1992 roku po stronie niemieckiej opracowano 5 planów zagospodarowania obszaru polsko-niemieckiego pogranicza. Były to:

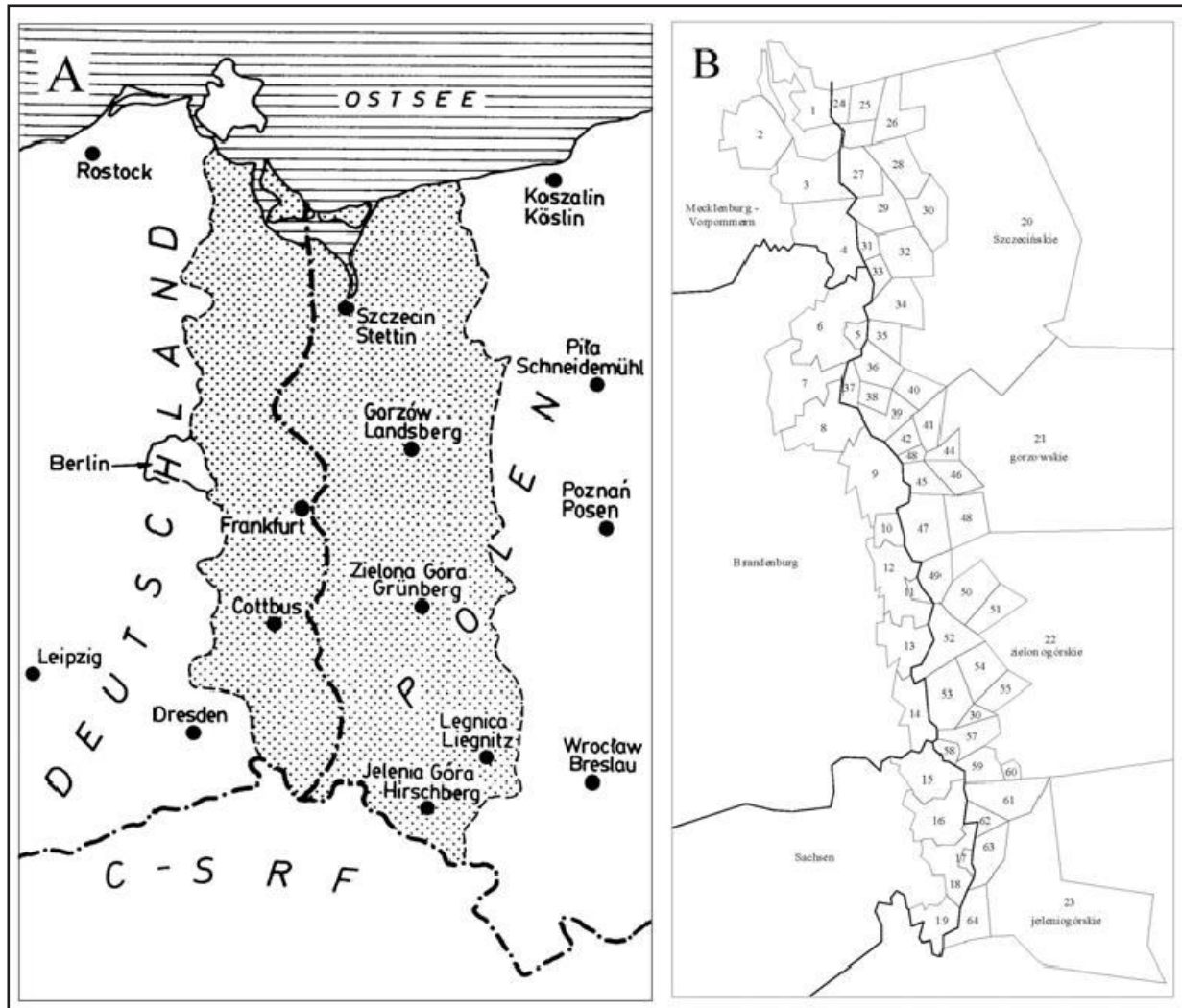
- Europeizacja obszaru Odry-Nisy. Głównym założeniem tej inicjatywy było utworzenie w Szczecinie eksterytorialnego portu i strefy wolnego handlu z udziałem kapitału polskiego i niemieckiego.
- Polsko-niemiecka współpraca przygraniczna. Plan zawierał refleksje i wnioski, postulujące m. in. poprawę infrastruktury kolejowej i drogowej oraz zacieśnienie współpracy polskich i niemieckich partnerów regionalnych. Proponował powołanie komisji koordynujących współpracę na obszarze przygranicznym Polski i Niemiec: głównej, koordynującej wszystkie działania na całym obszarze, oraz podkomisji do zajmowania się problemami sąsiadujących ze sobą bezpośrednio obszarów. Wschodnie kraje związkowe Niemiec i polskie zachodnie województwa mogłyby prowadzić bezpośrednią współpracę, po wcześniejszym podpisaniu stosownych umów¹.
- Program Maquiladora. Celem było przeniesienie doświadczeń z pogranicza Stanów Zjednoczonych i Meksyku na pogranicze polsko-niemieckie. Przedsiębiorstwa typu Maquiladora, zlokalizowane po meksykańskiej stronie (98% z kapitałem amerykańskim), korzystając z taniej siły roboczej, przetwarzały importowane z USA materiały i eksportowały je w większości z powrotem do USA.
- Koncepcja wspierania regionu Odry (Plan Stolpego).
- Pogranicze niemiecko-polskie jako problem polityki regionalnej (Plan Willersa).

¹ Por. Malendowski W., Ratajczak M., Euroregiony. Polski krok do integracji. Wrocław, 2000, s. 85.

1.5.1. Plan Stolpego

Najwięcej kontrowersji budziła i najsilniej kontestowana była koncepcja wspierania regionu Odry. Premier Brandenburgii Manfred Stolpe przekazał w lipcu 1991 stronie polskiej dokument, będący inicjatywą kraju związkowego Brandenburgii, z propozycją utworzenia preferencyjnej strefy gospodarczej po obu stronach granicy polsko-niemieckiej pod nazwą Oderraum (Nadodrze)². Obejmować miała ona obszar o szerokości 50 km po stronie niemieckiej i 100 km po stronie polskiej, zamieszkały przez prawie 5 mln osób. Plan zakładał objęcie wsparciem rolnictwa, leśnictwa, przemysłu i rzemiosła, handlu i usług, turystyki, komunikacji i telekomunikacji po obu stronach granicy.

Rysunek 1. Pogranicze polsko-niemieckie w koncepcji Stolpego (A) i Willersa (B).



Źródło: Uwarunkowania rozwoju przestrzennego Polski wynikające z sąsiedztwa z Republiką Federalną Niemiec, Stanisław Ciok, Uniwersytet Wrocławski.

Wiele z tych przedsięwzięć zarysowane zostało jedynie ogólnie (np. budowa kanału Odra–Dunaj lub autostrada północ-południe po stronie polskiej), inne przedstawiono w sposób bardziej konkretny (np. specjalna strefa przemysłowa po obu stronach granicy w rejonie Schwedt i Frankfurtu, centrum targowo-handlowe Frankfurt – Słubice, japońsko-koreańskie osiedle przemysłowe w rejonie Szczecina). Projekt

² Zob. Odpowiedź ministra spraw zagranicznych na zapytanie nr 845 w sprawie stosunku ministra spraw zagranicznych do niemieckich programów współpracy przygranicznej z Polską, ogłaszanych przez stronę niemiecką po 1989 r., Warszawa, 16 sierpnia 1999 r., s. 4.

zakładał, że w całej strefie zmniejszać się będzie produkcja rolna (z wyjątkiem uprawy surowców przemysłowych), natomiast rozwijać się będzie leśnictwo, przemysł, rzemiosło i usługi, w tym turystyka. Szczecin – wolny port, wolna strefa ekonomiczna – miał przyciągać inwestorów. Istotną rolę przewidywano także dla rozwoju polskiego handlu przygranicznego, który przez system kredytów miał zachęcać do inwestowania w obiekty gastronomiczne i hotelowe³. Projekt zakładał, że większość inwestycji będzie udziałem prywatnych przedsiębiorców korzystających z kredytów Polsko-Niemieckiego Banku Rozwoju, który miał być utworzony przez rządy Polski i Niemiec i w którym stosunek kapitału wynosić miał 70:30 z przewagą dla strony niemieckiej; siedzibą banku miał być Berlin, prezes miał pochodzić z Niemiec, a walutą rozliczeniową byłaby marka.⁴ Dokument spotkał się z chłodnym przyjęciem w polskich kręgach rządowych i samorządowych i prac nad nim nie podjęto.

1.5.2. Plan Willersa

Kolejna propozycja strony niemieckiej Pogranicze niemiecko-polskie jako problem polityki regionalnej (Plan Willersa) kładła główny nacisk na stworzenie sprzyjających warunków instytucjonalnych, gospodarczych i politycznych szybkiego rozwoju obszarów przygranicznych. Plan obejmował dziewiętnaście niemieckich powiatów Meklemburgii-Pomorza Przedniego, Brandenburgii i Saksonii oraz czterdzieści jeden gmin z czterech istniejących wówczas województw: szczecińskiego, gorzowskiego, zielonogórskiego i jeleniogórskiego. Obszar ten liczył 17,2 tys. km² z blisko 1,9 mln mieszkańców. Autorzy planu wskazali na wyraźną dysproporcję finansowego wspierania polskiej i niemieckiej części pogranicza. Obszar po stronie niemieckiej korzystał w tym czasie ze środków federalnych, środków EWG (fundusze w ramach programów Rozkwit wschodu i Poprawa regionalnej struktury gospodarczej), ulg podatkowych oraz możliwości kredytowych na bardzo korzystnych warunkach, podczas gdy polskie pogranicze nie otrzymywało żadnego wsparcia finansowego ze strony państwa, zaś ze źródeł EWG jedynie niewielkie środki w ramach programów Uwertura i PHARE.⁵

1.5.3. Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej (1995)

Odpowiedzią na niemieckie koncepcje były głosy regionalistów ze Szczecina, Zielonej Góry i Wrocławia, którzy dostrzegli pilną potrzebę prowadzenia badań na tym obszarze. Powstało kilka pierwszych cząstkowych opracowań studialnych.⁶ Po roku 1992 rozpoczęto centralne prace nad koncepcją zagospodarowania pogranicza, czego efektem było opracowanie w 1995 roku Studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej.

Charakterystyczną cechą opracowania jest podwójna delimitacja obszaru przygranicznego. Pierwsza, w którym kryterium była zmniejszająca się siła wzajemnego oddziaływania kontaktów granicznych, zakładała podział na strefę przygraniczną, regionalną i ponadregionalną. Drugi podział wyznaczał pasma strukturalne: południowe, środkowe i północne (w odróżnieniu od planu Stolpego i innych koncepcja obejmowała swoim zasięgiem Berlin oraz Poznań). Dużą wartością koncepcji była szczegółowa analiza

3 Guz-Vetter M., *Polsko-niemieckie pogranicze. Szanse i zagrożenia w perspektywie przystąpienia Polski do Unii Europejskiej*, Instytut Spraw Publicznych, Warszawa 2002, s. 15.

4 W październiku 1991 r. ramach Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Przygranicznej i Międzyregionalnej strona polska przekazała krytyczne uwagi stronie niemieckiej. Zwrócono uwagę, że po stronie polskiej koncepcja odebrana została jako wyraz nowej ekspansji niemieckiej na wschód lub co najmniej eksponowała niemieckie jednostronne priorytety gospodarcze bez dostatecznego uwzględnienia interesów polskich. Podkreślono, że w pracach nad polityką regionalną Polski w wymiarze długofalowym nie przewiduje się wydzielenia przygranicznych regionów zachodnich ani w wyodrębnioną jednostkę podziału administracyjnego kraju, ani w tzw. region funkcjonalny.

5 Bednarski R., *Superregion polsko-niemiecki jako próba reaktywacji planu Stolpego-Willersa*, *Ekonomia i Zarządzanie*, t. 2, nr 2. Wydział Zarządzania Politechniki Białostockiej, Białystok 2010, s. 13-14.

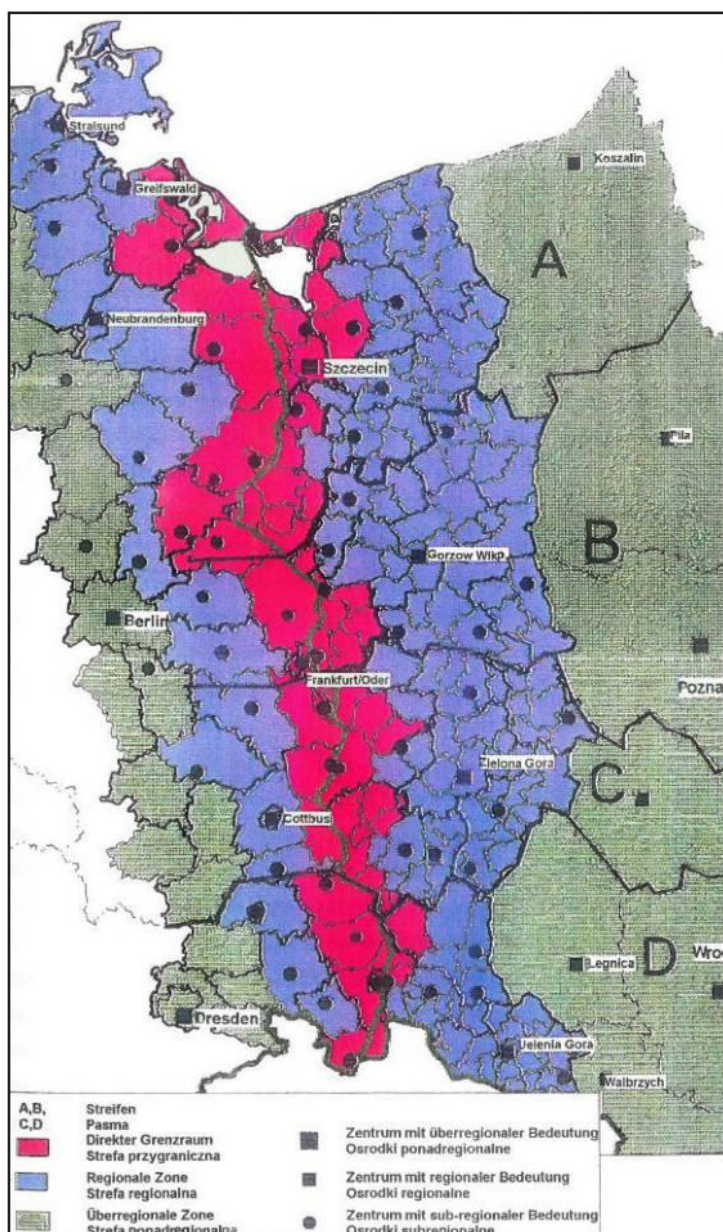
6 Antoni Nowakowski, Wojciech Olejniczak (Szczecin): *Współpraca graniczna z Niemcami. Opcja szczecińska*; Marian Ekert (Zielona Góra): *Problemy rozwoju obszarów przygranicznych. Środkowe Nadodrze*; Stanisław Ciok (Wrocław): *Problematyka obszarów przygranicznych Polski Południowo-Zachodniej. Studium społeczno-ekonomiczne*.

1.5. Dotychczas wykonane opracowania studialne

uwarunkowań oraz potencjału i barier rozwoju po obu stronach granicy. Główne cele i kierunki rozwojowe zostały ujęte w trzech punktach i dotyczyły:

- ochrony środowiska przyrodniczego i sanacji obszarów zdegradowanych, rozwoju turystyki na obszarach cennych przyrodniczo, poprawy gospodarki wodnej, restrukturyzacji rolnictwa,
- rozwoju struktur osadniczych – ośrodków centralnych o znaczeniu ponad regionalnym – europejskim (Szczecin, Poznań, Wrocław), regionalnych (Wałbrzych, Jelenia Góra, Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski, Koszalin),
- rozwoju infrastruktury technicznej, poprawy funkcjonowania wszystkich gałęzi transportu, koniecznością zmniejszenia ich oddziaływania na środowisko, poprawy dostępności do ośrodków subregionalnych.

Rysunek 2. Delimitacja obszaru Studium kierunkowego zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej



Źródło: Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej, Warszawa 1995

Głównymi jednostkami struktury przestrzennej miały być pasma rozwojowe sieci miast Polski Zachodniej i miejskie ośrodki obsługi. Główne pasmo przebiegało z północy na południe przez Szczecin, Zieloną Górę i Jelenią Górę, pasmo wspomagające przez Koszalin, Poznań, Legnicę, Wrocław i Wałbrzych. Pasma równoleżnikowe przebiegały wzdłuż planowanych autostrad A2 i A4. Osobne pasmo stanowi sieć miast przygranicznych, które – jak przewidywali autorzy studium – w przyszłości stać się miały miastami powiatowymi: Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin i Zgorzelec.

Poznań i Wrocław, mimo iż znajdowały się na obszarze postulowanych pasm rozwojowych, nie stały się – w odróżnieniu od Berlina – bezpośrednio odbiorcami zapisów studium, ponieważ treść studium skupiała się na ówczesnych województwach przygranicznych.

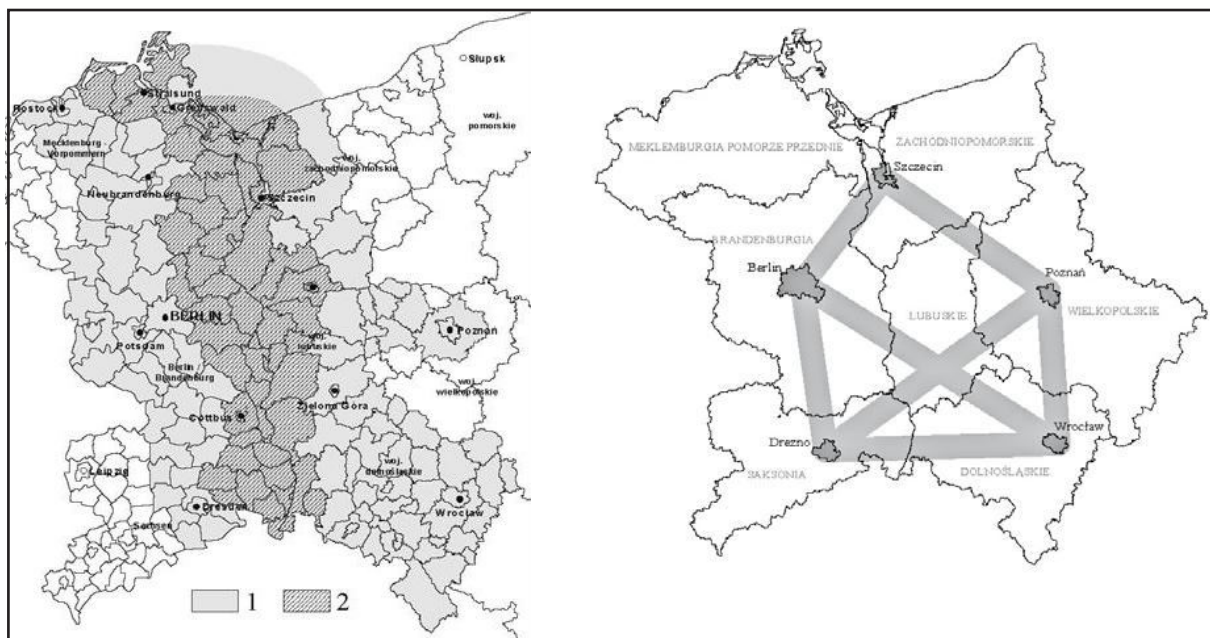
W zakresie rozwoju infrastruktury technicznej autorzy studium dużą rangę przypisali kolejom i promocji połączeń kolejowych jako szybszego i bardziej ekologicznego środka transportu niż transport samochodowy. Postulowali zwiększanie prędkości połączeń, co w dalszej perspektywie miało uchronić kolej przed odpływem pasażerów.

Zapisy studium stanowiły zalecenia skierowane do władz administracyjnych wszystkich szczebli oraz podmiotów prywatnych.

1.5.4. Aktualizacja studium; Dom Polsko-Niemiecki

Wraz ze zmianą uwarunkowań (reforma terytorialna, oczekiwane rozszerzenie Unii Europejskiej na wschód) zaszła potrzeba aktualizacji studium. Aktualizacja studium zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej została opublikowana w maju 2002 roku. W dokumencie powtórzono większość niezrealizowanych postulatów ze studium z 1995, ponadto dodano nowe tematy jak rekultywacja terenów pokopalnianych oraz ochrona przeciwpowodziowa (zainteresowanie tym tematem wyraźnie wzrosło po 1997 roku). Sam obszar studium został powiększony o duże ośrodki administracyjne i gospodarcze, w opracowaniu znalazły się Rostock, Poznań, Drezno i Wrocław.⁷

Rysunek 3. Delimitacja obszaru pogranicza w Aktualizacji studium zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej (z lewej) i w Domu Polsko-Niemieckim (z prawej)



Źródło: Stanisław Ciok, Uwarunkowania rozwoju przestrzennego polski wynikające z sąsiedztwa z Republiką Federalną Niemiec, Uniwersytet Wrocławski

⁷ Aktualizacja studium zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej, Urząd Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast w Warszawie i Federalne Ministerstwo Komunikacji, Budownictwa i Mieszkalnictwa w Berlinie, 2002 r.

Aktualizacja studium zbiegła się w czasie z nową koncepcją wysuwaną przez stronę niemiecką, określaną jako Rozszerzony Polsko-Niemiecki Obszar Przygraniczny lub Dom Polsko-Niemiecki. Inicjatywa ta zakładała – podobnie jak polski dokument – poszerzenie obszaru współpracy transgranicznej o Drezno, Wrocław i Poznań.

1.5.5. Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej (2005)

Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej opracowane zostało w 2005 roku przez zespół Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk w Warszawie pod kierownictwem prof. dr hab. Grzegorza Węclawowicza na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury. Przyjęto w nim dwie skale delimitacji obszaru przygranicznego: lokalną (gminy sąsiadujące z granicą) oraz ponadregionalną (województwa bądź ich części sąsiadujące z granicą). Zakres studium jest znacznie obszerniejszy aniżeli wcześniejsze opracowania, a przeprowadzona analiza uwarunkowań wydaje się być kompletna. Głównymi celami studium jest:

- zapewnienie przestrzennej, gospodarczej i społecznej spójności pogranicza polsko-niemieckiego z pozostałą częścią kraju oraz wschodnimi rejonami Niemiec,
- wskazanie form i kierunków przekształcania peryferyjnego, niekorzystnego położenia obszaru w układzie krajowym w korzystne położenie w szerszym układzie europejskim,
- wyzbycie się cech peryferyjności dzięki integracji działań gospodarczych i społecznych oraz dyfuzji innowacji przez granicę, a także wykorzystaniu w rozwoju gospodarczym i społecznym położenia obszarów pogranicznych w pobliżu coraz silniej integrujących się obszarów metropolitalnych Szczecina, Poznania i Wrocławia po stronie polskiej oraz metropolii berlińskiej i drezdeńskiej po stronie niemieckiej.

W dokumencie tym przedstawiono nowy paradygmat rozwoju, opartego o sieć metropolii i wzmocnieniu powiązań między nimi. Nastąpiło odejście od pasm rozwoju czy też pasm przyspieszonego rozwoju na rzecz dyfuzji impulsów rozwojowych z ośrodków metropolitalnych. Studium stwierdzało, że w realizacji głównych celów należy skupić się na stymulacji endogenicznego potencjału strefy przygranicznej, którego najważniejszym elementem jest układ metropolitalny Szczecin-Poznań-Wrocław. Wokół tego układu dokonywać ma się integracja gospodarcza i z niego transmitowane mają być innowacje na cały obszar pogranicza. Niezbędne jest wzmocnienie powiązań infrastrukturalnych między metropoliami; należy w pierwszej kolejności dążyć do wzmocnienia powiązań całego obszaru oraz ośrodków regionalnych z metropoliami krajowymi, dopiero potem z niemieckimi.

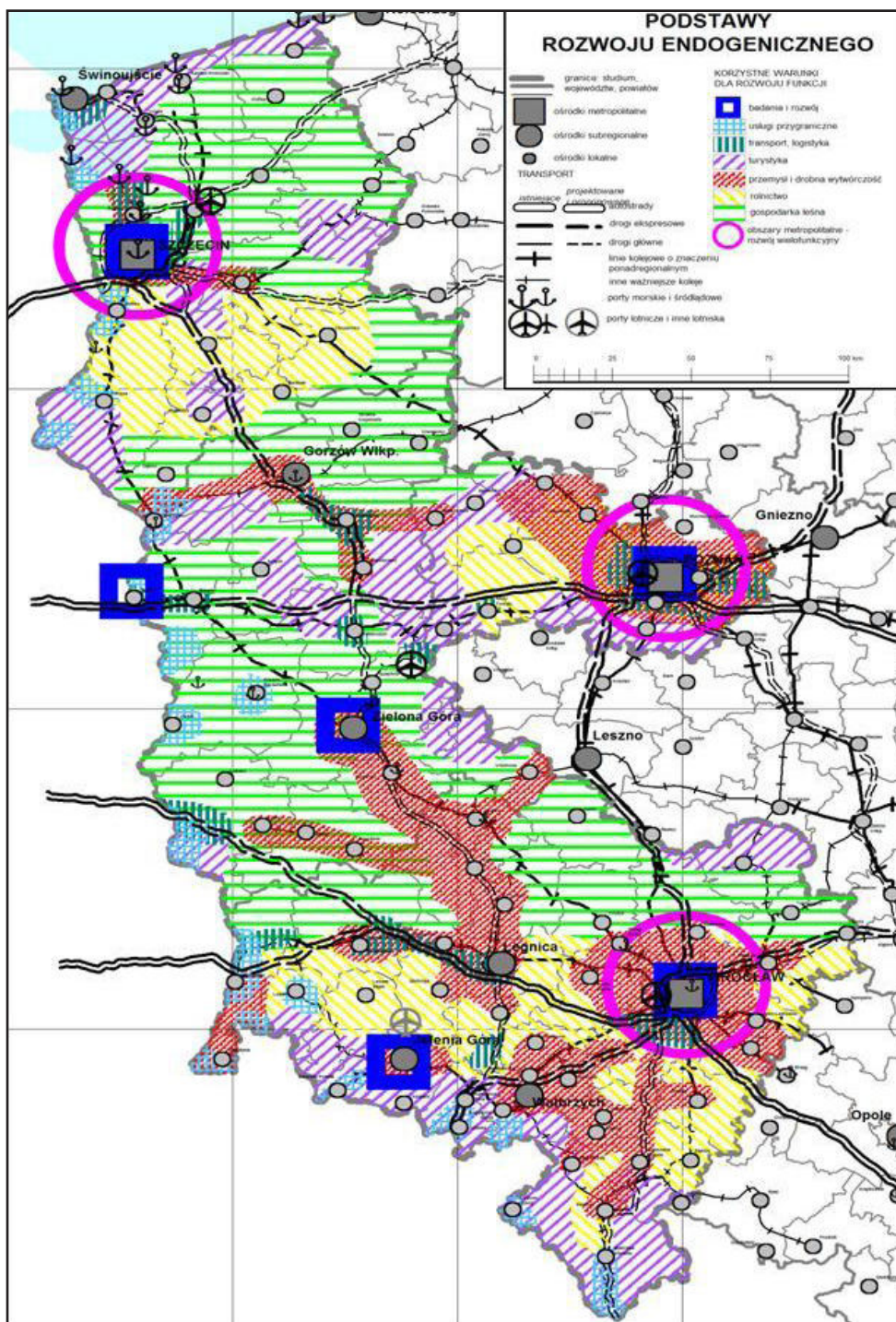
Pomimo zmiany sposobu przedstawiania potencjału rozwojowego pogranicza w studium zapisano pasmo rozwojowe Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (koncepcja realizowana od 2004 roku przez województwa zachodniopomorskie, lubuskie i dolnośląskie wraz z regionami zagranicznymi). Korytarz obejmowałby drogę S3, linię kolejową E59 oraz drogę wodną Odry. Głównymi argumentami przemawiającymi za inwestycjami transportowymi na obszarze korytarza są: poszerzenie zaplecza zespołu portowego Szczecin-Świnoujście, reaktywacja żeglugi śródlądowej na Odrze jako jedynym w Polsce szlaku wodnym mającym szansę na rozwój funkcji transportowej oraz poprawa dostępności komunikacyjnej ośrodków regionalnych: Gorzowa Wielkopolskiego i Zielonej Góry.

- Autorzy w podsumowaniu nakreślili ogólne bądź bardziej szczegółowe wytyczne dla przyszłych dokumentów planistycznych. Do najważniejszych należą:
- spójny system transportowo-komunikacyjny jako element stymulujący rozwój gospodarczy i podstawę wzrostu konkurencyjności regionu,
- rozwój usług wyższego rzędu w obszarach metropolitalnych i w miastach średnich oraz niektórych ośrodkach przygranicznych,
- brak przesłanek merytorycznych do przesunięcia części funkcji transportowych zespołu portowego Szczecin-Świnoujście do mniejszych portów nad Bałtykiem oraz portów śródlądowych na Odrze (Schwedt),

- niedopuszczenie do nadmiernego ograniczenia rozwoju gospodarczego na obszarze polskiego pogranicza z powodu zbyt restrykcyjnych norm ekologicznych związanych np. z Naturą 2000,
- niedopuszczenie do spychania na stronę polską obiektów uciążliwych, co wynika bezpośrednio z przewagi gospodarczej i finansowej Niemiec.

Odpowiedzią strony niemieckiej na *Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej* była deklaracja o przystąpieniu do opracowania podobnego studium dla obszaru po swojej stronie granicy. Dotychczas jednak opracowanie takie nie powstało.

Rysunek 4. Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej, Warszawa 2005



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 krajami Republiki Czeskiej: Ołomunieckim, Pardubickim, Kralovohradeckim i Libereckim, na zachodzie z krajami związkowymi Republiki Federalnej Niemiec: 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 leżą duński region stołeczny (Kopenhaga i Bornholm) oraz szwedzkie 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 1. Wybrane dane o polskiej części pogranicza Polski i Niemiec (2012r.)

Wyszczególnienie	Województwo			Obszar studium	Polska
	dolnośląskie	lubuskie	Zachodniopomorskie		
Powierzchnia w km ²	19 947	13 988	22892	56 826	312 679
w %	6,4	4,5	7,3	18,2	100,0
Ludność w tys.	2 914,4	1 023,3	1 721,4	5 659,1	38 533,3
w %	7,6	2,7	4,5	14,7	100,0
Gęstość zaludnienia w osobach na 1 km ²	146	73	75	100	123
Urbanizacja w %	69,6	63,3	68,8	68,2	60,6
Produkt krajowy brutto na 1 mieszkańca w % (2010 r.)	112,5	84,5	87,0	99,7	100,0

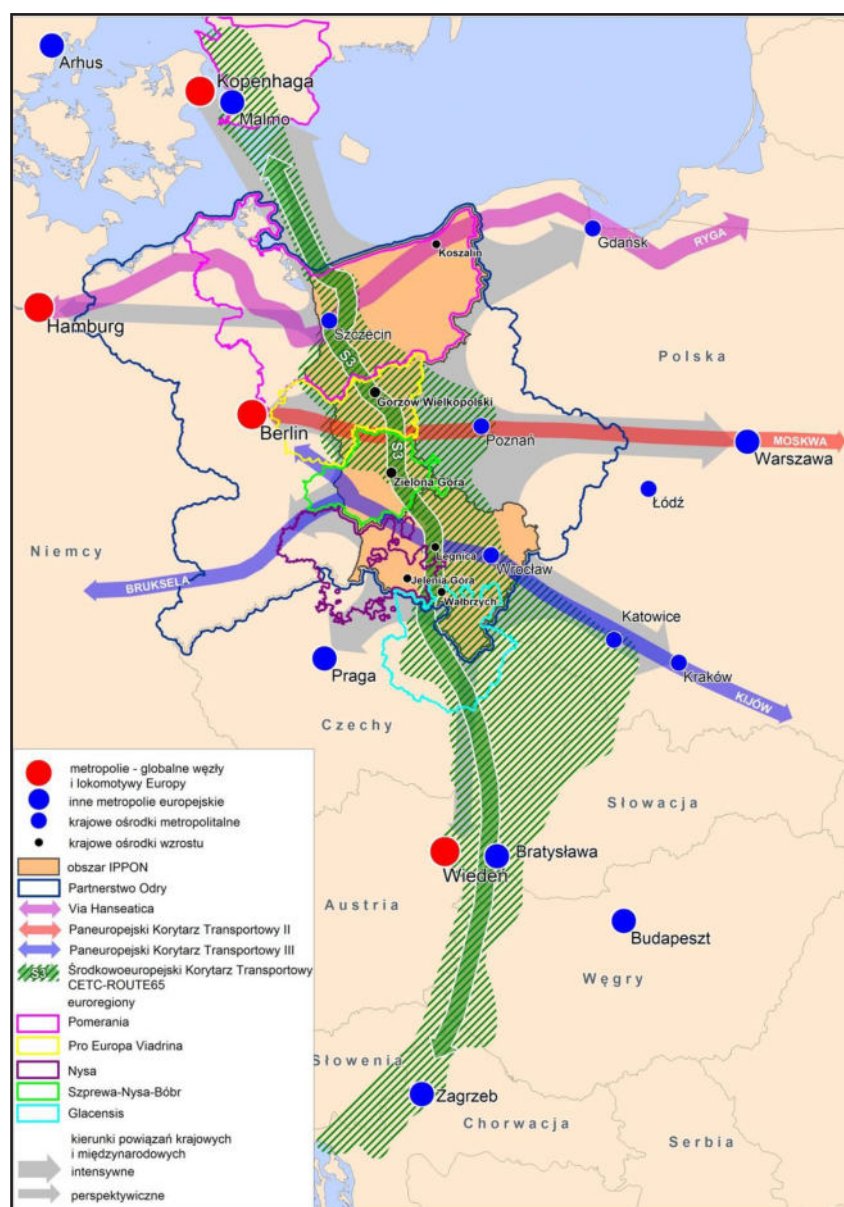
Źródło: Dane GUS.

2.1.1. W przestrzeni europejskiej

2.1.1.1. Położenie geopolityczne w relacjach wschód-zachód i północ-południe

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 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 Polski i Niemiec 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.

Rysunek 5. Polska część pogranicza Polski i Niemiec w Polsce i w Europie



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 PKT (Bruksela – Berlin – Warszawa – Moskwa) i III PKT (Berlin – Drezno – Wrocław – Kijów). Oba przebiegają przez obszar polskiej części pogranicza i są intensywnie eksploatowane; osią transportową II PKT jest autostrada A2 przebiegająca południkowo przez województwo lubuskie w rejonie Świebodzina, symetrycznie pomiędzy Gorzowem i Zieloną Górą. III PKT w postaci drogi krajowej nr 4 i 18 (Jędrzychowice – Olszyna – Wrocław – Kraków), stanowi równoległą do rzeki Odry – oś rozwojową Dolnego Śląska.

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.

2.1.1.2. 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.

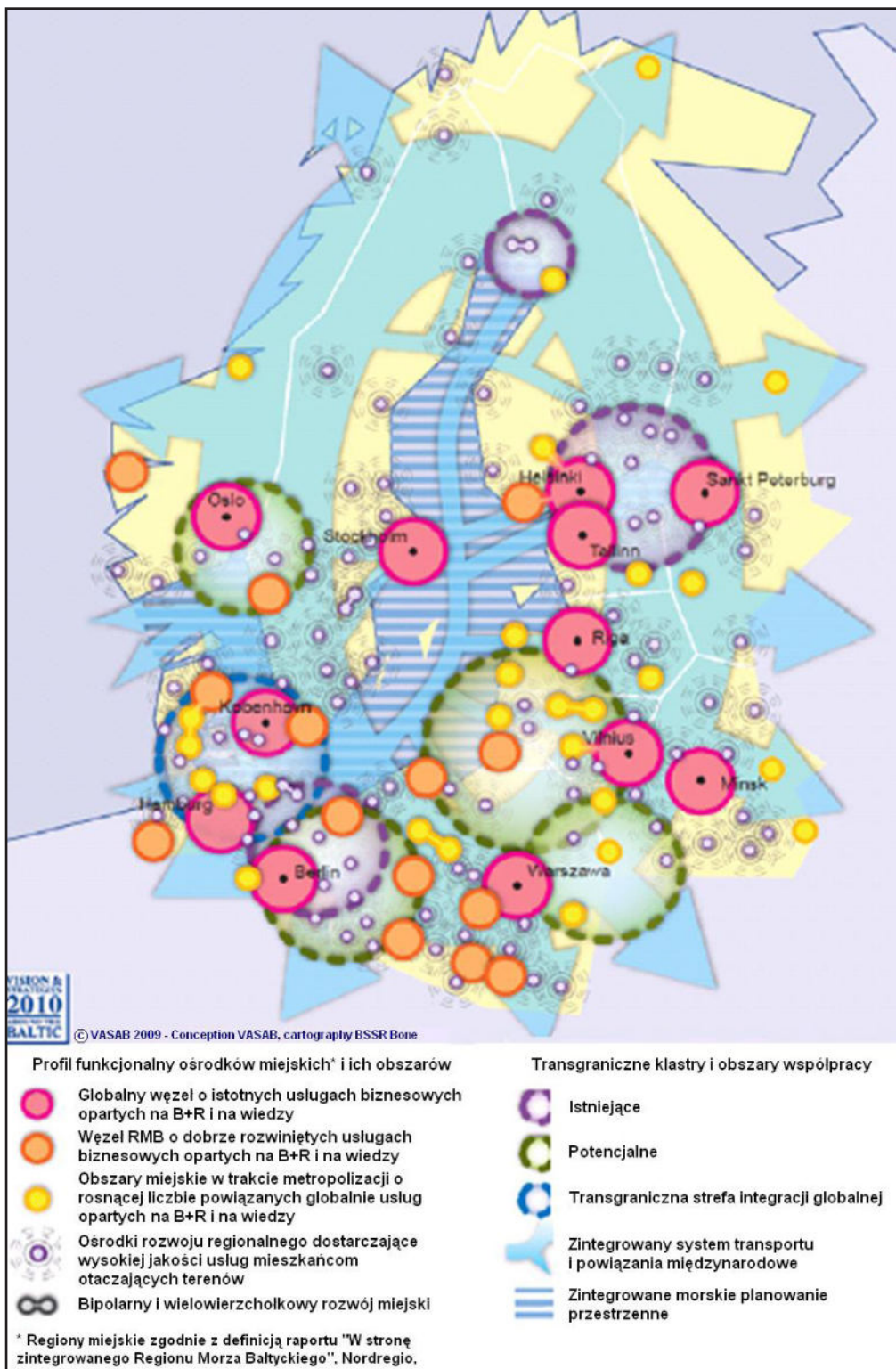
Powiązania transportowe i funkcjonalne pogranicza w relacji północ-południe koncentrują się wokół Środkoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65. Elementy tego korytarza łączą wszystkie najważniejsze ośrodki gospodarcze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec przez Bałtyk z regionami państw 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 6. Perspektywa rozwoju terytorialnego basenu Morza Bałtyckiego w 2030 roku (wg KPZK 2030)



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

Tabela 2. 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 wartości dodanej w km na 100 km ²
Rok	2010	2010	2009	2008	2008	2008	2010	2008
POLSKA	312 679	38 200	0,9	52,3	3,7	65,3	52,2	83,6
Obszar pogranicza po stronie polskiej (projekt IPPON)	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	13 988	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. Gorzów Wlkp. i Zielona Góra, w których występuje systematyczna koncentracja funkcji metropolitalnych, mają także dużą szansę włączyć się w tą sieć współpracy. Pogranicze polsko-niemieckie znajdzie się w jednym z kilku transgranicznych klastrów i obszarów współpracy, którego głównym ośrodkiem będzie Berlin.

2.1.1.3. 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), specjalne obszary ochrony siedlisk (tzw. ostoje siedliskowe) oraz obszary mające znaczenie dla Wspólnoty (OZW).
- rezerwaty 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, doliny Odry, Warty i Noteci, 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 25 parków krajobrazowych.

2.1.1.4. 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).

Procesy metropolizacji i sieciowych powiązań miast zaawansowane są najsilniej w Europie Zachodniej.

Według klasyfikacji unijnej⁸ 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 „lokomotyw 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 2030⁹ „poprawia” klasyfikację unijną (Warszawa jest tu lokomotywą rozwoju o znaczeniu europejskim, 11 innych polskich miast silnymi MEGA, a Zielona Góra i Gorzów Wlkp. potencjalnymi MEGA)¹⁰ i zalicza do metropolii 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 presji na tworzenie 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, z racji swojego położenia i funkcji, 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. Również Zielona Góra i Gorzów Wlkp. posiadają potencjał kreowania i rozprzestrzeniania procesów rozwojowych w tej części kraju. Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski nie mają w KPZK 2030 statusu miast metropolitalnych, lecz ośrodków krajowych, pełniących niektóre funkcje metropolitalne (zwłaszcza w sferze społecznej).

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 w KPZK 2030 statusu miast metropolitalnych, lecz ośrodków krajowych, pełniących 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 oraz słabe powiązania komunikacyjne pomiędzy tymi miastami.

2.1.1.5. 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

8 Atlas ESPON, październik 2006.

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

10 *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, rys. 12, s.57.

całego kraju Polska Zachodnia, a zwłaszcza obszar polskiej części pogranicza Polski i Niemiec pozytywnie się wyróżnia (80-100% średniej europejskiej), jakkolwiek ustępuje wyższej dostępności sąsiadujących niemieckich krajów związkowych¹¹. 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 żeglugowe wraz z portami i lotniska. Przez Polskę przebiegają dwie osie priorytetowe TEN-T: drogowa Gdańsk – Wiedeń i kolejowa Tallin/Gdańsk – Warszawa – Żylna; obie omijają polską część pogranicza Polski i Niemiec. W tej części do sieci TEN-T należą drogi i koleje znajdujące się w paneuropejskich korytarzach transportowych i w Środkowoeuropejskim Korytarzu Transportowym CETC-ROUTE65, a także odcinek linii kolejowej z Wrocławia do Brna (przez Międzyzlesie), Odrzańska Droga Wodna od ujścia Nysy Łużyckiej do Szczecina, porty morskie w Szczecinie i w Świnoujściu 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 wyznaczono wzdłuż drogi E65 ze Skanii 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, w części 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 (pasażersko-towarowa, będąca odgałęzieniem linii E59) Świnoujście – Szczecin – Zielona Góra – Wrocław – Międzyzlesie,
 - 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 Polski i Niemiec 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 obszarów o najtrudniejszej dostępności do centrum kraju.

2.1.1.6 Konkurencyjność i główne powiązania gospodarcze

Pod względem gospodarczym kraje Europy Zachodniej mają znaczną przewagę nad państwami przyjętymi do Unii Europejskiej w roku 2004 i później. Obszary, gdzie wskaźniki produktu krajowego brutto przekraczają o 25% i więcej średnią unijną, obejmują dorzecze Renu oraz duże metropolie: Paryż, Londyn,

¹¹ Atlas ESPON j.w.

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 wyższe szkoły zawodowe w Gorzowie Wielkopolskim, Wałbrzychu, Jeleniej Górze, Legnicy, Wałczu, Sulechowie, Żarach, Kostrzynie nad Odrą. 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 spowodowało znaczny odpływ wykształconych kadr z Polski 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 wydobycie wynosi tam około 150% średniej krajowej). Do znaczących dla gospodarki obszaru zasobów należą też węgiel brunatny (w województwie lubuskim), 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. Nie małe znaczenie gospodarcze odgrywają także złoża ropy naftowej oraz gazu ziemnego na terenie województwa lubuskiego.

Pozycję konkurencyjną obszaru może również budować gospodarka morska: porty morskie, przedsiębiorstwa armatorskie, stocznie remontowe, rybołówstwo bałtyckie, turystyka morska. W portach morskich zlokalizowany jest różnorodny przemysł, korzystający z transportu morskiego. Morze jest łącznikiem obszaru pogranicza z dynamicznie rozwijającymi się, wysoce innowacyjnymi regionami Danii i Szwecji. Ze względu na ogromne ograniczenie działalności tradycyjnych sektorów – przemysłu stoczniowego i rybołówstwa – funkcjonowanie gospodarki morskiej skoncentrowane jest na transporcie morskim i turystyce morskiej. Nadal ważnymi dziedzinami gospodarki morskiej są remonty statków, a nową dziedziną jest budowa konstrukcji offshore. Potencjalną przewagą konkurencyjną województwa jest dalszy rozwój gospodarki morskiej rozumianej jako gałęzie przemysłu włączone w międzynarodowy łańcuch produkcji w ramach którego przepływ towarów odbywa się drogą morską.

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, a w dalszej przyszłości budowa kanału Odra – Dunaj mogłyby być działaniami wspomagającymi atrakcyjność inwestycyjną obszaru i rozwój gospodarczy. Istotnym elementem infrastruktury komunikacyjnej środkowej części obszaru pogranicza jest również droga wodna E-70 Warta–

Noteć przebiegająca przez teren województwa lubuskiego.

Podkreślić należy również turystyczną atrakcyjność polskiej części obszaru pogranicza, zasadzającą się na bardzo zróżnicowanej ofercie turystycznej, jaką zapewniają warunki fizjogeograficzne: morze na północy, góry, lasy i pojezierza w części północnej i środkowej, góry na południu, doliny głównych rzek.

2.1.1.7. Współpraca międzyregionalna

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,
- Sprewa-Nysa-Bóbr, funkcjonujący od 1993 roku; po polskiej stronie obejmuje południową i środkową część województwa lubuskiego, w skład którego wchodzi powiaty oraz ich gminy: krośnieński, nowosolski, świebodziński, wschowski, zielonogórski, żagański, żarski, a dodatkowo gmina Cybinka, Torzym oraz gmina Zbąszyń w województwie wielkopolskim. Po stronie niemieckiej „Euroregion Spree- Neiße Bober e.V.” skupia zarówno gminy, jak i instytucje gospodarcze oraz społeczne, a także stowarzyszenia, związki, instytucje oświatowe oraz osoby prywatne,
- Pro Europa Viadrina, funkcjonujący od 1993 roku, w skład którego wchodzi gminy z powiatów sulęcińskiego, ślubickiego, gorzowskiego, strzelecko-drezdeneckiego, międzyrzeckiego 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 działa od 1996 r. euroregion Glacensis.

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 pogłębienie współpracy politycznej, infrastrukturalnej i gospodarczej

w regionie polsko-niemieckiego pogranicza.

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 (REMOWE), 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-Regio-Rail),
- ochrony środowiska poprzez stworzenie transgranicznej sieci obszarów chronionych (TransEcoNet), 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 zmian demograficznych (DART),
- ewaluacji programów rozwoju regionalnego pod kątem rozwoju zrównoważonego (RSC Regions for Sustainable Change) oraz społeczeństwa informacyjnego (B3 Regions) i 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

2.1.2.1. 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 Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 do istotnych uwarunkowań przestrzennych, występujących na obszarze pogranicza zalicza:

- dwie metropolie (Wrocław, Szczecin) i dwa ośrodki wojewódzkie pełniące oprócz funkcji regionalnych szereg funkcji o znaczeniu krajowym (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 (Ślubice, 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).

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.

2.1.2.2. Społeczno-gospodarcze uwarunkowania rozwoju polskiej części pogranicza

Polska część pogranicza Polski i Niemiec dysponuje potencjałem demograficznym i społeczno-gospodarczym nieodpowiadającym wielkości tego obszaru w strukturach przestrzennych Polski. Wyróżnia się 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 0,3‰ – na obszarze studium jest on bliski zera, a w województwie dolnośląskim i zachodniopomorskim ma wartość ujemną.

Wzrost produktu krajowego brutto w latach 2004-2010 na obszarze studium (34,3%) był niższy niż wskaź-

nik krajowy (37,4%). Pod tym względem negatywnie wyróżnia się województwo zachodniopomorskie, które charakteryzowało się wyraźnie niższą dynamiką (26,2%) niż średnia krajowa. 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.

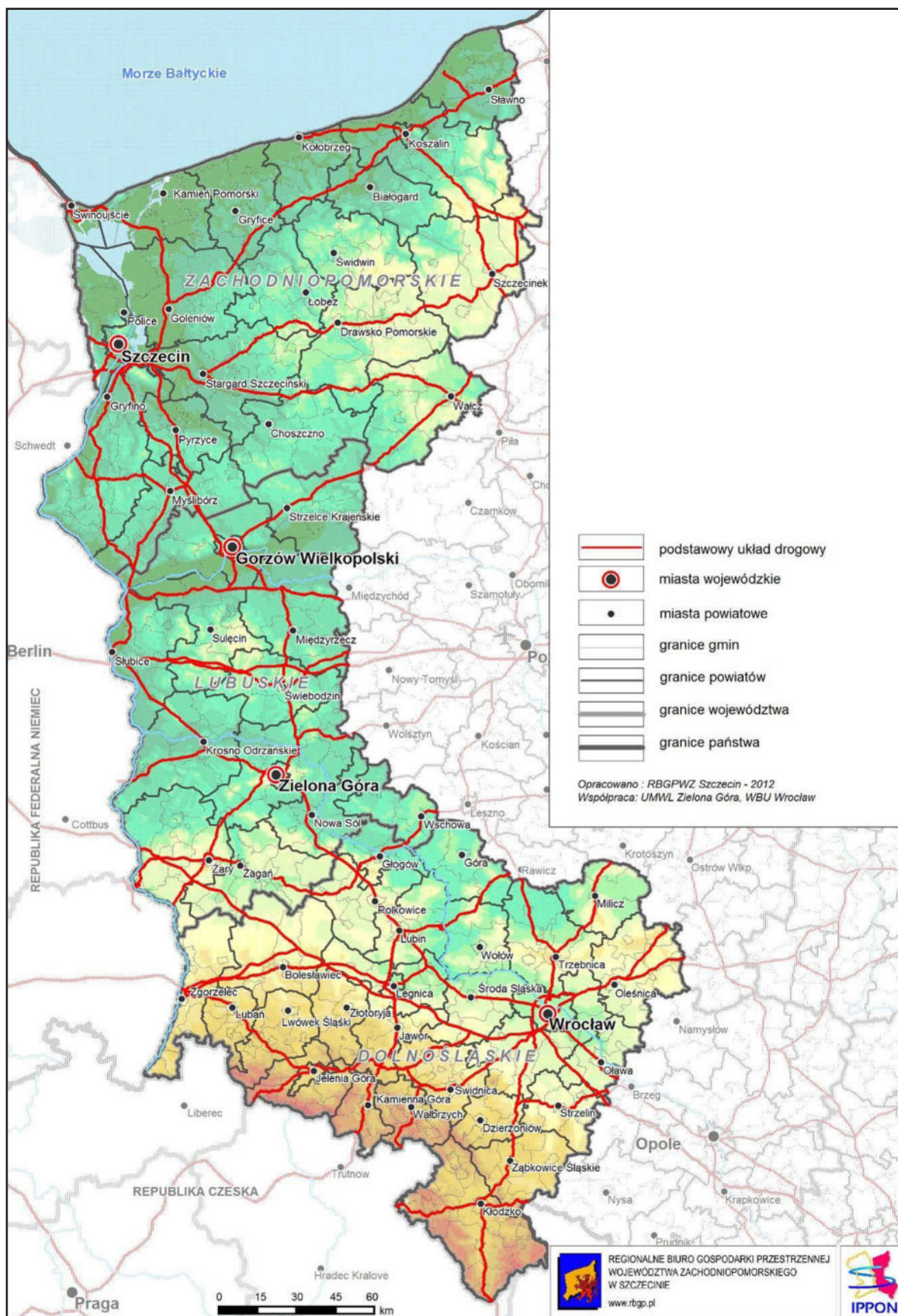
Głównymi ośrodkami, skupiającymi funkcje administracyjne, społeczne i gospodarcze w polskiej części pogranicza Polski i Niemiec są ponad 600-tysięczny Wrocław i 400-tysięczny Szczecin. Lukę przestrzenną między nimi wypełniają liczące ponad 100 tysięcy Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski, które pełnią 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 występował 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. Szczecin, największe miasto na Pomorzu, przeżywa obecnie kryzys gospodarczy i traci niektóre znaczące funkcje gospodarcze (przemysł stoczniowy, przeładunek towarów w portach, tranzyt towarów na południe Europy). Depopulacja w największym stopniu zagraża Sudetom i centralnej części województwa zachodniopomorskiego, natomiast największy wzrost liczby ludności występuje w powiatach otaczających miasta wojewódzkie.

Wejście Polski do strefy Schengen nie przyczyniło się do intensyfikacji procesów rozwojowych i współpracy między obszarami przygranicznymi w przewidywanym stopniu. Obszary te są zagrożone wymywaniami potencjałów, co spowodowane jest dostępnością metropolii Berlina oraz bardziej atrakcyjnymi warunkami życia w Niemczech. Słabość społeczno-gospodarcza obszaru polskiej części pogranicza wynika również ze słabości sieci osadniczej oraz niskiej dostępności transportowej do centrum kraju. W efekcie tej sytuacji występuje 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.

Rysunek 7. Polska część pogranicza Polski i Niemiec



2.1.2.3. Kierunki zagospodarowania przestrzennego polskiej części pogranicza

Konceptcja 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 sprzyjającej spójności,
- 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,
- 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.

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 – ośrodkiem metropolitalnym je łączącym ma być Poznań. Ten policentryczny organizm uzupełniają miasta o znaczeniu krajowym: Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski oraz najważniejsze ośrodki regionalne. Koszalin, Legnica, Jelenia Góra. 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 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, Gorzowa Wlkp. 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.

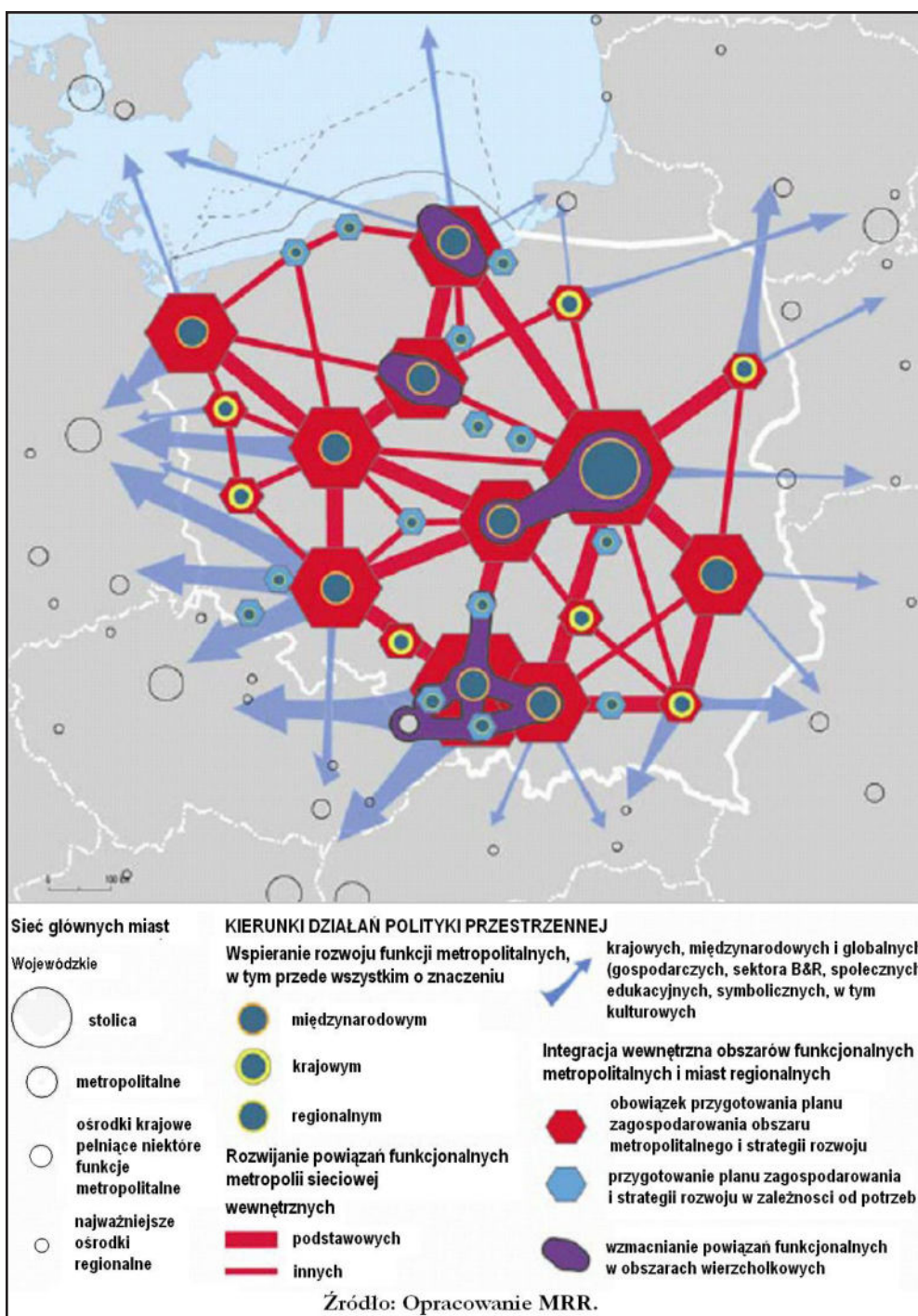
Budowa policentrycznej metropolii sieciowej wymaga poprawy dostępności polskich ośrodków metropolitalnych i regionalnych. Wzmocniona ma być dostępność do Warszawy oraz wzmocnione połączenia w relacjach Gdańsk – Szczecin i Wrocław – Poznań. KPZK 2030 zakłada osiągnięcie do 2030 roku szkieletowej sieci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

W założeniu tym brakuje odcinka Zielona Góra – Wrocław, co ma istotny wpływ na poprawę dostępności komunikacyjnej pomiędzy tymi ośrodkami i w całej relacji północ-południe (Świnoujście – Szczecin, w tym porty ujścia Odry – Gorzów Wlkp. – Zielona Góra – Wrocław).

W celu zapewnienia spójności Polski Centralnej z Polską Zachodnią i Pomorzem Środkowym rozbudowywane mają być powiązania infrastrukturalne łączące główne ośrodki miejskie (metropolie i miasta wojewódzkie o znaczeniu krajowym), położone na obszarach peryferyjnych, z podstawowymi węzłami sieci powiązań funkcjonalnych miast położonych w centralnej części Polski. 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 (z przedłużeniem do Berlina) i Wrocławia (z przedłużeniem do Pragi). Dokument nie przewiduje doprowadzenia kolei dużych prędkości do Szczecina.

Rysunek 8. Kierunki działań polityki przestrzennej służące podniesieniu konkurencyjności głównych ośrodków miejskich (wg KPZK 2030)



Źródło: MRR

2.2. Ludność i poziom życia

Odrzańska Droga Wodna została uznana za priorytetową inwestycję w żegludze śródlądowej. W perspektywie 2030 roku osiągnięta ma być III (z zachowaniem istniejących odcinków klas IV i wyższych) klasa na odcinku Szczecin – Kanał Gliwicki wraz z połączeniami Odra-Sprewa i Odra Hawela z Berlinem oraz z europejskim systemem dróg wodnych. 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 uzupełnią tę sieć. W zależności od sytuacji rynkowej powstaną lotniska komunikacyjne w rejonie Koszalina i Jeleniej Góry.

2.2. Ludność i poziom życia

Na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec mieszka ponad 5,5 mln osób – 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 30,4% ogółu ludności tego obszaru, a w najmniejszym pod względem powierzchni i zaludnienia województwie lubuskim 18,1%. 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 organizmów 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, omówionych w następnym rozdziale – poziom życia i poziom 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.

2.2.1. Liczba ludności, trendy demograficzne

Tabela 3. Wybrane dane o liczbie ludności na polskiej części pogranicza Polski i Niemiec w 2012 r.

Wskaźnik	Dolnośląskie	Lubuskie	Zachodnio-pomorskie	Obszar studium	Polska
Liczba ludności	2 914,4	1 023,3	1 721,4	5 659,1	38 533,3
Gęstość zaludnienia (w osobach na 1 km ²)	146	73	75	100	123
Przyrost naturalny na 1000 mieszkańców	-0,6	0,8	-0,1	-0,2	0,3
Wskaźnik obciążenia demograficznego* w %	54,4	54,0	53,9	54,2	56,6
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.

Źródło: Dane GUS.

Największą gęstością zaludnienia charakteryzują się gminy położone w obrębie największych aglomeracji: wrocławskiej, szczecińskiej, gorzowskiej, zielonogórskiej, ale także innych dużych ośrodków miejskich: Lubina, Głogowa, Jeleniej Góry, Legnicy, Koszalina. Rejonami koncentracji ludności są też: południowa część województwa dolnośląskiego, zwłaszcza Kotlina Kłodzka i Kotlina Jeleniogórska, oraz środkowa część pasa nadmorskiego. Wśród powiatów ziemskich największą gęstość zaludnienia ma powiat wałbrzyski (347 osób na km²). W całym podregionie wałbrzyskim obserwuje się jednak ubytek ludności oraz rosnący wskaźnik obciążenia demograficznego.

W latach 2002-2009 procesy demograficzne na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec zachodziły w sposób zbliżony do obserwowanych w kraju. Nastąpił przepływ ludności miejskiej na wieś, najczęściej do gmin przyległych. Największy odpływ ludności miejskiej wystąpił w województwie dolnośląskim (blisko 49 tys.), następnie w zachodniopomorskim (ok. 16 tys.) i w lubuskim (niespełna 7,6 tys.). W tym czasie obszary wiejskie zasiedliło przez ok. 42 tys. mieszkańców: najwięcej w województwie dolnośląskim (21 tys.), najmniej w lubuskim (9,5 tys.). Ogólny bilans liczby ludności obszaru studium jest niekorzystny. W województwie dolnośląskim liczba ludności zmniejszyła się o 28 tysięcy, w zachodniopomorskim o 4,5 tys. Tylko liczba mieszkańców województwa lubuskiego jest stabilna, a stosunkowo wysoki w okresie lat 2002-2010 przyrost naturalny (1,4‰ wobec średniej krajowej 0,9‰) spowodowało wzrost ich liczby o 2,8 tys.

Na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec, tak jak wszędzie w Polsce, obserwuje się tendencję starzenia się społeczeństwa. Na przestrzeni lat 2002-2009 o ok. 13% zmniejszyła się liczba osób w grupie przedprodukcyjnej oraz zwiększyła w grupie poprodukcyjnej (w województwach zachodniopomorskim i lubuskim o ok. 12%, w dolnośląskim o 8%). Wskaźnik obciążenia demograficznego jest niższy niż w Polsce, ale wykazuje tendencję rosnącą.

W polskiej części pogranicza Polski i Niemiec występują obszary depopulacyjne o zmniejszającej się liczbie ludności. Oprócz wspomnianego już wyżej podregionu wałbrzyskiego największym takim obszarem jest centralna część województwa zachodniopomorskiego z powiatami: drawskim, białogardzkim, choszczeńskim. Lokalnie obszary takie występują też w Sudetach i na południowo-wschodnich obrzeżach województwa zachodniopomorskiego.

Prognoza demograficzna GUS zakłada spadek ludności we wszystkich województwach na obszarze studium. W latach 2010-2030 spadek ten ma wynieść 300 tys. osób, w okresie o 5 lat dłuższym – prawie 440 tys. osób. Największym spadkiem liczby ludności dotknięte będzie województwo dolnośląskie, a we wszystkich województwach – duże miasta. Do roku 2035 stracą one nawet do 20% obecnej liczby mieszkańców.

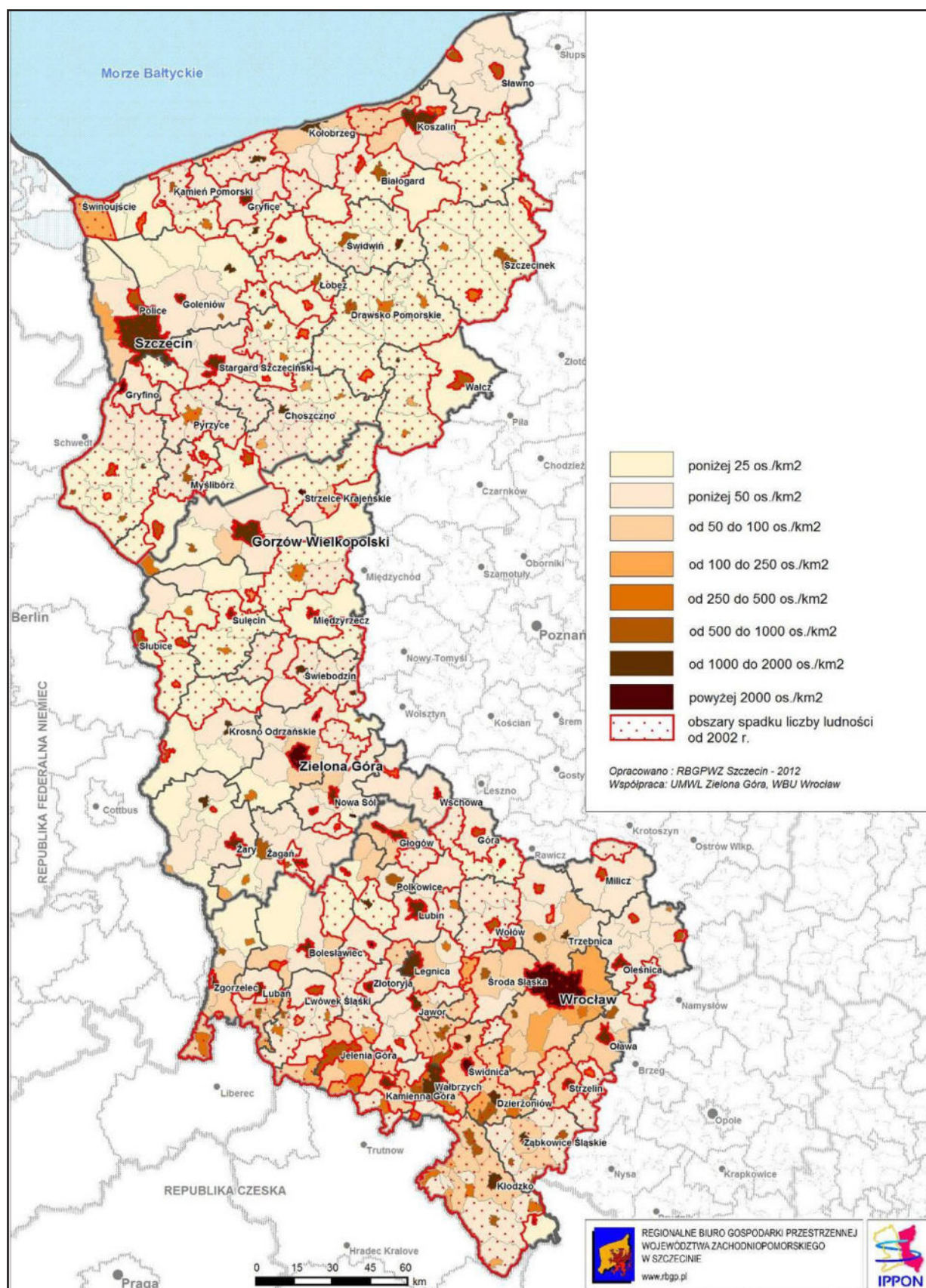
2.2.2. Poziom życia

Miarodajnym wskaźnikiem poziomu życia mieszkańców jest wskaźnik rozwoju wspólnot terytorialnych. Uwzględnia on następujące czynniki (w przeliczeniu na mieszkańca):

- 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).

2.2. Ludność i poziom życia

Rysunek 9. Gęstość zaludnienia w roku 2010



Źródło: Dane GUS. Opracowanie własne

Na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec występują strefy wysokiego i niskiego poziomu wskaźnika rozwoju wspólnot terytorialnych. Najwyższe wartości przybiera on w gminach aglomeracji wrocławskiej i aglomeracji szczecińskiej; wysoki jest także w Legnicko-Głogowskim Okręgu Miedziowym, w rejonie Zielonej Góry, Gorzowa Wlkp. i Świebodzina oraz w wąskim pasie nadmorskim. Generalnie wskaźnik ten jest wyższy w dużych miastach i w ich sąsiedztwie oraz w rejonach wysokiej aktywności gospodarczej. Najniższym wskaźnikiem charakteryzuje się centralna i wschodnia część województwa zachodniopomorskiego; jego niski poziom występuje na przeważającej części województwa, a także w województwie lubuskim, w jego północnej i południowej części.

W województwie dolnośląskim przeciętne średnie wynagrodzenie w 2011 roku wynosiło 3 587 zł. Najzamożniejsi są mieszkańcy Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego (Wrocław i powiat wrocławski), powiatów leżących w Legnicko-Głogowskim Okręgu Miedziowym (polkowicki i lubiński), a także powiatów: wałbrzyskiego, złotoryjskiego i zgorzeleckiego. Dochody w powiecie lubińskim są najwyższe w Polsce. Najmniejsze wynagrodzenia otrzymują mieszkańcy powiatów górowskiego i milickiego (ok. 2,7 tys. zł).

Widoczna jest współzależność pomiędzy przeciętną wielkością wynagrodzenia a odsetkiem osób korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej. Największy odsetek ludności korzysta z pomocy społecznej w powiatach: górowskim (ok. 16%), wołowskim i ząbkowickim. Najmniej mieszkańców otrzymuje pomoc społeczną we Wrocławiu i powiecie wrocławskim, w powiecie zgorzeleckim oraz w miastach: Lubin i Głogów. Przeciętne miesięczne wydatki na osobę w gospodarstwach domowych w 2010 r. wyniosły 1 018,93 zł (czwarte miejsce w kraju).

Najwyższe dochody w przeliczeniu na 1 mieszkańca w 2011 roku osiągały gminy: Bogatynia (7,9 tys.), Polkowice (7,8 tys.), Jerzmanowa (5,6 tys.), Stara Kamienica (5,6 tys.), Wrocław (5,6 tys.). Najniższe wpływy do gminnego budżetu rejestrowały: Pieszyce (2,0 tys.), Syców, Chocianów, Oborniki Śląskie oraz Kowary (po 2,1 tys.).

Mieszkańcy województwa lubuskiego nie należą do zamożnych. Średnie zarobki w roku 2011 wyniosły 3 074 zł (przy średniej krajowej 3 625 zł). Województwo zajmuje pod tym względem trzynaste miejsce w Polsce. Pod względem przeciętnych miesięcznych wydatków na 1 osobę w gospodarstwach domowych w 2010 roku region z kwotą 972,39 zajął ósmą pozycję w kraju (przy krajowej średniej 991,44 zł).

Pod względem wielkości dochodów budżetów gmin na czele listy w 2010 r. uplasowały się Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski (powyżej 400 mln zł), następnie miasta Nowa Sól, Żary oraz Sulechów i Świebodzin. W przeliczeniu na 1 mieszkańca najbogatsza była gmina Lubrza (6,5 tys. zł na 1 mieszkańca) w powiecie świebodzińskim. Stosunkowo dużymi dochodami odznaczają się gminy leżące w pasie biegnącym z północy na południe w części środkowej województwa oraz ze wschodu na zachód w części północnej i południowej. Wskaźnik ten dla Zielonej Góry wyniósł 3 961zł na 1 mieszkańca a dla Gorzowa Wielkopolskiego 3 443 zł na 1 mieszkańca.

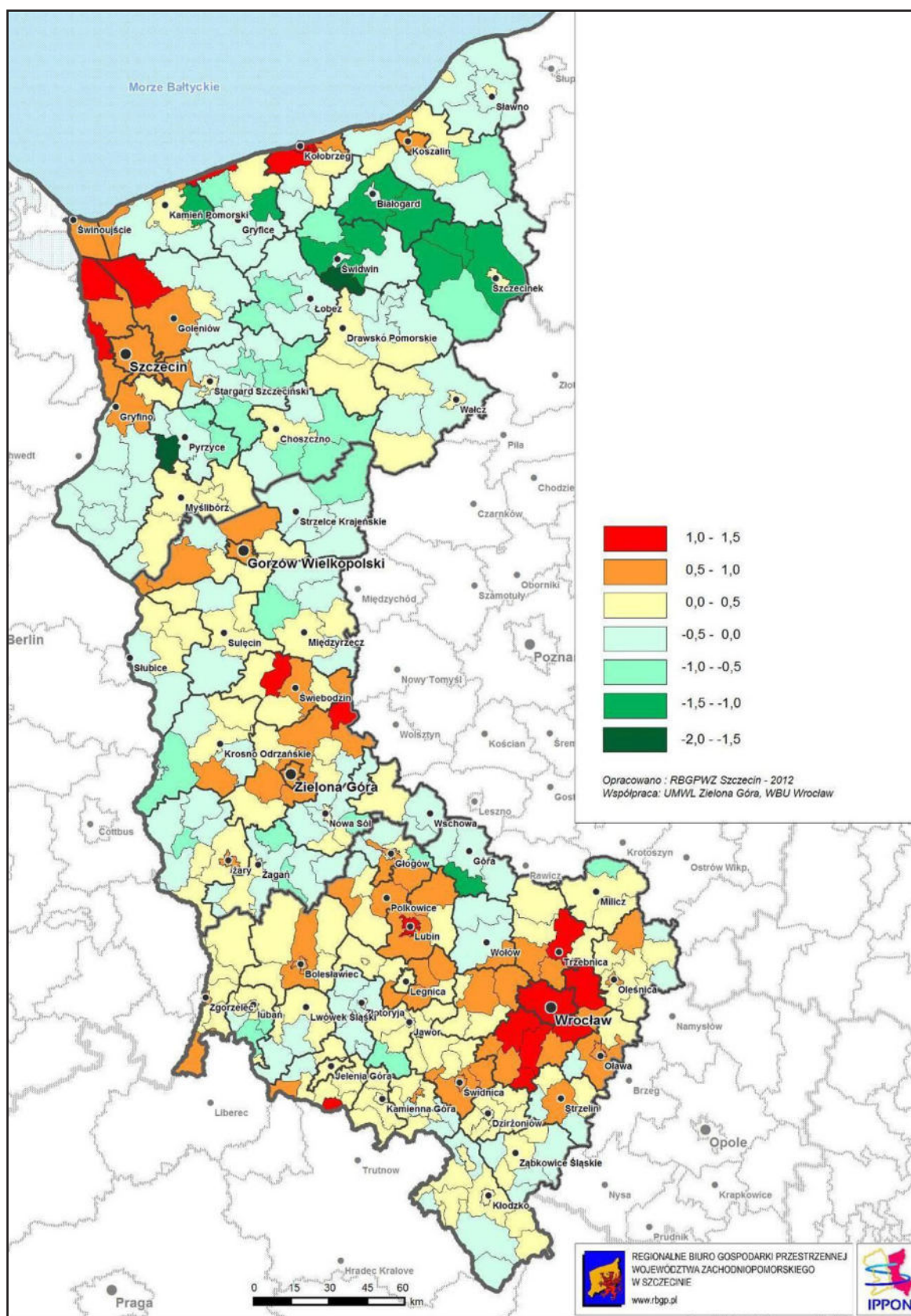
Natomiast trzecie miejsce w kraju zajęło województwo pod względem liczby osób korzystających z pomocy społecznej, chociaż ich liczba spadła z blisko 100 tysięcy w roku 2000 do 71,4 tys. osób w roku 2010.

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.

2.2. Ludność i poziom życia

Rysunek 10. Wskaźnik rozwoju wspólnot terytorialnych



Źródło: Dane GUS. Opracowanie własne.

Najbogatszą gminą w województwie jest Rewal, której dochody budżetowe w roku 2010 przekroczyły 13 tys. złotych na jednego mieszkańca, jednak w 2011 r. najwyższe dochody osiągnęła gmina Nowe Warpno (21 tys. zł na mieszkańca – co związane było z uzyskaniem incydentalnych zaległych dochodów od podatku od nieruchomości). 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 2011 roku wyniosła 3290 złotych i była 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 drawskim, gryfickim, świdwińskim, sławieńskim, pyrzyckim i łobeskim. Odwrotnie przedstawia się przestrzenny rozkład korzystania z pomocy społecznej: najwięcej, ponad 18% mieszkańców otrzymuje zasiłki w powiecie świdwińskim, powyżej 15% w powiatach drawskim, łobeskim, sławieńskim, najmniej zaś korzysta z tej formy wsparcia w Koszalinie, Szczecinie, Świnoujściu, oraz w powiatach kołobrzeskim i polickim. Przeciętne miesięczne wydatki na osobę w gospodarstwach domowych wynoszą 964,94 zł (dziewiąte miejsce w kraju).

2.3. Sfera przyrodniczo-kulturowa

2.3.1. Przyrodnicze struktury przestrzenne

2.3.1.1. 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: Nizy 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.

2.3.1.2. 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 łąkach nad jeziorem Dąbie (-0,7 m ppm), najwyżej wznosi się pasmo Karkonoszy ze szczytem Śnieżki (1601,5 m npm.).

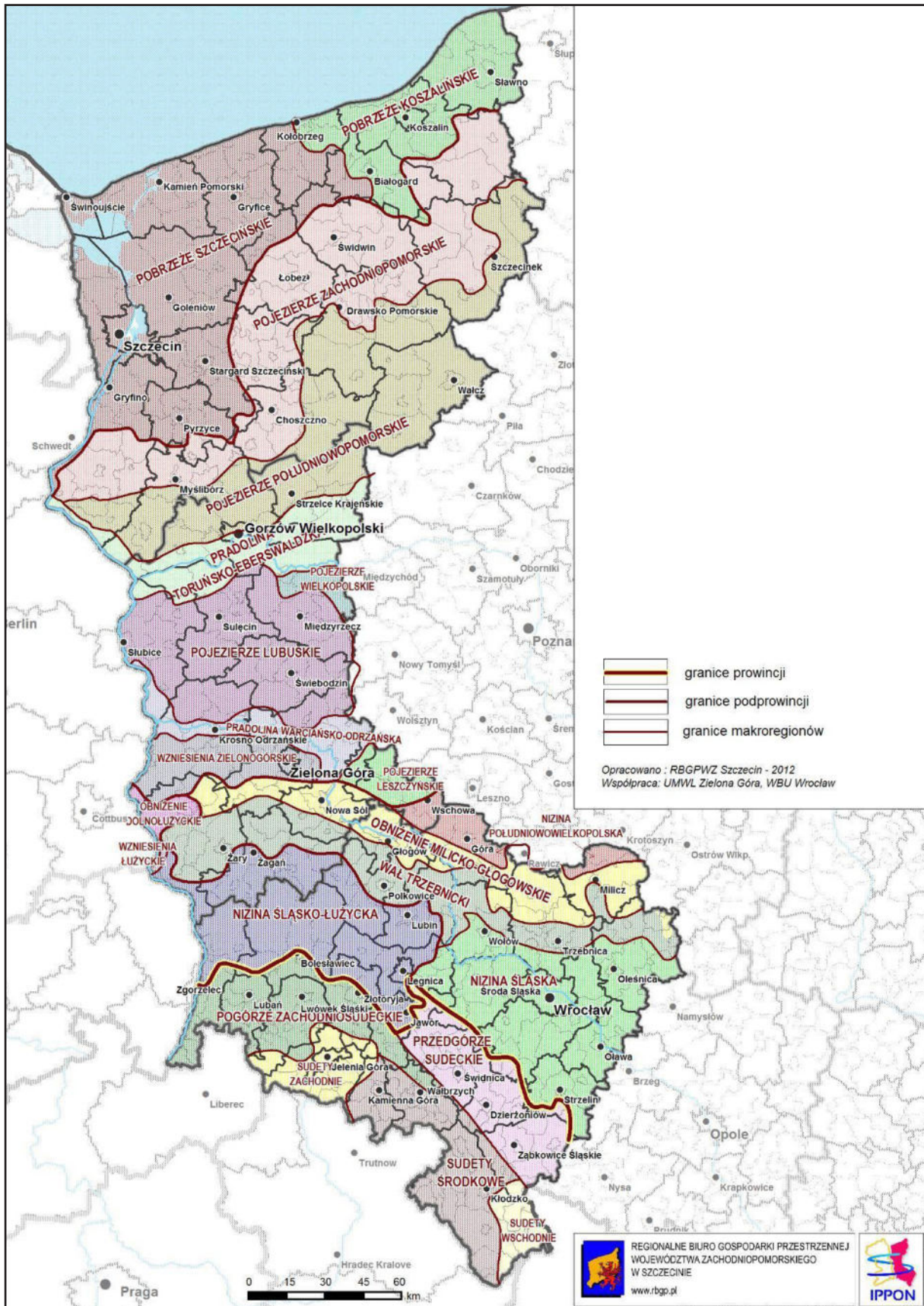
Charakterystycznym elementem krajobrazu polskiej części pogranicza są lasy. Największe powierzchnie leśne znajdują się we wschodniej i południowo-wschodniej części województwa zachodniopomorskiego, w województwie lubuskim oraz w północnej części i w górskich rejonach województwa dolnośląskiego. Ważnymi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

2.3.1.3. 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.

2.3. Sfera przyrodniczo-kulturowa

Rysunek 11. Podział fizycznogeograficzny obszaru pogranicza (wg J. Kondrackiego)



W **województwie dolnośląskim**, w jego części północnej, a zwłaszcza północno-zachodniej, przeważają ubogie gleby rdzawe oraz bielcowe (najczęściej zalesione), w obniżeniach terenu oraz w dolinach – oglezione 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 bielcowymi.

W **województwie lubuskim** największy obszar pokrywają gleby bielcowe i pseudobielcowe 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 pyrzycko-stargardzkim, na zachód i na południe od Szczecina oraz na zachód od Koszalina.

2.3.1.4. 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.

Na terenie trzech województw znajduje się 39 głównych zbiorników wód podziemnych: 18 w granicach województwa dolnośląskiego, 16 w lubuskim, 11 w zachodniopomorskim (rys. 13).

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 oraz Barycz, Bystrzyca i Oława. Stan czystości wód jest ogólnie zły, decyduje o tym klasyfikacja stanu chemicznego, na którą zasadniczo wpływa obecność związków z grupy WWA, niezwiązana jednak z konkretnym źródłem emisji. Nizinne odcinki rzek cechują się z reguły umiarkowanym lub słabym stanem ekologicznym, najlepszy jest stan rzek górskich w ich początkowym biegu (Izery, Orlicy, Witki, potoków karkonoskich) oraz rzek, gdzie presja antropogeniczna jest mniejsza (Kaczawy przy ujściu do Odry, Jezierzycy, Odry w środkowym biegu).

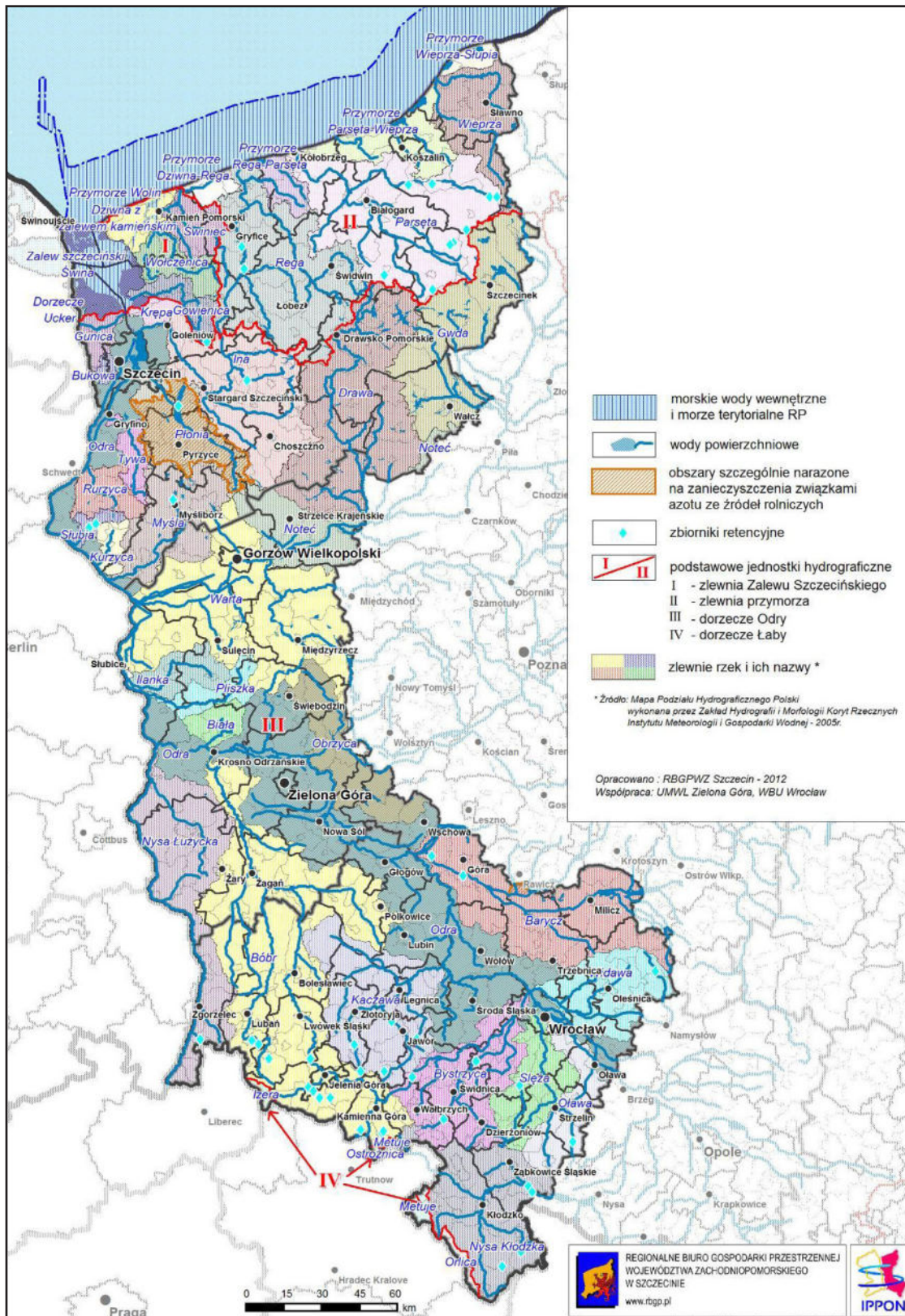
Województwo lubuskie charakteryzuje się dobrze rozwiniętą siecią hydrograficzną. Główne rzeki województwa to Odra, oraz mające tu swoje przyujściowe odcinki Warta, Noteć, Nysa Łużycka, Bóbr i Obra. Na terenie województwa występuje ogółem kilkaset jezior, w tym kilkadziesiąt o powierzchni większej niż 50 ha, z największymi: Sławskie, Osiek, Niesłysz, Lubikowskie. Zagrożeniem dla jakości wód, specyficznym dla województwa, są ścieki z przemysłu celulozowo-papierniczego.

Województwo zachodniopomorskie wyróżnia się obfitością wód powierzchniowych; stanowią one 5,7%

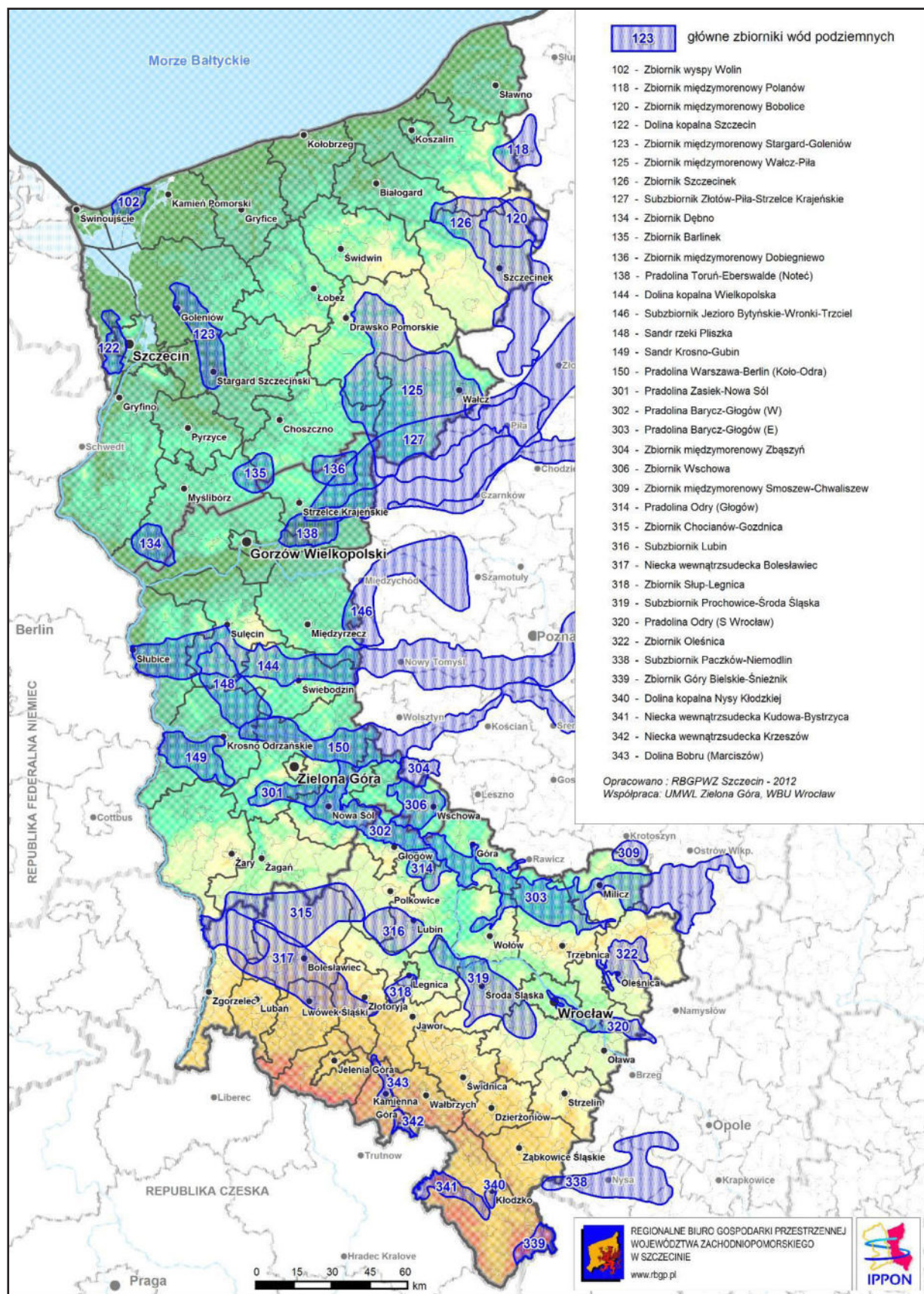
2.3. Sfera przyrodniczo-kulturowa

jego powierzchni. Tak duży udział powierzchni wodnej wynika z obecności na terenie województwa jezior: Drawskiego, Myśliborskiego, Ińskiego i Wałęckiego z licznymi i stosunkowo dużymi jeziorami, jezior Dąbie i Miedwie oraz morskich wód wewnętrznych (Zalew Szczeciński i ujściowy odcinek Odry).

Rysunek 12. Podział hydrograficzny

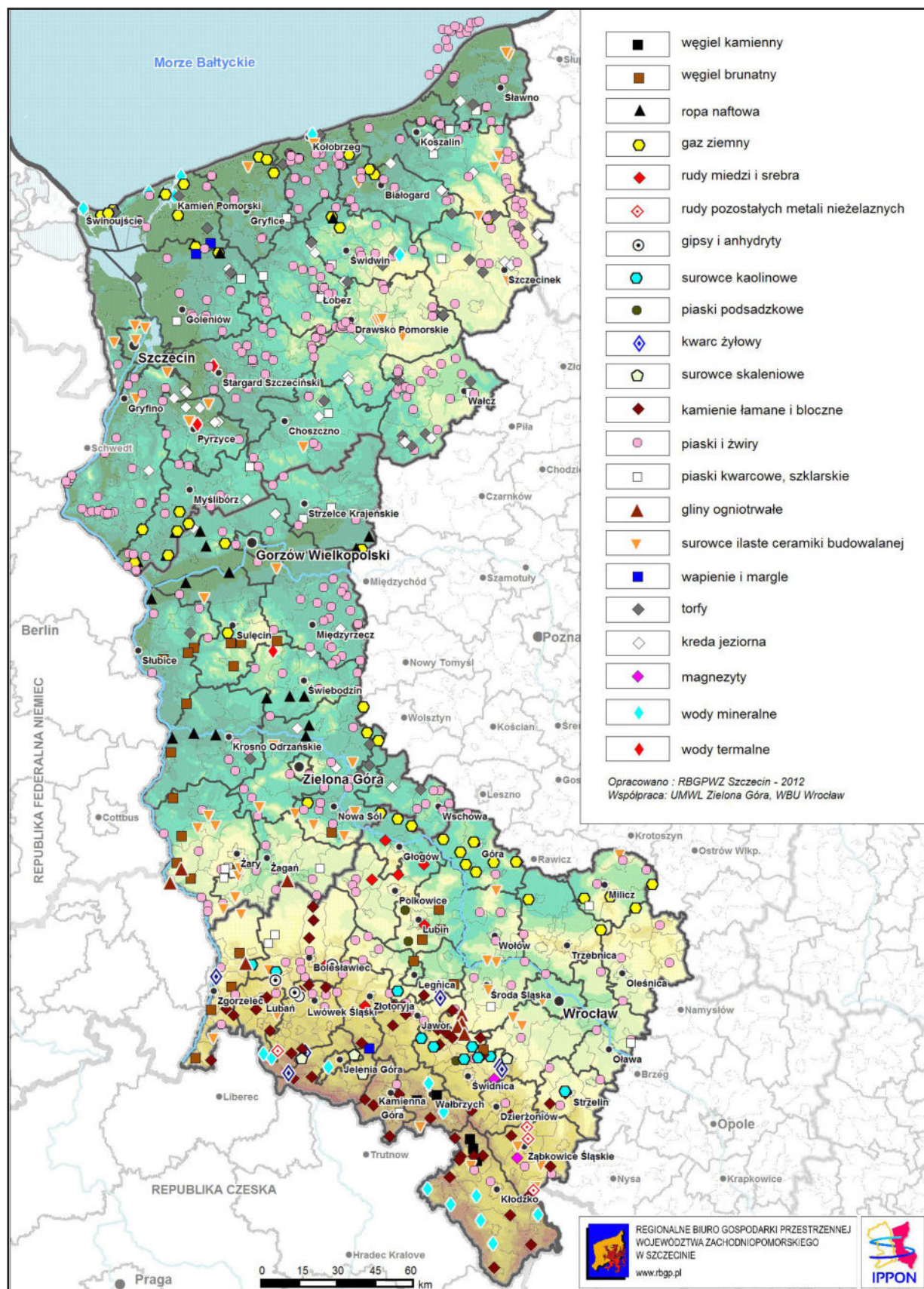


Rysunek 13. Główne zbiorniki wód podziemnych



2.3. Sfera przyrodniczo-kulturowa

Rysunek 14. Surowce mineralne



2.3.1.5. 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: energetycznych (ropa naftowa, gaz ziemny, węgiel brunatny i kamienny), metalicznych (rudę miedzi i srebra), surowców skalnych (różnorodne kamienie łamane i bloczne, piaski i żwiry, surowce ilaste i inne), chemicznych, wód mineralnych i leczniczych. Najbardziej zasobne w kopaliny są górskie i podgórskie rejony województwa dolnośląskiego.

Województwo dolnośląskie. Największa różnorodność cechuje surowce skalne, występujące w Sudetach i na Pogórzu Sudeckim. Znajdują się tu m.in. jedyne w Polsce złoża kamieni łamanych i blocznych, takich jak: granodioryty, sjenity, gabra, marmury dolomityczne, serpentynity, migmatyty, a także zdecydowana większość złóż bazaltów, melafirów i porfirów. Złoża te dostarczają ponad 90% krajowej produkcji surowców skalnych. Są tu również najlepsze w Polsce złoża piasków szklarskich i unikalne złoża bentonitów. W dolinach Odry, Nysy Kłodzkiej, Bobru i Kaczawy znajdują się złoża najwyższej jakości piasków i żwirów.

Surowce energetyczne obejmują złoża węgla brunatnego, eksploatowane w rejonie Bogatyni oraz udokumentowane w rejonie Legnicy, węgla kamienny (w rejonie Wałbrzycha i Nowej Rudy) oraz gaz ziemny (na Obniżeniu Milicko-Głogowskim).

Dolny Śląsk posiada jedyne w Polsce złoża rud miedzi i srebra (Lubińsko-Głogowski Okręg Miedziowy), w niewielkiej ilości współtowarzyszą im pierwiastki takie jak ołów, złoto i inne.

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 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).

W **województwie lubuskim** znajduje się tak zwany przed-sudecko-wielkopolski obszar gazo- i roponośny, w którym występują złoża gazu ziemnego, ropy naftowej i ropo – gazowe w powiatach gorzowskim, strzelecko-drezdeneckim, świebodzińskim i krośnieńskim. Złoża węgla brunatnego zalegają od Rzepina poprzez Cybinę-Sadów, Gubin do złoża Gubin-Zasieki-Mosty.

W grupie kopalin skalnych wyróżniają się kopaliny ilaste: gliny ceramiczne, gliny ogniotrwałe, surowce ceramiki budowlanej (w rejonie Łuku Mużakowa) oraz kruszywo naturalne (w południowej i północnej części województwa). 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 i środkowej części województwa, natomiast w gm. Łagów występują wody leczniczo termalne.

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, wapień, wody mineralne (nad morzem i w Połczynie-Zdroju) i termalne (odwierty w Pyrzycach i Stargardzie Szczecińskim).

2.3.1.6. 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, muflon, 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.

2.3.1.7. 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 (795 ha terenów zdewastowanych i 715 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 (8 2471 ha), tu również największy udział w tym procesie ma działalność górnicza. Województwo zachodniopomorskie ma 2 164 ha terenów zdewastowanych i 605 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 w województwie zachodniopomorskim hałdy fosfogipsów w Policach i popiołów z elektrowni „Dolna Odra” w gminie Gryfino.

2.3.2. Ochrona środowiska i jego podstawowych komponentów

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 wielkoprzestrzenną strukturą przyrodniczą jest pas po-

jeziorzy południowobałtyckich. 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 17,08 km² obszarów należących do Europejskiej Sieci Natura 2000 – obszarów specjalnej ochrony ptaków (OSO), obszarów specjalnej ochrony siedlisk (SOO) oraz obszary mające znaczenie dla Wspólnoty (OZW). Dodatkowo obszary Natura 2000 o pow. 3,45 tys. km² obejmują część obszaru Morza Bałtyckiego.

2.3.2.1. Obszary ochrony przyrody

W polskiej części pogranicza obszary przyrodnicze prawnie chronione – bez obszarów Natura 2000 – zajmują, według danych GUS na rok 2011, 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. Największą powierzchnię obszary te zajmują w województwie lubuskim (38,9% jego powierzchni), następnie w zachodniopomorskim (21,2%) i dolnośląskim (18,5%).

Zróżnicowania regionalne w dziedzinie ochrony przyrody są naturalną konsekwencją warunków fizjograficznych poszczególnych województw.

W **województwie dolnośląskim** znajdują się:

- 2 parki narodowe – Karkonoski (5 562,4 ha), który wspólnie z Karkonoskim Parkiem Narodowym 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,
- 99 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, Ślęzański Park Krajobrazowy obejmujący masyw Ślęzy, Śnieżnicki Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Sudetów Wałbrzyskich, Park Krajobrazowy Gór Sowich, Park Krajobrazowy Doliny Bobru i inne,
- 25 obszarów chronionego krajobrazu,
- 2 obszary chronione, objęte Konwencją Ramsarską – torfowiska w Karkonoskim Parku Narodowym i tereny w granicach rezerwatu Stawy Milickie w obrębie Parku Krajobrazowego Doliny Baryczy.

Do krajowych głównych korytarzy ekologicznych, łączących obszar Dolnego Śląska z innymi obszarami przyrodniczymi w Polsce i Europie 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 (3 776,3 ha), w tym rezerwaty: Nietoperek (zimowe siedlisko nietoperzy), Jezioro Wielkie (biotop lęgowy 120 gatunków ptaków), Dębowiec (siedlisko chrząszcza jelonka rogacza),
- 78 obszarów Natura 2000,
- 8 parków krajobrazowych (77 750 ha), w tym wpisany na listę dziedzictwa UNESCO geopark Łuk Mużakowa oraz parki Łagowsko – Sulęciński, Pszczewski, Barlinecko-Gorzowski, Przemęcki, „Ujście Warty”, Gryżyński, Krzesiński,
- 38 obszarów chronionego krajobrazu (438 453,4 ha),
- W województwie wyznaczono 4 ponadregionalne korytarze ekologiczne oraz 17 korytarzy regionalnych. Obejmują one m.in. doliny Odry, Warty, 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 (13 423 ha powierzchni na terenie województwa) – Woliński i Drawieński,
- 114 rezerwatów przyrody (12 535 ha), z rezerwatem Świdwie, wpisanym na listę obszarów wodno-błotnych Konwencji Ramsarskiej,
- 82 obszary Natura 2000 (które często nakładają się na siebie),
- 7 parków krajobrazowych (118 808 ha powierzchni na terenie województwa) – Szczeciński Puszcza Bukowa, Dolina Dolnej Odry, Cedyński, Ujście Warty, Barlinecko-Gorzowski, Iński i Drawski,
- 23 obszary chronionego krajobrazu (328 271 ha na terenie województwa).
- Na przylegających do granic województwa wodach Bałtyku znajdują się obszary Natura 2000.
- W województwie wydzielono cztery ponadregionalne i siedem regionalnych korytarzy ekologicznych. Do głównych korytarzy ekologicznych, łączących obszar województwa z innymi obszarami przyrodniczymi w Polsce i Europie należą:
- korytarz doliny Odry o silnie zróżnicowanym krajobrazie,
- korytarz północny łączący Puszcę Augustowską, Pojezierze Iławskie, Bory Tucholskie, Puszcę Goleniowską i Wkrzańską.

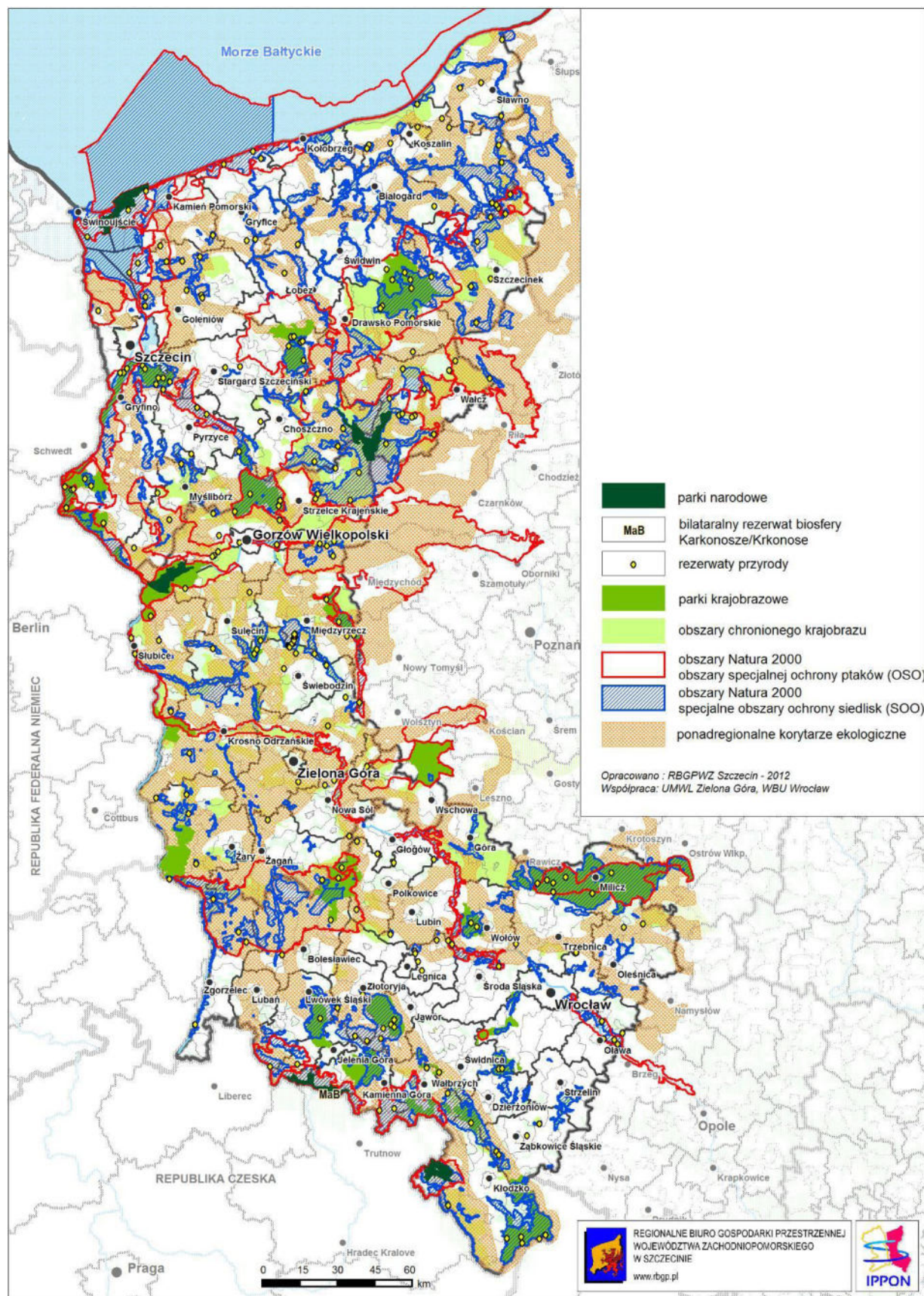
2.3.2.2. Zagrożenia dla środowiska i zasady jego zagospodarowania

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 (92,3%). Najwyższym wskaźnikiem legitymuje się województwo zachodniopomorskie (99,3%), nieco niższym dolnośląskie (97,6%) i lubuskie (98,3%).¹²

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

¹² wg rocznika statystycznego „Ochrona środowiska 2011” tab. 32(85)

Rysunek. 15. Systemy ochrony przyrody



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. Natomiast w województwie lubuskim uporządkowania gospodarki wodno-ściekowej wymaga strefa rzeki Obrzycy, będącej głównym źródłem zaopatrzenia Zielonej Góry w wodę pitną.

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 letniskowej 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 kopalin, zwłaszcza systemem odkrywkowym, który powoduje degradację powierzchni terenu. W związku z wydobywaniem kruszyw 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, najsłabiej, w województwie zachodniopomorskim, gdzie wydobywane są kruszywa budowlane. Również zakończona już podziemna eksploatacja węgla kamiennego w Dolnośląskim Zagłębiu Węglowym wywarła trwałe negatywne wpływy na środowisko i krajobraz.

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. Generalnie duża ilość zanieczyszczeń emitowana jest na obszarach gęsto zaludnionych i uprzemysłowionych. 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 tranzytowego. 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 złóż surowców mineralnych 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 źródeł o ponadnormatywnym hałasie,
- 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 niedostatecznie oczyszczonych ścieków.

2.3.2.3. 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, wieloprzestrzennych, 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.

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 *zmianie Planu zagospodarowania przestrzennego Województwa Lubuskiego* proponuje się utworzenie 40 parków kulturowych.

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 dokumen-

tów 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

2.3.3.1. Zasoby dziedzictwa kulturowego

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 Czaplina 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 Norymbergii, 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 3 755 zabytków nieruchomych (większość w południowej części regionu) i prawie 10 tysięcy ruchomych, a w zachodniopomorskim odpowiednio 3 100 i 13 025 ruchomych.

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 północnej części tego obszaru jest posługiwanie się w minionych epokach kamieniem polnym w różnych kolorach jako budulcem. z kamienia polnego wznoszono kościoły, klasztory, dwory, pałace, zabudowę mieszkaniową i gospodarczą, brukowano nim ulice.

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

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-parkowe, 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 miejscowości uzdrowiskowe z zabudową sanatoryjno-pensjonatową: w Kotlinie Kłodzkiej, na Pogórzu Sudeckim oraz w pasie nadmorskim.

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

Obok występujących najliczniej zabytków o funkcji mieszkalnej na drugim miejscu plasuje się architektura sakralna. Dawne 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, Kamieniec Żąbkowicki, Henryków, Krzeszów, Lubiąż, Trzebnica, Paradyż, Bledzew, Stary Dworek, Rokitno, Cedynia, Kołbacz, Wolin, Koszalin.

Architekturę obronną reprezentują średniowieczne zamki obronne, wieże mieszkalne, obwałowania historycznych miast oraz zespoły fortyfikacji. Na terenie województwa lubuskiego istnieją trzy miasta z zachowanymi murami obronnymi na niemal całym obwodzie: Koźuchów, Ośno Lubuskie, Strzelce Krajeńskie. Do najcenniejszych zabytków należą tu m.in. zamek w Bolkowie, zamek Chojnik, zamek Czocha, zamek w Książu, zamki w Szczecinie i Darłowie. Twierdze w Kłodzku, Srebrnej Górze, Kostrzynie nad Odrą oraz pozostałości twierdzy Drezenko 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. Na szczególną uwagę zasługują zabytki architektury rezydencjonalnej takie jak, w województwie dolnośląskim – założenia o cechach obronnych w Kliczkowie, Płakowicach i Prochowicach, dwory – Czarne i Maciejowiec k. Jeleniej Góry oraz zespoły pałacowe w Biedrzychowicach, Gorzanowie, Krobielowicach, Miliczu, Nawojowie Łużyckim, Pieszycach, w województwie lubuskim – pałac Wallensteinów w Żaganiu, pałac Brühla w Brodach, pałac Dewinów-Bibersejnow w Żarach czy założenie pałacowe w Hłowej Żagańskiej, w województwie zachodniopomorskie: pałac w Cetuniu, w Brzezinach oraz w Bobrowie.

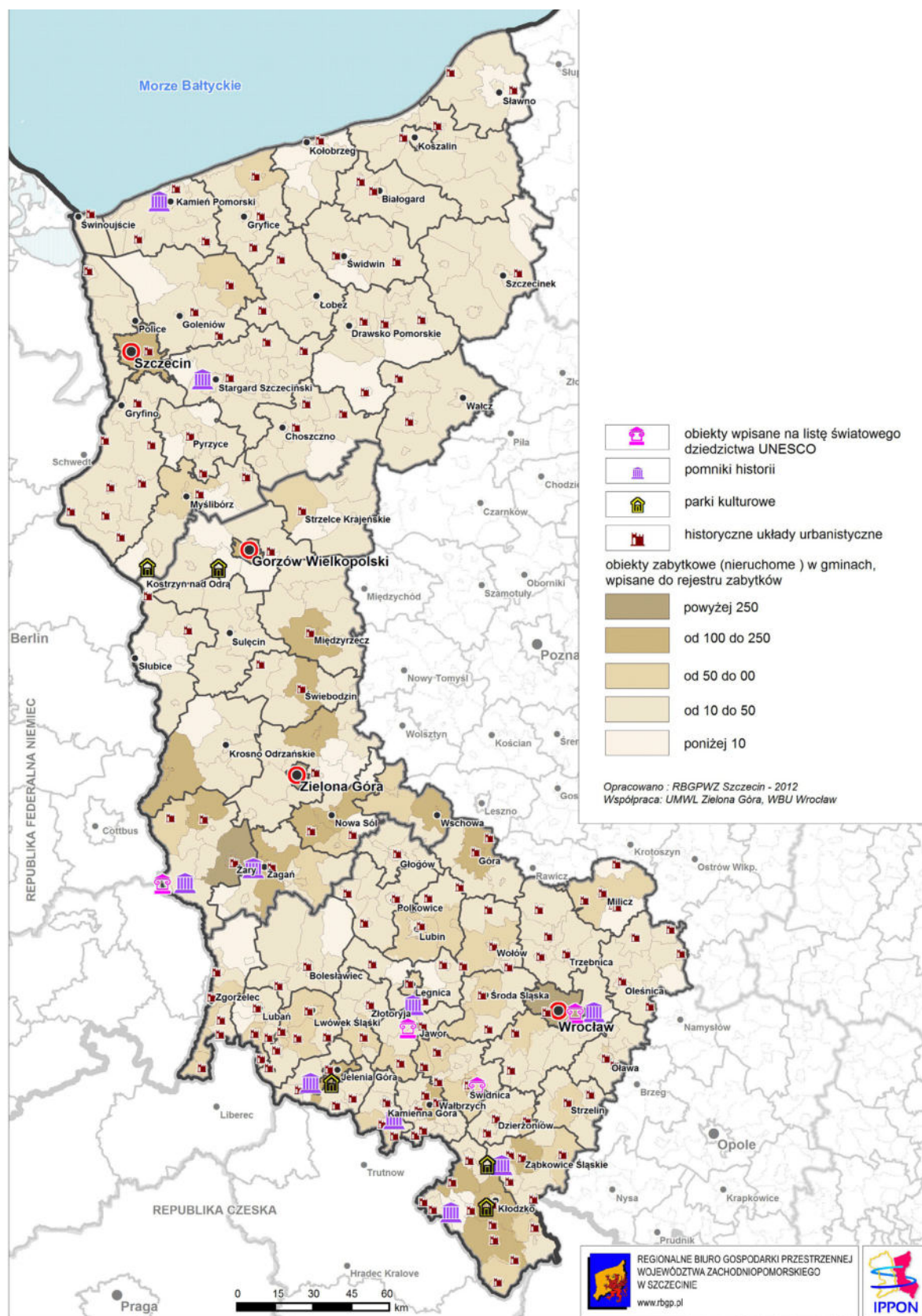
Obiekty dziedzictwa przemysłowego w większości związane są z rozwojem przemysłu przypadającym na drugą połowę XIX w. i początek XX w. Na uwagę zasługują zabytki związane z górnictwem oraz hutnictwem: kopalnie w Wałbrzychu, Nowej Rudzie, Złotym Stoku, Złotoryi, sztolnie w Kowarach, Kletnie, Wałbrzychu, Sieniawie (gmina Łągów), szyby, huty szkła. Licznie reprezentowaną grupę stanowią obiekty związane z infrastrukturą kolejową (np.: kolej wąskotorowa Gryfice-Trzebiatów), 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 Słęzy, 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), Sonnenburg-Słońsk, obozy jenieckie (w Żaganiu Stalag Luft III oraz Dobięgniewie Stalag IIC Woldenberg) 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 oraz jednostki systemowo realizującej zadania z tej dziedziny na poziomie województwa. 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.

Rysunek 16. Najcenniejsze obiekty i zespoły zabytkowe



2.3.3.2. 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 obszarów kulturowo-krajobrazowych¹³,
- 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 uzdrowiskowych, 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 uwzględnić 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.

¹³ Obszary kulturowo-krajobrazowe są proponowaną w planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego nową formą ochrony, której celem jest zachowanie charakterystycznych cech kulturowych i krajobrazowych w drodze łącznego stosowania przepisów dotyczących ochrony zabytków, krajobrazu i środowiska przyrodniczego na wyznaczonym obszarze. Dla poszczególnych obszarów kulturowo-krajobrazowych powinny być wykonane studia zagospodarowania przestrzennego.

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 oraz pasma rozwoju, strefy restrukturyzacji i interwencji. Dokument wyznaczył potencjalne pasma przyspieszonego rozwoju o znaczeniu europejskim na obszarze polskiej części pogranicza: Berlin – Warszawa, Praga – Warszawa, Berlin – Kraków, oraz główne krajowe pasma rozwoju łączące Wrocław z Poznaniem, Wrocław ze Szczecinem, Szczecin z Bydgoszczą i Szczecin z Gdańskiem.

W obecnie obowiązującej 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 węzły sieci powiązań funkcjonalnych (główne miasta) z Warszawą jako największym ośrodkiem metropolitalnym na czele. Rezygnując z wyznaczania pasm rozwojowych KPZK 2030 skoncentrowała się na kluczowej dla rozwoju społeczno-ekonomicznego i przestrzennego kraju, sieci obszarów funkcjonalnych najważniejszych polskich miast tworzących zarazem podstawowe węzły sieci powiązań funkcjonalnych (metropolie i miasta wojewódzkie o znaczeniu krajowym).

2.4.1.1. Obszary funkcjonalno-przestrzenne

Obszary funkcjonalno-przestrzenne to tereny o zbliżonych warunkach naturalnych, poziomie rozwoju, problemach rozwojowych i funkcjach lub tereny charakteryzujące się wewnętrznymi powiązaniem funkcjonalnymi. 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 nieurbanizowanych regionu:

- rolną w obrębie Niziny Środkowopolskiej,
- leśno-rolną w obrębie Nizin Sasko-Łużyckiej i Środkowopolskiej,
- rolną w obrębie Przedgórze Sudetów i Niziny Środkowopolskiej,
- leśno-rolną w obrębie Sudetów i Przedgórze 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, Boguszów-Gorce, Jedlina-Zdrój, Kamienna Góra czy Nowa Ruda 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, Warty i Noteci).

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 zmianie Planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego wskazano strefy przyspieszonej urbanizacji, do których należą zespoły miast (m.in. Lubuskie Trójmiasto), miasta transgraniczne, obszar aglomeracyjny Gorzowa Wlkp. i pasmo rozwoju Kostrzyn nad 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 obejmuje szczeciński obszar funkcjonalny, powiązane z nim Świnoujście i leży na obszarze Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego,
- 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 leżącymi na ich obszarze 6 miastami), z dominującą funkcją turystyczną i słabszą rolniczą; jest to strefa stagnacji społeczno-gospodarczej i depopulacji,
- choszczeńsko-wałecką, w południowo-wschodniej części województwa z Wałczem jako głównym ośrodkiem miejskim, dominującą funkcją ochrony środowiska, leśną, turystyczną i słabszą rolniczą;
- szczecinecką, we wschodniej części województwa z głównym miastem Szczecinkiem, 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

Ustalenia *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* stanowić 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 krajowe Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski, pełniące niektóre funkcje metropolitalne,
- ośrodki regionalne Koszalin, Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra pełniące niektóre funkcje metropolitalne, jednak funkcjonalnie powiązane z ośrodkami metropolitalnymi i im podległe w niektórych aspektach,

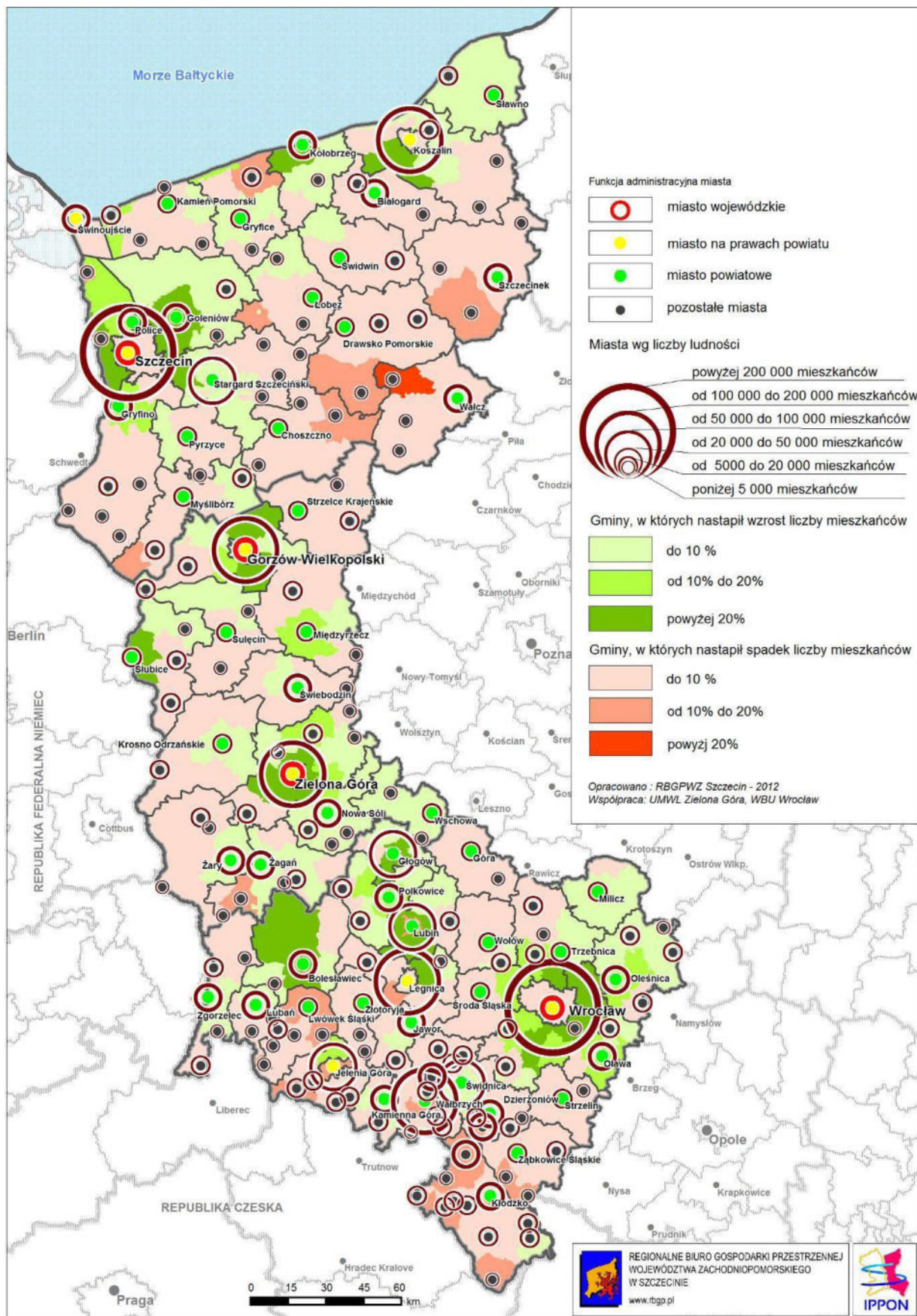
a drugorzędnymi:

- miasta subregionalne – Kołobrzeg, Świnoujście, Stargard Szczeciński, Głogów, Polkowice, Lubin, Świdnica, będące „katalizatorami” funkcji pozarolniczych oraz przedsięwzięć rozwojowych,
- miasta lokalne,
- 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 17. Sieć miast na tle liczby ludności w latach 1995-2010



2.4. Sfera osadnicza

Na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec odsetek ludności miejskiej jest wyższy niż przeciętnie w Polsce (68,2% wobec 60,6%). 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 4. Podstawowe dane o sieci miejskiej obszaru polskiej części obszaru pogranicza (GUS, 2012)

Wskaźnik	Dolnośląskie	Lubuskie	Zachodniopomorskie	Polska
Gęstość sieci osadniczej (ilość miejscowości/100 km ²)	13,16	9,92	13,77	17,34
Gęstość miast (liczba miast/100 km ²)	0,46	0,30	0,28	0,29
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	3,1	4,3
Odsetek miast średnich o liczbie mieszkańców od 20 do 100 tys. (%)	18,7	9,5	14,0	20,3
Odsetek miast małych o liczbie mieszkańców poniżej 20 tys. (%)	78,0	85,7	82,8	75,3
Odsetek ludności miast dużych (%)	42,0	37,6	43,8	46,6
Odsetek ludności miast średnich (%)	32,5	19,7	27,7	32,1
Odsetek ludności miast małych (%)	25,5	42,6	28,4	21,3

Źródło: Dane GUS.

Tabela 5. Podział miast na kategorie i klasy (GUS, 2012)

Kategoria miasta	Klasa miasta	Województwo	Liczba mieszkańców w tys.	Liczba miast wg klas	Odsetek ludności miejskiej wg klas (%)
Duże	VII	dolnośląskie	powyżej 200	1	31,1
		lubuskie		–	–
		zachodniopomorskie		1	34,5
	VI	dolnośląskie	100-200	2	10,9
		lubuskie		2	37,6
		zachodniopomorskie		1	9,2
Średnie	V	dolnośląskie	50-100	4	14,1
		lubuskie		–	–
		zachodniopomorskie		1	5,9
	IV	dolnośląskie	20-50	13	18,3
		lubuskie		4	19,7
		zachodniopomorskie		8	21,9

Małe	III	dolnośląskie	10-20	17	11,4
		lubuskie		12	26,7
		zachodniopomorskie		14	16,2
	II	dolnośląskie	5-10	29	10,3
		lubuskie		6	6,7
		zachodniopomorskie		7	4,3
	I	dolnośląskie	poniżej 5	25	3,8
		lubuskie		18	9,2
		zachodniopomorskie		32	8,0
Ogółem	dolnośląskie		91	100	
	lubuskie		42	100	
	zachodniopomorskie		64	100	

Źródło: Dane GUS.

Województwo dolnośląskie: Dolny Śląsk, w porównaniu do średniej dla województw w Polsce, charakteryzuje się dużą liczbą miast, wysokim wskaźnikiem urbanizacji (69,6%) 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 wejdą główne ośrodki miejskie: Legnica, Jelenia Góra, Wałbrzych oraz Świdnica z otaczającymi je obszarami. Stolica Dolnego Śląska liczy ponad 631 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 ziemskich (w tym Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski, które są jednocześnie powiatami grodzkimi).

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, Słubice, Świebodzin, Międzyrzecz oraz niebędące siedzibami powiatów Gubin i Kostrzyn nad Odrą. Do trzeciej kategorii zakwalifikowano Szprotawę, Sulechów, Skwierzynę, Krosno Odrzańskie, Strzelce Krajeńskie, Drezdenko, Sulęcín, Wschowę.

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.

Jako główne elementy krystalizujące strukturę przestrzenną województwa lubuskiego przyjęto:

- pasma rozwoju: główna oś rozwoju województwa Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – Nowa Sól, pasmo wzdłuż Odry i Nisy Łużyckiej, pasmo Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wlkp. – Drezdenko,
- obszar węzłowy w rejonie Świebodzina i Międzyrzecza, obejmujący skrzyżowanie autostrady A2 i drogi ekspresowej S3,
- zespoły miast: Lubuskie Trójmiasto (Sulechów – Zielona Góra – Nowa Sól), Gorzów Wlkp. – Skwierzyna, Żary – Żagań – Szprotawa,
- miejskie ośrodki rozwoju: I rzędu o znaczeniu krajowym (Zielona Góra, Gorzów Wlkp.), II rzędu o znaczeniu regionalnym (Nowa Sól, Żary, Żagań, Gubin, Słubice, Kostrzyn nad Odrą, Świebodzin, Międzyrzecz), o znaczeniu ponadlokalnym (Szprotawa, Sulechów, Skwierzyna, Krosno Odrzańskie, Strzelce Krajeńskie, Drezdenko, Sulęcín, Wschowa),
- strefy przyspieszonej urbanizacji, do których zaliczają się zespoły miast, aglomeracja gorzowska, pasmo rozwoju kostrzyńsko-drezdeneckie i miasta transgraniczne Gubin-Guben, Słubice-Frankfurt nad O., Kostrzyn nad Odrą-Kietz.

Województwo zachodniopomorskie dzieli się na 114 gmin i 21 powiatów. Spośród 65 miast województwa trzy są miastami na prawach powiatu. Odsetek ludności miejskiej wynosi 68,8%, 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-kołobrzegi 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 mieszkaniom 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.

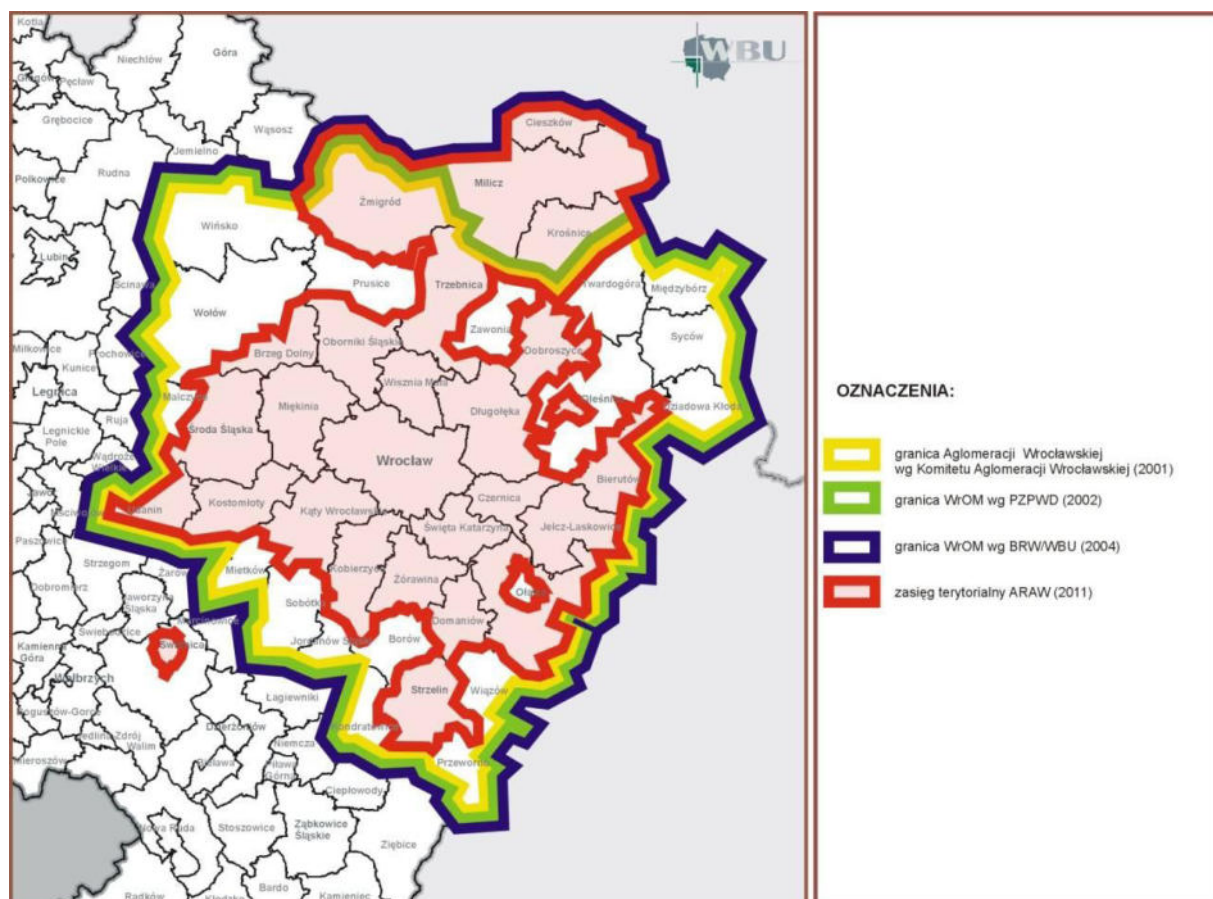
2.4.2.1. Obszary metropolitalne

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, zamieszkały 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 Środkowo-europejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65. Miasto pełni rolę głównego ośrodka administracyjnego, dużego centrum usługowego oraz produkcyjnego. Jest także jednym z głównych ośrodków akademickich kraju.

Rysunek 18. Konceptcje delimitacji Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego oraz aglomeracji Wrocławskiej po 1998 roku



Źródło: WBU Wrocław

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.

Obszar metropolitalny i transgraniczny region metropolitalny Szczecina

Szczecin, liczący 409 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.

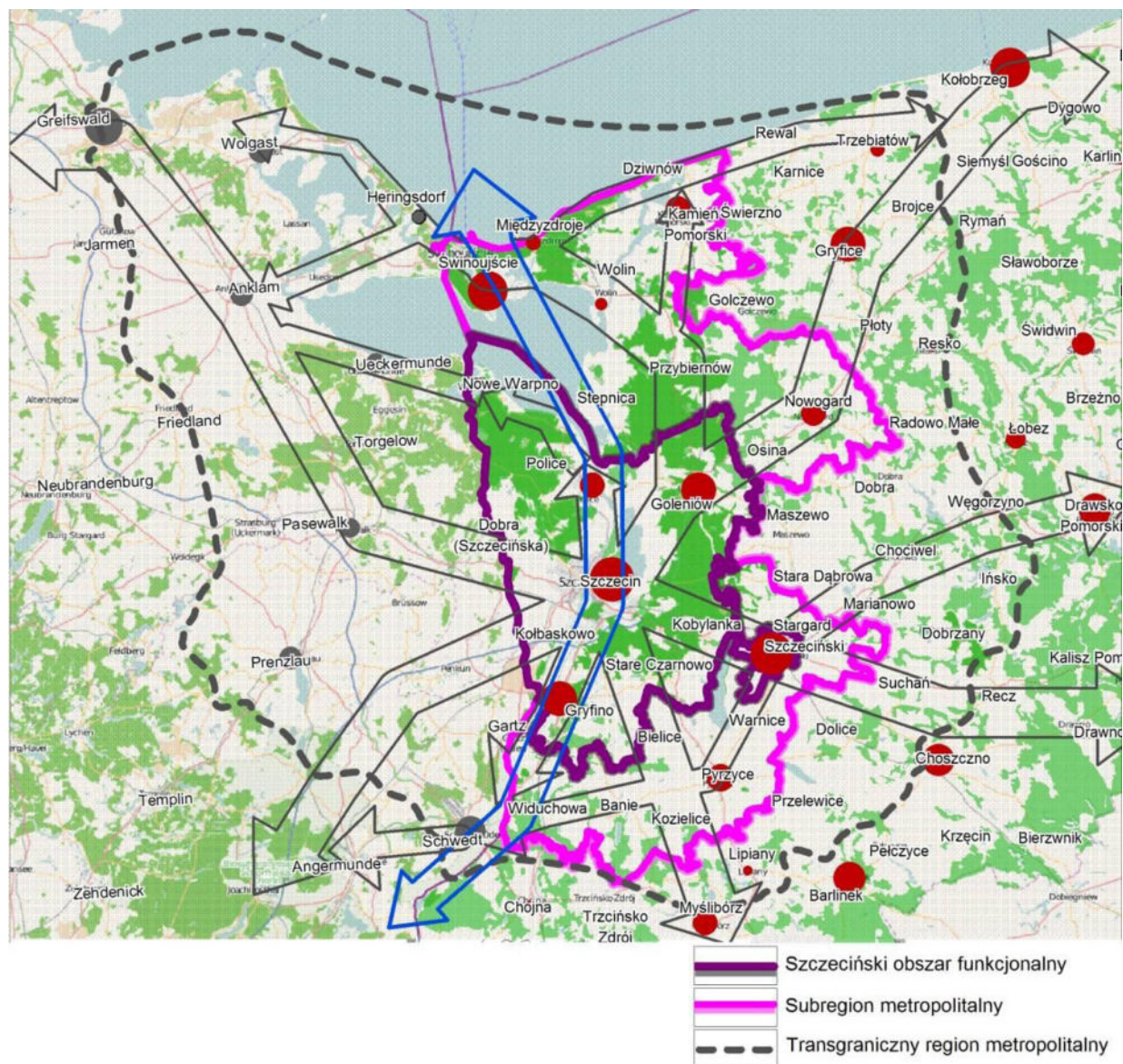
W obszarze powiązań funkcjonalnych Szczecina wydzielono:

- 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, Kobyłankę, 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 i Brandenburgii, w tym miasta Wolgast, Anklam, Ückeründe, gminę Heringsdorf, Pasewalk, Gartz i Schwedt. Liczba mieszkańców TRMS 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 19. Szczeciński Obszar Metropolitalny (SOM) i Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina



Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego 2010 r.

2.4.2.2. Krajowe ośrodki wzrostu

Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski zaliczone zostały w KPZK 2030 do ośrodków krajowych pełniących niektóre funkcje metropolitalne. o ich randze decydują: wielkość, funkcje administracyjne (siedziby wojewódzkich władz samorządowych i rządowych) oraz powiązania zewnętrzne.

Zielona Góra liczy 119 tys., a Gorzów Wlkp. 125 tys. mieszkańców (2010 r.). Łącznie w obu miastach mieszka 38,6% ludności miejskiej województwa i stanowi to jednocześnie prawie jedną czwartą populacji województwa ogółem. Do roku 2020 przewiduje się spadek liczby mieszkańców o niecały tysiąc w każdym z tych miast, a w kolejnej dekadzie o ok. 2,4 tys. W Zielonej Górze i o ok. 3,2 tys. W Gorzowie Wlkp.

Oba miasta, w których znajdują się siedziby władz administracyjnych samorządowych i rządowych, są oddalone od siebie o 105 km. Oba leżą w Środkoeuropejskim Korytarzu Transportowym CETC-RO-UTE65 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.

2.4.2.3. 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 (119 tys. mieszkańców), Legnica (102 tys.), Jelenia Góra (83 tys.), zespół miast Dzierżoniów-Bielawa-Pieszycy (76 tys.), Lubin (75 tys.) Głogów (69 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 Dzierżoniów 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 zmianie Planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego znajduje się 8 miast o znaczeniu regionalnym II rzędu, wśród których największe są Nowa Sól (40 tys. mieszkańców) i Żary (38 tys.) oraz liczący 27 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 w województwach dolnośląskim i zachodniopomorskim. Tym samym ich oddziaływanie w skali całego obszaru studium jest odpowiednio mniejsze.

Nowa Sól i Żary to 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 nad Odrą powstaje klaster papierniczy; miasto może spełniać także rolę węzła transportu intermodalnego.

Kostrzyn nad Odrą, Słubice oraz Gubin można zaliczyć do miast o charakterze transgranicznym. Wśród nich największym potencjałem odznacza się ośrodek miejski podzielony granicą – Słubice-Frankfurt n. O, skupiające ponad 76 tys. mieszkańców.

W **województwie zachodniopomorskim** ośrodkiem o znaczeniu ponadregionalnym jest Koszalin (109 tys. mieszkańców); oprócz niego istnieje 5 ośrodków regionalnych i równoważenia rozwoju: Stargard Szczeciński (70 tys.), Kołobrzeg (47 tys.), Świnoujście (42 tys.), Szczecinek (41 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 funkcje w dziedzinie edukacji, nauki, kultury, ochrony zdrowia i administracji. Kołobrzeg z kolei to największa miejscowość wypoczynkowo-uzdrowiskowa 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 centralnej części 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. 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.

2.4.2.4. 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 różnic 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 dolnośląskiego.

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

Łęknica (po stronie niemieckiej Bad Muskau) wyróżnia się atrakcyjnością turystyczną dzięki położeniu w bezpośrednim sąsiedztwie geoparku Łuk Mużakowa. W mieście znajduje się drogowe przejście graniczne przez Nysę Łużycką z połączeniem 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. Ważnym elementem jest również usytuowanie siedziby „Euroregionu Sprewa – Nysa – Bóbr w Gubinie oraz „Euroregion Spree – Neiße – Bober” w Guben. Duże znaczenie dla przyszłego rozwoju miasta mogą mieć złoża węgla brunatnego znajdujące się w gminie wiejskiej Gubin i Brody.

Słubice znacznie ustępują pod względem potencjału demograficznego i społecznego swojemu odpowiednikowi po stronie niemieckiej, 60-tysięcznemu Frankfurtowi nad Odrą. Miasto znajduje się w II Paneuropejskim Korytarzu Transportowym, przebiegają przez nie autostrada A2 i magistrała kolejowa E20 Berlin – Warszawa. W Słubicach jest port rzeczny, który po modernizacji pełnić ma funkcje gospodarcze i turystyczne. Działa tu też uczelnia wyższa Collegium Polonicum, ściśle współpracująca z Europejskim Uniwersytetem Viadrina we Frankfurcie n. O., oraz Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna. Prowadzone są prace zmierzające do powstania wspólnego dla obu miast zintegrowanego planu rozwoju.

Kostrzyn nad Odrą (po stronie niemieckiej Kietz) jest miastem przemysłowym, z dobrze rozwiniętym przemysłem, zwłaszcza papierniczym, oraz węzłem komunikacyjnym z przejściami granicznymi: drogowym i kolejowym, potencjalnym węzłem transportu intermodalnego. Jest siedzibą Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Na Odrze usytuowany jest port rzeczny z przystanią pasażerską. Historyczne centrum miasta znajduje się po stronie polskiej, jednakże wymaga ono odbudowy ze zniszczeń II wojny światowej.

Gryfino, podobnie jak Pieńsk w województwie dolnośląskim, nie ma niemieckiego miasta-odpowiednika 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 ich zabudowy z zagrodowej na jednorodzinną z gęstą siatką ulic, bez wykształconych przestrzeni publicznych i terenów zielonych. Współczesna zabudowa podmiejska rozlewa się w sposób niekontrolowany i często bezładny. 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.

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.

Tabela 6. 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.)	881,9	374,5	536,7	1 793,2	15 152,6
Odsetek ludności wiejskiej (%)	30,4	36,7	31,2	31,8	39,4
Liczba wsi	2 534	1 346	3 088	6 968	53 297
Przeciętna wielkość wsi (liczba mieszkańców)	348,0	278,2	173,8	257,3	284,3
Gęstość wsi (liczba wsi na 100 km ²)	11,8	7,6	7,6	9,1	13,8

Źródło: Dane GUS.

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 30,4% 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.

W województwie występują cztery koncentracje powiatów o najwyższym poziomie urbanizacji. Są to powiaty obszaru LGOM (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, strzebińskim oraz w powiecie legnickim i milickim.

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 79,9% mieszkańców, natomiast z kanalizacji 30,1%. Tylko 12,6% 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 36,7% 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 Zie-

lonej Góry.

Liczba mieszkańców wsi wzrosła od roku 1995 o 3,6%; 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 23,3%, a dostęp do sieci gazowej, mimo trzykrotnego od 2000 r. przyrostu długości sieci gazowej na terenach wiejskich, ma 12,3% mieszkańców wsi.

W **województwie zachodniopomorskim** obszary wiejskie zamieszkuje 31,2% 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 86,0% mieszkańców wsi, kanalizacyjnej 43,8%, z gazu 17,2%. 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.

2.4.3.1. 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 idącym przeobrażeniom. 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 59,9% 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.¹⁴

Wg badań przeprowadzonych przez prof. dr hab. Barbarę Kutkowską z zespołem¹⁵ 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 Świdnicy, 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 40,7% powierzchni województwa. Najwyższym udziałem użytków rolnych (powyżej 60%) legitymują się gminy położone we wschodniej części podregionu zielonogórskiego oraz w północnej części podregionu gorzowskiego.

Na podstawie udziału klasy gleb najlepszych (klasy bonitacyjne I-III) wydzielono w województwie 3 okręgi i 5 podokręgów 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 znajdują się obszary predysponowane do uprawy zbóż i roślin okopowych (w centrum i na południu regionu), strefy użytków zielonych (w pradolinach rozcinających równoleżnikowo województwo oraz w dolinach dużych rzek) oraz potencjalne obszary sadownicze (o najsłabszych glebach, głównie na północy i zachodzie województwa). Na tle kraju rolnictwo lubuskie wyróżnia się w produkcji drobiarskiej. Tu znajdują się również jedne z największych stad bydła mlecznego. W województwie szybkim tempie rośnie liczb gospodarstw agroturystycznych i ekologicznych. Uważa się, że rolnictwo powinno przyjmować charakter wielofunkcyjny – obok tradycyjnej funkcji produkcji rolnej coraz wyraźniej zaznacza się przetwórstwo oraz inna aktywność pozarolnicza (handlowa, transportowa, budowlana). Większość gospodarstw wiejskich prowadzi już działalność pozarolniczą. Ciągłe silną pozycję w funkcjonalności obszarów wiejskich na terenie województwa lubuskiego pełni gospodarka leśna. W województwie lubuskim zidentyfikowano dwa obszary suburbanizacji, wokół Gorzowa Wielkopolskiego i Zielonej Góry.

¹⁴ Powszechny Spis Rolny 2010. Raport z wyników województwa dolnośląskiego. Urząd Statystyczny we Wrocławiu, Wrocław 2011.

¹⁵ Leśnictwo 2010. GUS Warszawa 2011.

Województwo zachodniopomorskie. Grunty użytkowane rolniczo zajmowały w 2011 roku powierzchnię 49,2% powierzchni województwa. Najwyższym wskaźnikiem waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej charakteryzują się powiat pyrzycki oraz rejony w południowo-zachodniej części województwa. Potencjalnie najgorsze warunki uprawy panują we wschodniej części województwa, a stopień wykorzystania przestrzeni produkcyjnej i zależy w dużej mierze od kondycji ekonomicznej gospodarstw rolnych.

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, przemysłowo-usługowa z dopełniającą (pierwotną) rolniczą oraz utrzymująca się funkcją leśną,
- **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.

Liczba gospodarstw rolnych wynosi 48 tys. Dominującą grupą są gospodarstwa do 10 ha, które zajmują jednak zaledwie 7,6% użytków rolnych. Grupa gospodarstw średnich o powierzchni 10-50 ha liczy 10 tys., a powierzchnia gruntów użytkowanych przez nie wynosi 22%. Gospodarstwa duże, powyżej 50 ha – zajmują 666 tys. ha. których mimo iż ich liczba spada (3,1 tys.) to zajmowany przez nie obszar wzrasta.

W strukturze zasiewów dominują uprawy zbożowe (64,3%), rośliny przemysłowe (buraki i rzepak) uprawiane były na 19,3% powierzchni upraw (w 2008 było 15,6%), rośliny pastewne na 8,4%. Struktura zasiewów w województwie zachodniopomorskim charakteryzuje się nadmiernym udziałem upraw roślin zbożowych oraz ciągłym wzrostem udziału roślin oleistych (rzepak). W hodowli zwierzęcej utrzymuje się tendencja spadkowa od 1999 roku nastąpił (za wyjątkiem drobiu).

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 Kołbaskowo i Dobra, nastąpił prawie dwu- i trzykrotny wzrost liczby mieszkańców w przeciągu 15 lat. Drugi kierunek ekspansji skierowany jest na wschód, na gminy Kobyłka i Goleńców. 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 wciąż jeszcze na drugi plan.

Tabela 7. Wybrane dane o sieci komunikacyjnej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec (2011 r.)

Wskaźnik	Dolnośląskie	Lubuskie	Zachodnio-pomorskie	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) w tym:	1 400,8	907,5	1 136,6	3 444,9	19 799,2
autostrady (w km)	222,3	89,2	21,6	333,1	1 069,6
drogi ekspresowe (w km)	13,0	59,4	139,5	211,9	1 069,1
Drogi wojewódzkie (w km)	2 360,2	1 592,83	2 113,6	6 066,63	28 412,6
Linie kolejowe normalnotorowe eksploatowane (w km)	1 769	967	1 203	3 939	20 228
zelektryfikowane (w km)	1 053	328	754	2 135	11 880
Gęstość sieci kolejowej (w km na 100 km ²)	8,9	6,9	5,3	6,9	6,5
Ruch pasażerski w portach lotniczych (w tys. osób)	1 626	7	262	1 896,0	21 887,0

Źródło: Dane GUS.

Część infrastruktury transportowej regionu funkcjonuje w ramach programu rozwoju transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T). Obecnie należą do nich: autostrady A2, A4, A6 i projektowana (w budowie) A18, droga krajowa nr 3 (w części jako droga ekspresowa S3), linie kolejowe E20 Berlin – Warszawa, E-30 Drezno – Kijów, E59 Szczecin – Poznań – Wrocław, C-E59 Świnoujście – Zielona Góra – Międzyzlesie, Odra od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia do Zalewu Szczecińskiego, porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu oraz porty lotnicze Wrocław Strachowice i Szczecin-Goleniów. Województwa postulowały włączenie do sieci TEN-T dalszych elementów infrastruktury transportowej: projektowanych dróg ekspresowych S5, S6, S10, S11, portu morskiego w Policach, odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej, a w powiązaniach zewnętrznych – autostrad morskich Świnoujście – Ystad i Świnoujście – Kłajpeda oraz portu lotniczego Zielona Góra-Babimost. W wyniku rewizji wytycznych UE w sprawie sieci TEN-T przeprowadzonej w latach 2010-2013, wraz z wejściem w życie nowego rozporządzenia w tej sprawie w 2014 roku, do sieci TEN-T zostaną włączone ww. drogi ekspresowe, transgraniczne połączenie drogowo łączące miejscowości: Zittau (RFN)– Porajów (PL) – Hradek nad Nisou (CZ), port morski w Policach i autostrada morska Świnoujście – Ystad/ Trelleborg.

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 inwestycje komunikacyjne wielokrotnie kolidują z tymi obszarami, stanowią bariery ekologiczne, uniemożliwiające migracje organizmów żywych. Dalszy rozwój infrastruktury transportowej wymaga uwzględnienia tych konfliktów i zapobiegania negatywnym skutkom już na etapie planowania.

2.5.1.1. Sieć drogowa

Podstawowy szkielet sieci dróg kołowych polskiej części pogranicza Polski i Niemiec tworzą drogi o przebiegu południkowym:

- droga ekspresowa S3/droga krajowa nr 3 (E65) Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wlkp. – Zielona Góra – Jakuszyce,
- droga krajowa nr 11 (docelowo S11) Kołobrzeg – Koszalin – Szczecinek – Piła – Poznań,
- droga krajowa nr 5 (docelowo S5) Poznań – Wrocław – Lubawka
- oraz drogi o przebiegu równoleżnikowym:
- autostrada A2 (E30) Świecko – Poznań – Warszawa i dalej do Moskwy,
- autostrady A4 Jędrzychowice – Wrocław – Katowice i A18/droga krajowa nr 18 Olsztyna-Golice -Krzyżowa,
- autostrada A6/droga krajowa nr 6 (docelowo S6) Kołbaskowo – Szczecin – Gdańsk,
- droga krajowa nr 10 (docelowo S10) Lubieszyn – Szczecin -Toruń – Płońsk,
- droga krajowa nr 22 Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wlkp.-Tczew,
- droga krajowa nr 20, Stargard Szczeciński – Szczecinek – Gdynia,
- droga krajowa nr 12 Łęknica – Żary – Szprotawa – Leszno – Jarocin,
- droga krajowa nr 8 Warszawa – Wrocław – Kudowa Zdrój (docelowo S8 na odcinku Warszawa – Wrocław),
- droga krajowa nr 94 Zgorzelec – Legnica – Wrocław – Opole.

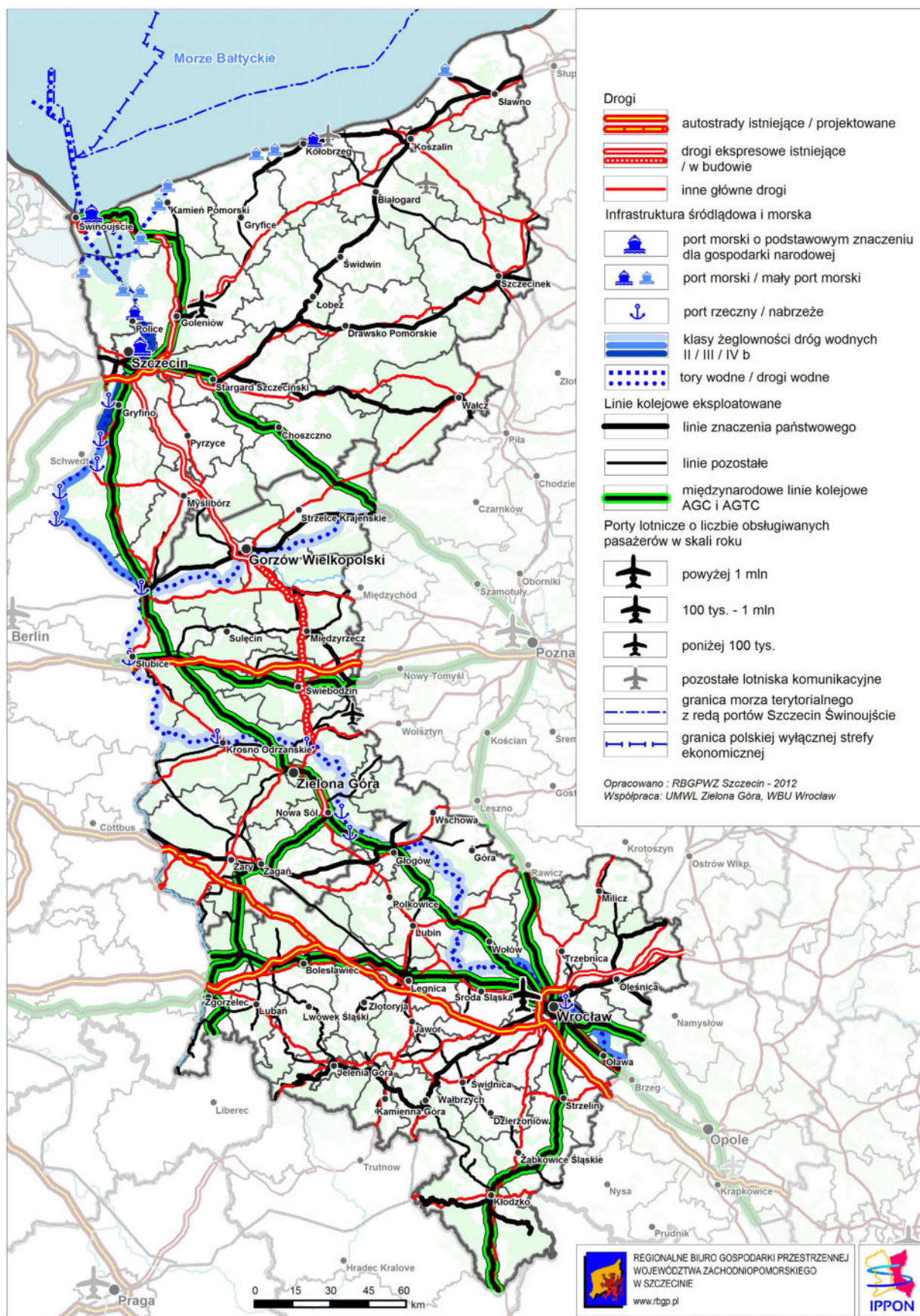
Sieć tę uzupełniają pozostałe drogi krajowe oraz drogi wojewódzkie.

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 przy znacznym udziale ruchu ciężkiego. Tylko 50% dróg krajowych jest w stanie dobrym. 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.

Najważniejsze realizowane bądź planowane inwestycje drogowe na obszarze studium to:

- budowa autostrady A18 Olszyna – Golnice (przebudowa jezdni południowej),
- budowa drogi S3 Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – (węzeł na A2) – Sulechów,
- budowa drogi S3 Sulechów – Nowa Sól – Legnica (węzeł A4),
- budowa drogi S3 Legnica (węzeł A4) – Lubawka, po 2013 r.,
- budowa drogi S5 odcinka Korzeńsko – Wrocław (węzeł A8),
- budowa drogi S6 na odcinku od Goleniowa do obwodnicy Słupska,
- budowa stałego przejścia przez Świnę w Świnoujściu (tunelu), łączącego wschodnią i zachodnią część miasta,
- budowa zachodniej obwodnicy Szczecina, ze stałą przeprawą (most wysokowodny lub tunel) przez Odrę.

Rysunek 20. Sieć komunikacyjna



2.5.1.2. Sieć kolejowa

Sieć kolejowa polskiej części pogranicza Polski i Niemiec, podobnie jak drogowa, obsługuje dwie główne relacje: południkową i równoleżnikową. Szkielet sieci kolejowej oparty jest o linie objęte umowami AGC i AGTC. W relacji południkowej są to linie:

- E59 Świnoujście – Szczecin – Poznań – Wrocław,
- C-E59 Świnoujście – Szczecin – Wrocław – Chałupki, C59/1 Nowa Sól – Żagań – Węglińiec – Zgorzelec – Zawidów i C59/2 Wrocław – Międzyzlesie,
- a w relacji równoleżnikowej linie:
- E20/C-E20) – Poznań – Warszawa – Terespol,
- E30 Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Medyka,
- C-E30 Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Medyka oraz C30 Horka – Zgorzelec.

W skład podstawowej sieci kolejowej wchodzi też inne ważne linie o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, nieobjęte umowami AGC i AGTC, m.in. linie:

- nr 274 Wrocław – Jelenia Góra – Zgorzelec,
- nr 14 Łódź Kaliska – Forst,
- nr 275 Legnica – Żagań – m. Gubinek,
- nr 275 Wrocław Muchobór – Gubinek (na odcinku Wrocław Muchobór – Miłkowice linia objęta umowami AGC i AGTC),
- nr 358 Gubin – Czerwieńsk – Zbąszynek i 367 Zbąszynek – Międzyrzecz – Gorzów Wlkp. (połączenie Zielona Góra – Gorzów Wlkp.),
- nr 203 Tczew – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn nad Odrą,
- nr 404 Kołobrzeg – Szczecinek oraz jej przedłużenie nr 405 Szczecinek – Piła,
- nr 403 Piła Północ – Wałcz – Kalisz Pomorski – Ulikowo,
- nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie,
- nr 202 Gdańsk – Koszalin – Stargard Szczeciński.

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.

Sieć podstawową na obszarze studium uzupełniają linie lokalne. Trwająca niemal 20 lat dekapitalizacja infrastruktury kolejowej spowodowała spadek zainteresowania komunikacją kolejową wśród potencjalnych klientów, masowe zawieszanie kursowania pociągów oraz likwidację szeregu lokalnych linii kolejowych. Po przejściu roli organizatora kolejowych przewozów regionalnych przez województwa od 2005 roku sytuacja uległa pewnej poprawie. Obecnie na części tych linii odbywa się normalny ruch, na niektórych tylko towarowy. Część linii jest jednak nadal zamknięta, nieprzejezdna lub poddawana rozbiórce. Około połowy miast powiatowych na obszarze Studium nie ma czynnej stacji kolejowej. z rozbudowanej sieci kolei wąskotorowych (zwłaszcza w województwie zachodniopomorskim) zostały tylko dwie trasy turystyczne.

Inwestycje i modernizacje dotyczą w pierwszym rzędzie magistralnych linii kolejowych: E30 (m.in. Wdrożenie ERTMS – Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym, w tym Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami – ETCS i Globalnego Systemu Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej – GSM-R, elektryfikacja, budowa mostu przez Nysę Łużycką), E59 i C-E59. Ponadto w poszczególnych województwach modernizacje objąć mają główne szlaki, zapewniające połączenia międzyregionalne i wewnątrzregionalne: w dolnośląskim linii Wrocław – Jelenia Góra i Wrocław – Zgorzelec, w lubuskim linii Czerwieńsk – Gubin, Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wlkp. – Krzyż, w zachodniopomorskim linii Kołobrzeg – Goleniów (wraz z budową odgałęzienia do portu lotniczego w Goleniowie).

2.5.1.3. Drogi wodne śródlądowe

Główną śródlądową drogą wodną na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec jest Odra. Warunki żeglugowe na Odrze są zróżnicowane:

- na odcinku środkowym skanalizowanym, od Kanału Gliwickiego do Brzegu Dolnego – III klasa żeglowności i zadowalający stan techniczny obiektów hydrotechnicznych,
- na odcinku środkowym od Brzegu Dolnego do ujścia Warty (617,6 km) – II klasa żeglowności, stan infrastruktury technicznej bardzo zły (w roku suchym głębokość tranzytowa utrzymywana jest sporadycznie),
- na odcinku dolnym od ujścia Warty do Ognicy (697,0 km) – III klasa żeglowności,
- na odcinku dolnym z Ognicy do Szczecina – Vb klasa żeglowności.

Wszystkie główne śródlądowe drogi wodne w szczecińskim węźle wodnym oraz jezioro Dąbie mają również klasę żeglowności Vb.

Najbardziej dostępny dla żeglugi odcinek tej drogi wodnej ma połączenie – za pośrednictwem kanałów Odra-Hawela i Odra-Sprewa – z systemem niemieckim i zachodnioeuropejskich dróg wodnych, odbywa się na nim transport towarowy (z i do portów w Szczecinie i Świnoujściu) i pasażerski.

W województwie dolnośląskim nad Odrą zlokalizowanych jest sześć portów (z czego czynne są tylko dwa porty we Wrocławiu), w województwie lubuskim również sześć portów i przystani, w województwie zachodniopomorskim pięć nabrzeży przeładunkowych oraz port morski w Szczecinie.

Przewozy ładunków żeglugą śródlądową na Odrze związane są głównie z wydobyciem kruszywa (75% ogółu przewozów). Przewożony jest także węgiel z województwa śląskiego do Wrocławia. Turystyczne przewozy pasażerskie, możliwe są tylko w dolnym odcinku rzeki, we Wrocławiu i Szczecinie oraz lokalnie w jej środkowym biegu.

Tabela 8. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową na obszarze województwa dolnośląskiego według relacji przewozów w 2008 roku¹⁶

Relacja	tony	tonokm.
	(tys.)	
Przewozy w granicach woj. dolnośląskiego	174	1555
Przewozy do/z woj. dolnośląskiego	282	53827
Przewozy przez woj. dolnośląskie	2	1176
Razem przewozy na obszarze woj. dolnośląskiego	632	56558

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 województwie zachodniopomorskim za priorytetowe inwestycje uważa się modernizację zabudowy hydrotechnicznej na Odrze granicznej a w szczególności osiągnięcia parametrów IV klasy żeglowności Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Ognica (km 697,0) – Hohensaaten (km 667,2) – zrównanie z parametrami kanału Odra-Hawela, modernizację szczecińskiego węzła wodnego, budowę portu rzecznego w Szczecinie, zintegrowanego z portem morskim. Poprawi to wykorzystanie funkcji żeglugowej Odry na jej najbardziej dostępnym, dolnym odcinku.

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

Drugą, praktycznie niewykorzystywaną przez żeglugę drogą wodną jest Warta, która do ujścia Noteci ma

¹⁶ Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Dolnośląskiego. Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu P.P., Warszawa, Wrocław 2006.

II klasę żeglowności i jest częścią śródlądowego połączenia wodnego w - O; które oprócz niej składa się z Noteci dolnej swobodnie płynącej do Krzyża (II kl.), Noteci dolnej skanalizowanej (kl. Ib), Kanału Bydgoskiego (kl. II), i Brdy skanalizowanej (KL.II). Na Warcie znajduje się przystań pasażerska w Gorzowie Wlkp. Nysa Łużycka od Gubina do ujścia do Odry ma klasę Ia. W Gubinie i Zasiękach znajdują się małe przystanie pasażerskie.

Śródlądowym akwenem, zakwalifikowanym 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. Znajduje się na nim kilka małych portów morskich, służących głównie żeglarstwu i rybołówstwu.

2.5.1.4. Transport lotniczy

Największym portem lotniczym na obszarze studium jest port lotniczy we Wrocławiu, leżący w odległości ok. 10 km od centrum miasta i w sąsiedztwie węzła autostrady A4. W porcie, obsługującym obecnie 1,6 mln pasażerów w ciągu roku, przewiduje się docelowo obsługę 7 mln.

Drugim co do wielkości portem lotniczym jest Szczecin – Goleniów, znajdujący się w odległości 45 km od centrum Szczecina. Obsługuje rocznie niespełna 300 tys. pasażerów.

Oba porty lotnicze należą do sieci TEN-T.

Trzeci co do wielkości port lotniczy Zielona Góra – Babimost (34 km od centrum Zielonej Góry) obsługuje rocznie niespełna 5 tys. pasażerów. Terminal jest przystosowany do obsługi 100 tysięcy osób rocznie. Konkurencją dla lotnisk na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec stanowią lotniska w Poznaniu i, przede wszystkim, Berlinie.

Na obszarze studium znajdują się też inne lotniska, niepełniące funkcji komunikacyjnych, lecz sportowe, sportowo-usługowe i sanitarne. Na terenie województwa dolnośląskiego jest 9 lotnisk, w województwie lubuskim dwa, w województwie zachodniopomorskim cztery. Lotnisko sportowe i sanitarne w Zegrzu Pomorskim, w odległości 30 km od Koszalina, przewidziane jest do rozbudowy i nadania mu funkcji komunikacyjnych.

Ponadto we wszystkich województwach znajduje się kilkanaście lotnisk i obiektów lotniskowych, nieużytkowanych w celach lotniczych. Należą one do prywatnych właścicieli lub do gmin. Niektóre z tych obiektów całkowicie zmieniły funkcję, inne zachowały elementy infrastruktury lotniskowej.

2.5.1.5. Transport morski

Punkty węzłowe transportu morskiego – porty morskie – znajdują się tylko w województwie zachodniopomorskim. Portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są porty w Szczecinie i Świnoujściu. W obu portach przeładowuje się rocznie po ok. 8-10 mln ton towarów. Szczecin jest głównie portem drobnicowym i kontenerowym, natomiast Świnoujście jest największą polską bazą promową. Port morski w Szczecinie rozbudowuje potencjał przeładunku kontenerów, potrzebny jest tu także terminal pasażerski dla obsługi dużych statków wycieczkowych i stanowiska do obsługi barek przyplływających Odrą. Potencjał Świnoujścia wzrośnie po ukończeniu budowy portu zewnętrznego wraz z terminalem gazu LNG. Dostęp od strony lądu do portu morskiego w Świnoujściu zapewnia droga krajowa nr 3 (S3) i magistralna linia kolejowa E59/C-E59.

Do portów w Szczecinie i Świnoujściu dostęp od strony lądu zapewniają drogi krajowe nr 3 (S3) i nr 6 (A6) oraz linie kolejowe nr 273 (C-E59), 351 (E59), 401 (E59/C-E59).

Dostęp od strony morza zapewniają tory wodne na Zatoce Pomorskiej i Zalewie Szczecińskim. Na Zatoce Pomorskiej znajdują się położone w obszarze redy dwa tory podejściowe: „tor podejściowy do Świnoujścia” o głębokości technicznej 14,5 m oraz „tor podejściowy północny do Świnoujścia na Zatoce Pomorskiej” o głębokości technicznej 14,3 m, co pozwala na zawijanie do portu morskiego w Świnoujściu statków o maksymalnym zanurzeniu 13,2 oraz kotwicowiska. Ze Świnoujścia do Szczecina prowadzi przez Zalew Szczeciński tor o minimalnej głębokości technicznej 10,5 m, co pozwala na zawijanie do portu morskiego w Szczecinie statków o maksymalnym zanurzeniu 9,15 m.

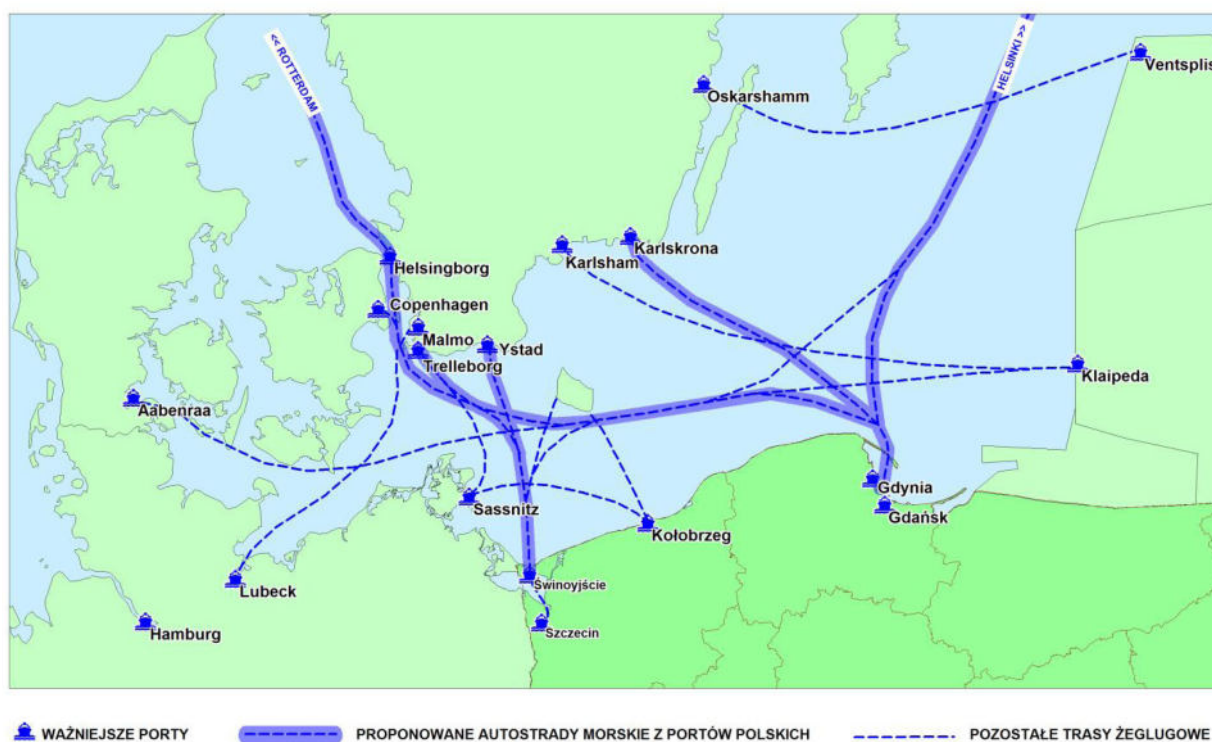
Na skutek ułożenia rosyjsko-niemieckiego gazociągu na Zatoce Pomorskiej na zbyt małej głębokości ograniczono możliwość ewentualnego pogłębienia w przyszłości dotychczasowej północnej trasy podejściowej do Świnoujścia (znajdującej się na obszarze niemieckiej wyłącznej strefy ekonomicznej) dla statków o zanurzeniu maksymalnym dla Bałtyku (15 m), bez konieczności zagłębienia Gazociągu Nord Stream na jego skrzyżowaniu z tą trasą żegludową.

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 morskim w Szczecinie,
- rozbudowie infrastruktury na nowych terenach portowych w Szczecinie.

Kolejnym pod względem wielkości obrotów jest port morski w Policach. Port przeladowuje rocznie ponad 2 mln ton – prawie w całości są to ładunki masowe na potrzeby Zakładów Chemicznych Police. Dostęp do portu morskiego 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 Świnoujście – Szczecin.

Rysunek 21. Autostrady morskie



Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego

Spośród portów położonych nad otwartym morzem wyróżnia się port morski w Kołobrzegu, będący największym portem handlowym na środkowym wybrzeżu. Rocznie przeladowuje 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. Lokalne znaczenie ma port morski w Darłowie, głównie jako port rybacki i baza turystyczna; odbywają się tu także przeladunki towarowe. Oba porty mają od strony lądu połączenia kolejowe oraz dobry dostęp do drogi krajowej nr 6, a port morski w Kołobrzegu także do drogi nr 11. Porty w Dziwnowie, Mrzeżynie i Dźwirzynie są małymi portami turystyczno-rybackimi. Małe porty morskie nad Dziwną i Zalewem Kamieńskim (w Wolinie, Kamieniu Pomorskim) oraz nad Zalewem Szczecińskim i Roztoką Odrzańską (w Trzebieży, Lubinie, Nowym Warpnie, Stepnicy) nie mają

większego ponadregionalnego znaczenia gospodarczego. Są portami rybackimi i stanowiącymi potencjał dla rozwoju lokalnej aktywności gospodarczej. Nie przewiduje się zmiany ich funkcji, przy jednoczesnym wzmocnieniu ich funkcji turystycznej – dla potrzeb żeglarstwa, w ramach Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, z wyjątkiem portu w Stepnicy, który po uzyskaniu dogodnego połączenia komunikacyjnego z Goleniowskim Parkiem Przemysłowym mógłby być wykorzystany jako port morski do jego obsługi.

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

Zaopatrzeniu mieszkańców i podmiotów gospodarczych w energię elektryczną i gaz służą krajowe systemy przesyłowe oraz dystrybucyjne. W poszczególnych województwach zlokalizowane są elektrownie i kopalnie gazu, które chociaż są elementami krajowych systemów energetycznych, to w pierwszym rzędzie zasilają przyległe rejony. Na uwagę zasługuje fakt konieczności rozbudowy i modernizacji elektroenergetycznej sieci przesyłowej i dystrybucyjnej występującej na obszarze studium.

2.5.2.1. Elektroenergetyka

Na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec podstawowymi źródłami energii elektrycznej są: Elektrownia Turów S.A. (moc osiągalna po modernizacji 2106 MW) w gminie Bogatynia, w której spalany jest węgiel brunatny z kopalni w Turoszowie, oraz Zespół Elektrowni Dolna Odra S.A. (1750 MW) z elektrowniami w Nowym Czarnowie koło Gryfina i Szczecinie, gdzie spala się węgiel kamienny oraz biomasę. Obie firmy energetyczne należą do największych producentów energii elektrycznej w Polsce i mają po około 7% udziału w krajowej produkcji.

Oprócz tych elektrowni znaczącymi dostawcami energii elektrycznej są: Zespół Elektrociepłowni Wrocławskich Kogeneracja S.A. (o łącznej mocy elektrycznej 363 MW), elektrociepłownie w Gorzowie Wlkp. (94 MW) i Zielonej Górze (222 MW), elektrownia zakładów papierniczych w Kostrzynie nad Odrą (28 MW) oraz elektrownia szczytowo-pompowa Żydowo w województwie zachodniopomorskim (156 MW). EC Pomorzany w Szczecinie, EC Gorzów Wlkp. oraz Fortum lub EC Siechnice we Wrocławiu przewidują rozwój elektroenergetyki opartej o technologie gazowe i w przyszłości mogą stanowić znaczącą grupę odbiorców paliwa gazowego. Ponadto na terenie województw funkcjonują duże farmy wiatrowe, w szczególności zlokalizowane na terenie województwa zachodniopomorskiego.

Mniejszymi dostawcami energii elektrycznej są rozproszone po całym obszarze elektrownie wodne, szczytowo-pompowe i źródła wiatrowe.

Z uwagi na uwarunkowania historyczne (generacja energii elektrycznej, która odbywała się w źródłach systemowych zlokalizowanych w głównej mierze na południu Polski oraz przesył i dystrybucja energii elektrycznej do odbiorców na terenie całego kraju) infrastruktura elektroenergetyczna wysokich i najwyższych napięć wymaga znacznej rozbudowy i modernizacji, w szczególności na terenie północnej części kraju. Wstąpienie Polski do Unii Europejskiej i podjęcie zobowiązań akcesyjnych w zakresie promowania gospodarki niskoemisyjnej, zaskutkowało pojawieniem się regulacji prawnych wspierających rozwój źródeł rozproszonych (w tym w szczególności źródeł odnawialnych). Sytuacja ta wymaga znaczącego przekonfigurowania pracy sieci. Powyższe, wraz z faktem znaczącego zużycia infrastruktury elektroenergetycznej oraz wzrostem zapotrzebowania na moc, wskazuje potrzebę rozbudowy oraz modernizacji infrastruktury elektroenergetycznej, zarówno Operatora Systemu Przesyłowego, jak i Operatorów Systemów Dystrybucyjnych. Zagadnienia te (związane z modernizacją, przebudową i budową infrastruktury) winny znaleźć swoje odzwierciedlenie w planach zagospodarowania przestrzennego województw. Część z tych inwestycji została już do tych planów wpisana, pozostałe winny zostać wskazane przy dokonywaniu aktualizacji planów. Dla przykładu plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego wskazuje na potrzebę budowy pierścienia energetycznego wokół aglomeracji szczecińskiej. Planowana jest modernizacja sieci przesyłowych, budowa nowych punktów transformacji NN/110 kV oraz

budowa nowych odcinków elektroenergetycznych linii przesyłowych we wszystkich województwach. Planowana jest także modernizacja i rozbudowa sieci dystrybucyjnych, w szczególności linii wysokich napięć 110 kV. Spowoduje to wzrost bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej, poprawę jakości i niezawodności jej dostarczania, rozwój odnawialnych źródeł energii (poprzez umożliwienie przyłączenia i odbioru energii), przyłączanie do sieci nowych odbiorców energii, wpływający na wzrost aktywizacji gospodarczej i komunalnej województw.

Właściwy i zrównoważony rozwój elektroenergetycznej infrastruktury przesyłowej i dystrybucyjnej jest ponadto niezbędny dla realizacji zamierzeń przewidywanych na obszarze objętym Studium IPPON.

Na obszarze *Studium* funkcjonują dwa połączenia transgraniczne polskiego systemu energetycznego z systemem niemieckim – linie 400 kV Krajnik – Vierraden, pracujące aktualnie na napięciu 220 kV oraz linie 400 kV Mikułowa – Hagenverder.

Województwo zachodniopomorskie brane jest pod uwagę w kontekście proponowanych lokalizacji elektrowni atomowej. W planie zagospodarowania przestrzennego wskazane zostały dwie lokalizacje: w okolicy Gryfina oraz nad jeziorem Kopań, w gminie Darłowo. Inwestor Polska Grupa Energetyczna preferuje jednak lokalizację w miejscowości Gąski (gmina Mielno). Budowa elektrowni atomowej skutkować będzie koniecznością znaczącej rozbudowy infrastruktury elektroenergetycznej umożliwiającej wyprowadzenie mocy z tego źródła, co również, będzie musiało znaleźć swoje odzwierciedlenie w planach zagospodarowania przestrzennego województw.

2.5.2.2. Gazownictwo

Z gazu ziemnego, dostarczanego przez krajowy system przesyłowy, korzysta w województwie dolnośląskim 62,7% mieszkańców, w lubuskim 52,6%, w zachodniopomorskim 60,8%. Głównymi źródłami zasilania krajowego systemu przesyłowego są: złoża krajowe gazu wysokometanowego i zaazotowanego (wykorzystywane lokalnie oraz w sieci przesyłowej na ograniczonym obszarze – głównie na terenie wielkopolski oraz województwa zachodniopomorskiego); zakłady odazotowania gazu; import (głównie z kierunku wschodniego oraz Niemiec) poprzez połączenia międzysystemowe i punkty wejścia do systemu z gazociągu jamalskiego (Rosja – Europa Zachodnia); terminal LNG w Świnoujściu (w budowie) umożliwiający zróżnicowanie kierunków dostaw gazu ziemnego; podziemne magazyny gazu. Eksploatowane złoża gazu znajdują się we wszystkich województwach: w powiatach górowskim i milickim (województwo dolnośląskie), w okolicy Górzycy, Szlichtyngowej, Grochowic i Wilkowa (województwo lubuskie) oraz w rejonach Barnówka i Mostna, Zielina, Karlina, Gorzysławia, Ciechnowa i Daszewa (województwo zachodniopomorskie). Podziemne magazyny gazu znajdują się w województwie dolnośląskim w Wierzchowicach (powiat milicki) oraz w województwie zachodniopomorskim w Daszewie (powiat białogardzki). Planowana jest budowa podziemnego magazynu gazu w gminie Marianowo. Podziemne magazyny gazu nie stanowią samoistnego źródła gazu ziemnego, są natomiast rezerwą systemu gazowego w okresach szczytowego zapotrzebowania na gaz.

Gazowy system dystrybucyjny jest istotnym elementem infrastruktury gazowniczej, pomiędzy systemem przesyłowym a odbiorcami końcowymi. System dystrybucyjny rozprowadza gaz ziemny sieciami gazowymi wysokiego, średniego i niskiego ciśnienia po obszarze województw umożliwiających dostęp społeczeństwa do sieci. Stopień gazyfikacji poszczególnych gmin jest zróżnicowany a rozbudowa sieci uzależniona jest od spełnienia warunków technicznych i ekonomicznych dostarczania i odbioru gazu ziemnego.

W Świnoujściu powstaje terminal LNG, do którego gaz w fazie płynnej (skroplony) będzie dostarczany drogą morską gazowcami, a następnie po poddaniu procesowi regazyfikacji zostanie wprowadzony do systemu przesyłowego (do nowobudowanego gazociągu Świnoujście – Szczecin). W pierwszym etapie terminal będzie mógł odbierać 5 mld m³ gazu rocznie, docelowo jego zdolności przeładunkowe mogą być zwiększone do 7,5 mld m³. W związku z budową terminalu LNG zmianie ulegnie sieć gazociągów przesyłowych. Planowana jest budowa nowych gazociągów: Świnoujście – Szczecin, Szczecin – Lwówek, Lwówek – Odolanów, Szczecin – Gdańsk oraz granica Rzeczypospolitej Polskiej (Lasów) – Taczalin – Radakowice – Gałów – Wierzchowice (powiat milicki) wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na

terenie województwa dolnośląskiego, a także rozbudowa podziemnego magazynu gazu Wierzchowice. W ramach europejskiej inicjatywy budowy korytarza Północ-Południe (N-S) zostanie wybudowanych szereg połączeń międzysystemowych umożliwiających przesył gazu pomiędzy terminalem LNG w Świnoujściu a terminalem LNG w Chorwacji. W Polsce został zdefiniowany zakres programu inwestycyjnego w infrastrukturę gazową, która służyć będzie swobodnemu i dwukierunkowemu przepływowi gazu na osi północ – południe. Planuje się budowę dwóch nowych połączeń na południu kraju: interkonektor Polska – Słowacja i interkonektor Polska – Czechy, nowego połączenia Polska – Niemcy oraz połączenia Polska – Litwa. Planowane parametry techniczne interkonektorów zapewnią pełną możliwość wykorzystania zdolności technicznych terminalu LNG w Świnoujściu, w szczególności po jego docelowej rozbudowie do wielkości 7,5 mld m³ rocznie.

Planowany gazociąg podmorski Baltic Pipe, dostarczający norweski gaz z Danii do Polski, kończył się będzie w Niechorzu, w gminie Rewal. W planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego ujęte są gazociągi łączące polski system przesyłowy z systemem niemieckim: Bernau – Szczecin (kierunek Police i Gryfino) oraz Börnicke – Tanowo (kierunek Police).

Przez południowo-zachodnią część województwa zachodniopomorskiego i północno-zachodnią część województwa lubuskiego przebiega tranzytowy ropociąg PERN Przyjaźń 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 rejon, gdzie gazu sieciowego nie ma lub dociera on tylko do pojedynczych miejscowości.

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: w ramach programu rozwoju korytarza N-S (Trasa III) planuje się budowę gazociągów: Zdieszowice – Wrocław, Czeszów – Kiełczów, Czeszów – Wierzchowice,
- rozwój dystrybucyjnej sieci gazowej, budowę gazociągów wysokiego ciśnienia wraz ze stacjami gazowymi 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).

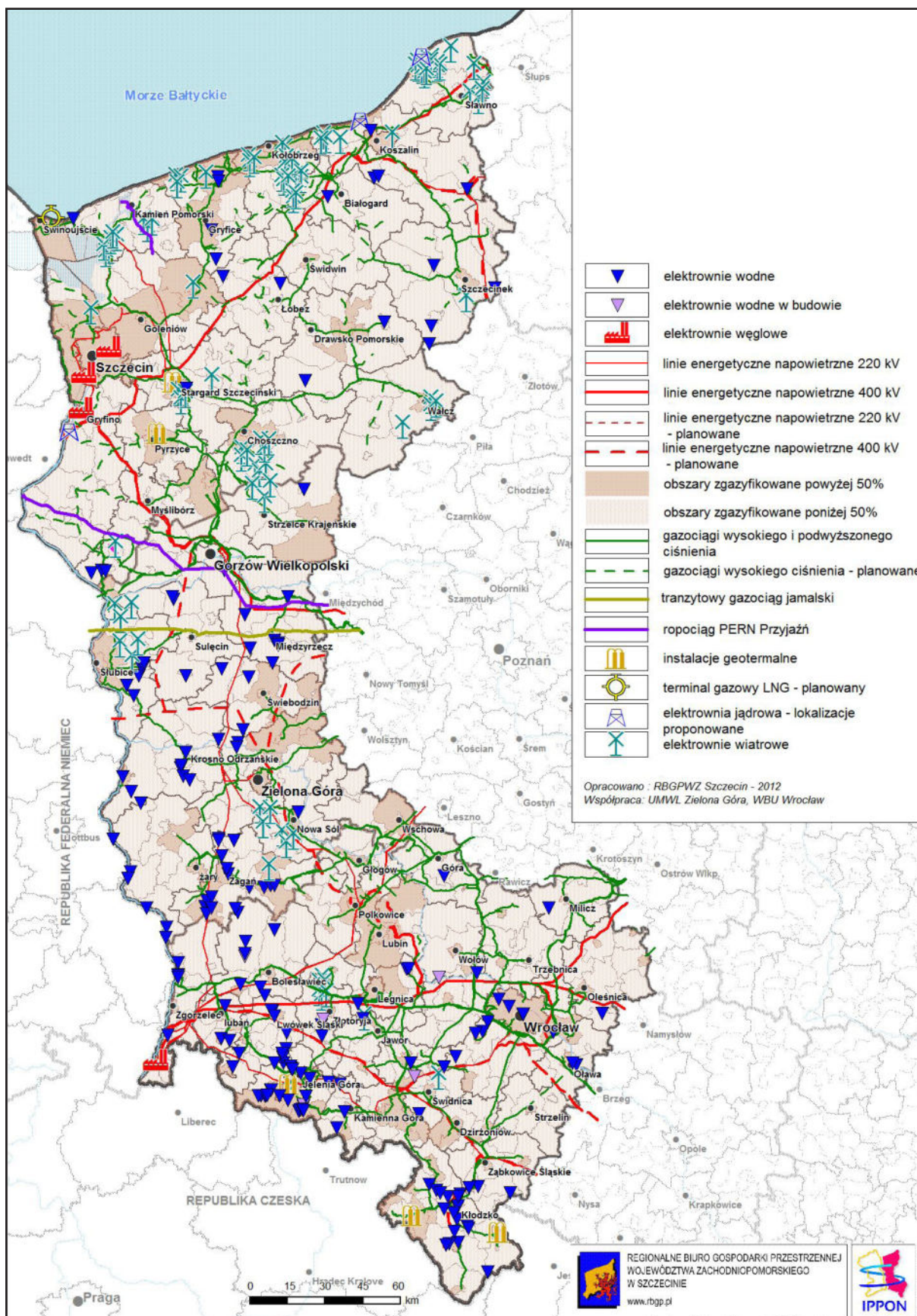
Przez **województwo lubuskie** przebiega tranzytowy gazociąg jamalski Rosja – Europa Zachodnia, odbiór gazu ziemnego odbywa się jednak poza terenem województwa: we Włocławku oraz Lwówku (Zębowie). Przez północno-wschodnią część województwa lubuskiego przebiega systemowy gazociąg przesyłowy Odolanów – Lwówek – Police. Północna część województwa zaopatrywana jest głównie w gaz wysokometanowy z importu, część południowa – ze źródeł zarówno krajowych jak i z importu.

Dotychczasowy problem zaopatrzenia w gaz spowodowany zbyt małą przepustowością systemu przesyłowego, zwłaszcza w północnej części województwa będzie rozwiązany dzięki wybudowaniu tłoczni gazu Goleniów oraz realizowaną przez GAZ-SYSTEM S.A. budowę gazociągu Polkowice – Żary. Dzięki realizacji powyższych inwestycji możliwe będzie zapobieganie sytuacją kryzysowym w dostawach gazu.

Województwo zachodniopomorskie zasilane jest importowanym gazem wysokometanowym z kierunku Gorzowa Wlkp. (gazociąg Odolanów – Lwówek – Police) i Piły, z podobnymi zaopatrzenia jak w województwie lubuskim. Głównym odbiorcą przemysłowym gazu ziemnego są Zakłady Chemiczne Police S.A.

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 gazu do kraju oraz poprawy stanu zaopatrzenia w gaz na obszarach deficytowych, do których należą gminy centralnej i wschodniej części województwa.

Rysunek 22. Zaopatrzenie w energię



2.5.2.3. 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. Praktyczną możliwość wykorzystania energii słonecznej ograniczają warunki klimatyczne oraz wciąż jeszcze wysokie koszty instalacji. 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. Istnieją duże różnice między województwami co do skali i sposobu wykorzystania odnawialnych źródeł energii.

Tabela 10. Moc zainstalowana odnawialnych źródeł energii w MW (30 września 2012 r.)

	dolnośląskie	lubuskie	zachodniopomorskie	Polska
elektrownie wiatrowe	62,3	50,6	726,4	2341,3
odnawialne źródła energii ogółem	235,9	174,6	823,8	3984,1

Źródło: Dane Urzędu Regulacji Energetyki.

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 turbin 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 przyrodniczymi obszarami chronionymi. Teryny 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 spożywczego 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 54 małych elektrowni wodnych o łącznej mocy 6 MW oraz elektrownia szczytowo-pompowa Dychów (18-90 MW). Występują korzystne warunki do wykorzystania energii wiatru, lecz elektrownie wiatrowe są nieliczne.

Na obszarze województwa występują bogate złoża wód geotermalnych, których temperatura, szczególnie na północy województwa, wskazuje na możliwość ich wykorzystania do celów grzewczych. Ograniczeniem są skomplikowane procedury przygotowania i realizacji 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 około 13 MW i elektrownia szczytowo-pompowa w Żydowie. 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 prawie jedna trzecia ogółu krajowej mocy energetyki wiatrowej, m.in. 14 dużych zespołów elektrowni wiatrowych o mocy powyżej 20 MW każdy. Przyłączenie kolejnych zespołów elektrowni wiatrowych (3 000 MW) do roku 2016 wymaga, oprócz modernizacji i rozbudowy sieci dystrybucyjnej, również rozbudowy sieci przesyłowej.

W województwie znajduje się kilkadziesiąt źródeł ciepła spalających biomasę, w większości odpady drewna (głównie w powiatach białogardzkim i szczecińskim), na 6 składowiskach odpadów pracują instalacje biogazowe wytwarzające energię elektryczną o łącznej mocy około 3 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 są dwa (w Ińsku i Nowogardzie) zakłady produkujące bioetanol.

Województwo zachodniopomorskie ma bardzo dobre warunki do eksploatacji wód geotermalnych, szczególnie na obszarze przebiegającym od Kamienia Pomorskiego przez Szczecin i Stargard Szczeciński w kierunku Gorzowa Wlkp. Obecnie działa ciepłownia geotermalna w Pырzycach o mocy szczytowej 48 MW; druga, funkcjonująca do 2007 roku w Stargardzie Szczecińskim, uległa likwidacji z przyczyn technicznych i ekonomicznych, możliwa jednak jest jej reaktywacja.

2.5.3 Systemy zaopatrzenia w wodę, usuwania ścieków i odpadów

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%.

Od 2004 r. realizowany jest Krajowy Program Oczyszczania Ścieków określający zadania konieczne do realizacji zapisów traktatu akcesyjnego. KPOŚK jest dokumentem strategicznym, w którym oszacowano potrzeby i określono działania na rzecz wyposażenia aglomeracji miejskich i wiejskich o równoważnej liczbie mieszkańców (RLM) większej od 2 000 w systemy kanalizacyjne i oczyszczalnie ścieków komunalnych. Program koordynuje działania gmin i przedsiębiorstw wodociągowo-kanalizacyjnych. Na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec program ustala 324 aglomeracji kanalizacyjnych o RLM większej lub równej 2 000, wraz z jednoczesnym wykazem niezbędnych przedsięwzięć w zakresie budowy, rozbudowy lub modernizacji oczyszczalni ścieków komunalnych oraz budowy i modernizacji zbiorczych systemów kanalizacyjnych, jakie należy zrealizować w tych aglomeracjach w terminie do końca 2015 r. W programie wskazano 263 aglomeracje priorytetowe dla wypełnienia wymogów traktatu akcesyjnego (72 w województwie zachodniopomorskim, 61 w lubuskim, 130 w dolnośląskim) oraz 61 aglomeracji nie stanowiących priorytetu (23 w województwie zachodniopomorskim, 9 w lubuskim i 29 w dolnośląskim).

Najwięcej odpadów powstaje w województwie dolnośląskim; są to głównie odpady przemysłowe. Statystyczny mieszkaniec polskiej części pogranicza Polski i Niemiec wytwarza więcej odpadów niż wynosi średnia dla Polski. Większość mieszkańców objęta jest zorganizowanym systemem odbierania i unieszkodliwiania odpadów. Gospodarowanie odpadami komunalnymi nadal w głównej mierze polega na unieszkodliwianiu odpadów przez ich deponowanie na składowiskach. W większości gmin wprowadzono system selektywnej zbiórki odpadów, ogranicza się on jednak głównie do opakowań (szkła, plastiku i papieru), rzadziej selektywnej zbiórce podlegają metale. Udział odpadów zebranych selektywnie w ogólnej masie odpadów komunalnych jest niewielki, chociaż w ostatnich latach obserwuje się jego wzrost. Słabo funkcjonuje system selektywnej zbiórki odpadów biodegradowalnych, wielkogabarytowych oraz niebezpiecznych, zużytego sprzętu elektronicznego i elektrycznego. Niewystarczająca jest ilość instalacji do zagospodarowania odpadów komunalnych, w tym selektywnie zbieranych oraz odpadów powstających w wyniku rozsortowywania zmieszanych odpadów komunalnych. Brakuje również instalacji do odzysku

odpadów biodegradowalnych, w tym pochodzących z utrzymania terenów zielonych i obiektów gastronomicznych. Występują znaczące różnice w objęciu mieszkańców systemem zbiórki odpadów pomiędzy miastem a wsią. W żadnym z województw nie działa spalarnia odpadów komunalnych.

Mimo zorganizowanej zbiórki odpadów ciągle powstają „dzikie wysypiska”, na które trafiają nie tylko odpady komunalne, ale również odpady budowlane, opony, zużyty sprzęt gospodarstwa domowego, stare meble, obudowy akumulatorów, odpady azbestowe, zużyty sprzęt elektryczny. Każdego roku, w ramach akcji prowadzonych przez samorządy gminne, wysypiska są likwidowane. Wyraźne zjawisko zmniejszania się ilości odpadów komunalnych, przy braku wyraźnej poprawy gospodarowania tymi odpadami, jest niepokojące, gdyż może oznaczać pozbywanie się odpadów w sposób niekontrolowany, powstawanie nielegalnych wysypisk, spalanie odpadów w domowych piecach, itp.

W lipcu 2011 r. została uchwalona ustawa o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw, która wzorując się na doświadczeniach innych krajów europejskich zmienia dotychczasowy system gospodarowania odpadami komunalnymi. Nowy system zakłada, że samorząd gminny odpowiedzialny jest za odebranie i właściwe zagospodarowanie odpadów. W nowym systemie gospodarki odpadami komunalnymi gmina będzie miała wpływ na każdy z jego elementów i dzięki temu będzie mogła kształtować sposób gospodarowania odpadami komunalnymi na swoim terenie.

Tabela 11. Wybrane dane o gospodarce wodno-ściekowej i gospodarce odpadami na polskiej części pogranicza Polski i Niemiec (2010 r.)

Wskaźnik	Dolnośląskie	Lubuskie	Zachodnio-pomorskie	Obszar studium	Polska
Odsetek ludności korzystającej z wodociągów (w %)	91,6	89,6	93,4	91,8	87,6
Odsetek ludności korzystającej z kanalizacji (w %)	69,3	64,4	76,0	70,5	63,5
Odsetek ścieków oczyszczonych w ogólnej ilości ścieków wymagających oczyszczenia (w %)	97,0	98,3	99,3	96,8	92,3
Odpady komunalne na 1 mieszkańca (w kg)	314,0	292,3	311,8	309,4	255,0
Odpady wytworzone ogółem na 1 km ² (w kg)	1 682,0	65,4	261,1	711,7	362,9

Źródło: Dane GUS.

2.5.3.1. 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 (92,2%),

następnie Wrocław (91,3%) i powiat legnicki (90,5%). Najgorzej skanalizowany jest powiat strzebiński (35,8%). 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 najsłabiej rozbudowana, co wynika z niskiego wskaźnika dla obszarów wiejskich. Odsetek ludności korzystających z sieci na wsiach w 2011 r. W województwie wynosił 64,4%, a w miastach 88,1%. Największy odsetek mieszkańców korzysta z kanalizacji w Gorzowie (95,3%) i Zielonej Górze (92,0%) oraz w powiatach świebodzińskim (68,2%) i międzyrzeckim (62,9 %). 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.

W 2010 r. na terenie województwa eksploatowanych było 98 oczyszczalni ścieków komunalnych, w tym 2 mechaniczne oczyszczalnie ścieków, 67 biologicznych oczyszczalni ścieków i 29 oczyszczalni ścieków z podwyższonym usuwaniem miogenów. Na terenie województwa w 2010 roku występowało 34 oczyszczalni przesyłowych.

Województwo zachodniopomorskie ma najwyższe wskaźniki zaopatrzenia w wodę z wodociągów, kanalizacji i oczyszczania ścieków. W województwie zakończono 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; zakończenie realizacji w 2015 r.

2.5.3.2. Gospodarka odpadami

Województwo dolnośląskie: W 2011 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 2011 r. W województwie wytworzono 35,1 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 22%. Do likwidacji pozostają dwa ostatnie mogilniki.

W **województwie lubuskim** w 2011 r. największą ilość odpadów wytwarzano w powiecie zielonogórskim (401,9 tys. t), żarskim (146,8 tys. t), świebodzińskim (92,1 tys. t), natomiast najmniej na obszarze powiatów wschowskiego (5,8 tys. t) oraz międzyrzeckiego (18,0 tys. t).

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 utylizacji 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 (odpadowy kwas siarkowy i siarkawy), oleje odpadowe.

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

2.5.4. Systemy ochrony przeciwpowodziowej

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 powodzi występują na rzekach spływających z gór, a fala powodziowa przemieszcza się wzdłuż Odry aż do jej ujścia, w części północnej dochodzą jeszcze powodzie sztormowe, powodowane wlewaniem się wód Bałtyku w koryto Odry, oraz zatorowe, 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.

Techniczna ochrona przeciwpowodziowa opiera się przede wszystkim na zbiornikach retencyjnych, polderach, obwałowaniach przeciwpowodziowych i systemie małej retencji. Najbardziej skuteczna 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 powodzią na terenach nizinnych. Stan infrastruktury przeciwpowodziowej uważany jest ogólnie za nie wystarczający względem potrzeb.

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 rejonach górskich. 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 wpływowi 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 Żłotniki).

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 wezbraniami wód ok. 8% powierzchni całego województwa. Wały przeciwpowodziowe wzdłuż większości rzek nie stanowią nieprzerwanego pasma. Odbudowy i modernizacji wymaga 575,4 km obwałowań. Prowadzone obecne 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 znajdują się wzdłuż całego jej biegu, a także wzdłuż Warty od Skwierzyny do jej ujścia do Odry w Kostrzynie nad Odrą, 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. Wiosną są to głównie powodzie roztopowe, powodzie opadowe występują głównie w miesiącach letnich, zimą – powodzie zatorowe, choć z mniejszą częstotliwością. 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 przez zbiornik zaporowy Jeziorsko, leżący w województwie łódzkim. z kolei ochrona przed powodzią zatorowymi na Odrze polega głównie na lodołamanii i umożliwieniu spływu kry na jej ujściowym odcinku.

Obszary szczególnie narażone na ryzyko powodzi wzdłuż Nysy Łużyckiej to miasto Gubin, gdzie brak wałów po stronie polskiej, a wysokość terenu pasa nadrzecznej jest na niektórych odcinkach znacząco niższa niż wały po stronie niemieckiej, oraz leżące poniżej Gubina dwa odcinki rzeki o łącznej długości 18 km, gdzie istnieją wały po stronie polskiej, jednak ich korona na dużych odcinkach usytuowana jest ponad 0,5 m niżej niż po stronie niemieckiej,

System ochrony przeciwpowodziowej tworzą:

- wały przeciwpowodziowe o łącznej długości 815 km,
- poldery przeciwpowodziowe samoczynne w dolinie Odry (Bytom Odrzański-Tarnów Bycki, Połupin, Krzesin-Miłów), w dolinie Warty, w dolinie Noteci,
- szerokie doliny rzeczne podlegające zalaniu w czasie przepływu wód wielkich na Warcie (Santok –

Zakoła Sanockie, Park Narodowy Ujście Warty) i Noteci (Trzebiczyń – Drezdenko, Gościmiec),

- zbiorniki wodne – jeziora o łącznej pojemności 7 mln m³
- oraz 43 stacje pomp w Zielonej Górze i Gorzowie Wlkp.

Elementem ograniczenia wystąpienia skutków powodzi w województwie lubuskim, jest realizowanie Programu dla Odry 2006. Celem jest m.in. usunięcie szkód popowodziowych z roku 2003, budowa systemu zabezpieczenia przeciwpowodziowego, ochrona przyrody oraz utrzymanie i rozwój żeglugi śródlądowej.

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 spowodowanej roztopami bądź opadami z przemieszczającym się w przeciwnym kierunku wezbraniem sztormowym (tzw. cofką). 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:

- 551 km wałów przeciwpowodziowych (bez Międzyodrza),
- zbiorniki retencyjne (Rejowice, Niedalino, Rosnowo, Połczyn-Zdrój),
- poldery i umocnienia brzegowe.

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

W grudniu 2012r. Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej sporządził opracowanie pn. „Wstępna ocena ryzyka powodziowego” w ramach którego opracowano mapy „obszarów, na których wystąpienie powodzi jest prawdopodobne”. Dla obszarów wyznaczonych na tych mapach zostaną sporządzone „mapy zagrożenia powodziowego” i „mapy ryzyka powodziowego”, które będą stanowiły jedno ze źródeł opracowania „planów zarządzania ryzykiem powodziowym”. Obszary te zostały przedstawione na rysunku 23.

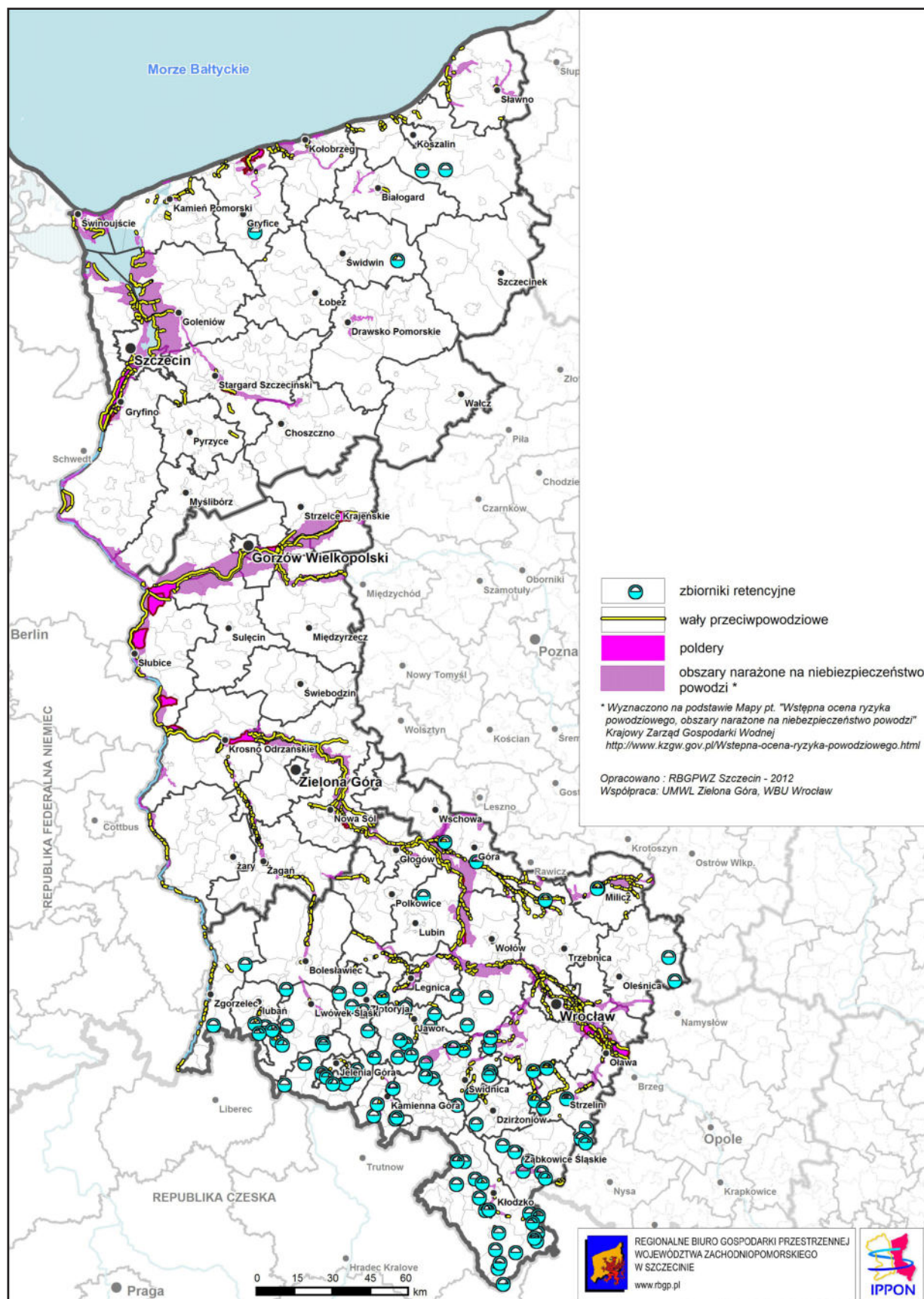
2.5.5. Infrastruktura społeczna

2.5.5.1. Szkoły wyższe

Wzrost liczby szkół wyższych w okresie lat 2002-2010 na całym obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec nie przełożył się na wzrost liczby studiujących. Mimo iż na uczelniach województwa dolnośląskiego notowany był wzrost, to jednocześnie w województwach zachodniopomorskim i lubuskim notowano odpływ studiujących, tym samym bilans lat 2002-2010 jest ujemny i wynosi ok. 4 tys. studentów.

Największą i najlepiej ocenianą bazą szkolnictwa wyższego dysponuje Wrocław. Według rankingu „Rzeczpospolitej” oraz wydawnictwa „Perspektywy” w pierwszej dziesiątce najlepszych polskich uczelni znajdują się zarówno Uniwersytet Wrocławski jak i Politechnika Wroclawska. Najwyżej notowaną natomiast uczelnią Pomorza Zachodniego jest Pomorski Uniwersytet Medyczny w Szczecinie (21. lokacja).

Rysunek 23. Ochrona przeciwpowodziowa



W **województwie dolnośląskim** w 2010 r. znajdowało się 38 szkół wyższych (z czego 24 we Wrocławiu), 16 zamiejscowych oddziałów dydaktycznych, filii i punktów konsultacyjnych. Pod względem liczby studentów województwo zajmuje czwarte miejsce w kraju. Na wszystkich uczelniach Dolnego Śląska kształciło się 168,4 tys. studentów (9,2% ogółu liczby studentów w Polsce). Przyrost liczby studentów w latach 2002-2010 wyniósł 11,3% (dla kraju wyniósł 1,6%). Największymi uczelniami są: Uniwersytet Wrocławski, Politechnika Wrocławska, Akademia Medyczna, Uniwersytet Przyrodniczy i Uniwersytet Ekonomiczny.

Od 1999 r. utworzone zostały nowe uczelnie i zamiejscowe filie; wykształciły się trzy ośrodki akademickie o oddziaływaniu subregionalnym: Legnica, Wałbrzych i Jelenia Góra. Nowe placówki szkół wyższych pojawiły się w Lubinie, Kłodzku, Głogowie, Świdnicy, Polkowicach i Nowej Rudzie.

Liczba słuchaczy studiów podyplomowych w województwie dolnośląskim w 2009 r. Wynosiła 14 554, a liczba uczestników studiów doktoranckich 3 598 (10,6% doktorantów w Polsce).

Województwo lubuskie: Największą uczelnią jest Uniwersytet Zielonogórski. Ponadto w województwie rozwinięte jest wyższe szkolnictwo zawodowe, które reprezentują państwowe wyższe szkoły zawodowe w Gorzowie Wlkp. i Sulechowie oraz różnie profilowane wyższe szkoły w Zielonej Górze, Gorzowie Wlkp., Żarach, Paradyżu i Kostrzynie nad Odrą.

Filią Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu jest Collegium Polonicum w Słubicach – szkoła wyższa realizująca prace dydaktyczne i badawcze w dziedzinie ekonomicznych, prawnych, kulturalnych, ekologicznych i przestrzennych aspektów rozwoju polsko-niemieckiego pogranicza. W Gorzowie Wlkp. istnieje natomiast powołana do życia w 1971 r. filia poznańskiej Akademii Wychowania Fizycznego.

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 roku akademickim 2010/2011 studia podyplomowe odbywało 1,7 tys. osób. W studiach doktoranckich uczestniczyło 116 osób.

W **województwie zachodniopomorskim** jest osiem szkół wyższych publicznych: 5 w Szczecinie, 2 w Koszalinie, 1 w Wałczu. Największymi są: Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Uniwersytet Szczeciński, Uniwersytet Medyczny w Szczecinie oraz Politechnika Koszalińska.

W województwie znajduje się też 15 szkół wyższych niepublicznych. 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, od roku 2002 nastąpił spadek o 17%. W okresie 2002-2009 spadła też liczba doktorantów – z 1 168 do 1 054.

We wszystkich trzech województwach studenci coraz częściej wybierają kształcenie systemem stacjonarnym na publicznych uczelniach – maleje liczba studentów uczelni prywatnych. Wzrasta liczba studentów studiów podyplomowych.

2.5.5.2. Ochrona zdrowia

W **województwie dolnośląskim** w 2010 r. funkcjonowało 67 szpitali. Wspecjalizowane usługi medyczne świadczone są w największych miastach: we Wrocławiu, Jeleniej Górze, Legnicy, Wałbrzychu, Głogowie i Bolesławcu. Liczba łóżek w szpitalach województwa dolnośląskiego wynosiła 14 126 w 2010 r. (49 łóżek na 10 tys. mieszkańców). 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. Zauważa się stały wzrost liczby łóżek w zakładach opiekuńczo-leczniczych oraz w hospicjach.

Dostępność usług medycznych mierzona liczbą personelu medycznego przypadająca na 1 000 mieszkańców (lekarzy, lekarzy dentyistów, farmaceutów, pielęgniarek) w województwie wyniosła odpowiednio: 1,9, 0,2, 0,7 i 4,9. W województwie wskaźnik był niewiele wyższy (prócz liczby lekarzy) od średniej krajowej (odpowiednio: 2,1, 0,3, 0,6 i 4,8).

Na terenie Dolnego Śląska działa siedem centrów powiadamiania ratunkowego, projektowane jest uruchomienie dalszych pięciu.¹⁷ W województwie funkcjonuje trzynaście szpitalnych oddziałów ratunkowych. Ważnym elementem obsługi mieszkańców jest także sieć aptek, których ogólna liczba obecnie wynosi 943.

W **województwie lubuskim** w 2010 roku funkcjonowało 19 szpitali z 4 191 łózkami. 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-Lecznicy dla Dzieci w Wojnowie (gmina Kargowa). Lubuskie Centrum Zdrowia Publicznego mieści się w Gorzowie Wielkopolskim. Ponadto na terenie województwa znajdują się placówki opiekuńczo-wychowawcze dla dzieci i młodzieży o różnym profilu działania i placówki wsparcia dziennego opiekuńcze i specjalistyczne.

Dostępność usług medycznych mierzona liczbą personelu medycznego przypadająca na 1 000 mieszkańców (lekarzy, lekarzy dentyków, farmaceutów, pielęgniarek) w województwie wyniosła odpowiednio: 3,2, 0,4, 0,5, 4,3). W województwie wskaźnik był wyższy od średniej krajowej (lekarze i lekarze dentyści). Liczba aptek, obsługujących mieszkańców województwa w 2010 r. Wyniosła 296. 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 niesąsiadujących 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.

2.5.5.3. Kultura

Województwo dolnośląskie: Wrocław jest jednym z głównych ośrodków kulturalnych w kraju. Znajdują się tu 3 teatry dramatyczne, jeden teatr muzyki rozrywkowej, jedyny w województwie teatr operowy (Opera Wrocławska) oraz jeden z dwóch teatrów lalkowych. Ważne placówki kultury oraz animatorzy życia kulturalnego działają także w szeregu innych ośrodkach województwa. W 2010 r. na terenie województwa funkcjonowało 17 teatrów i instytucji muzycznych. Łączna liczba widzów i słuchaczy wyniosła w 2010 roku 965,7 tys. W latach 2000-2010 liczba miejsc na widowniach oraz liczba organizowanych przedstawień i koncertów stale rosła. Odwrotne tendencje dotyczyły sieci kin, których ilość systematycznie malała; w 2010 r. na terenie województwa działały 43 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 2010 r. działało w województwie 58 muzeów, które odwiedziło 1,690 mln zwiedzających. Spada liczba galerii wystawienniczych i wystaw przez nie organizowanych. W 2010 r. W porównaniu do 2000 r. liczba bibliotek spadła z 683 do 639, zmniejszyła się również liczba punktów bibliotecznych. Biblioteki na wsi stanowiły 64,4% ogólnej ich liczby.

W **województwie lubuskim** działają dwa teatry, w Gorzowie Wlkp. i Zielonej Górze. W obu miastach są

¹⁷ Źródło danych: Medycyna ratunkowa w województwie dolnośląskim – raport z realizacji Programu Modernizacji w latach 2008-2010r. Analiza stanu na rok 2009. Kierunki zmian.

też filharmonie, a otwarte w 2011 roku Centrum Edukacji Artystycznej Filharmonia Gorzowska jest jedną z najnowocześniejszych tego typu placówek w Polsce. Łączna liczba widzów w dwóch teatrach dramatycznych w 2010 roku przekroczyła 97 tys. Widzów, co w przeliczeniu na jeden teatr daje trzecie miejsce w Polsce. Natomiast łączna liczba widzów i słuchaczy wyniosła 361 tys.

W 2010 r. było w województwie lubuskim 258 bibliotek, w tym 173 na wsi. Liczba bibliotek od roku 2000 spadła o 16, z czego 9 zostało zlikwidowanych na terenach wiejskich. W 2010 r. W województwie działało 15 muzeów i oddziałów muzealnych, które odwiedziło 162 tys. zwiedzających. Najstarszym i największym jest Muzeum Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze.

Obserwuje się proces likwidacji kin. W latach 2000-2010 liczba kin spadła z 22 do 11.

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. Filharmonia i teatr dramatyczny działają również w Koszalinie. Łączna liczba widzów oraz słuchaczy w 2010 r. Wyniosła 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 istnieje nieprzerwanie od ponad 100 lat w tym samym miejscu.

Maleje liczba placówek kulturalnych (świątlicz 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 różnicowania 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 12. Wybrane dane o poziomie rozwoju gospodarczego w polskiej części pogranicza Polski i Niemiec w 2010 r.

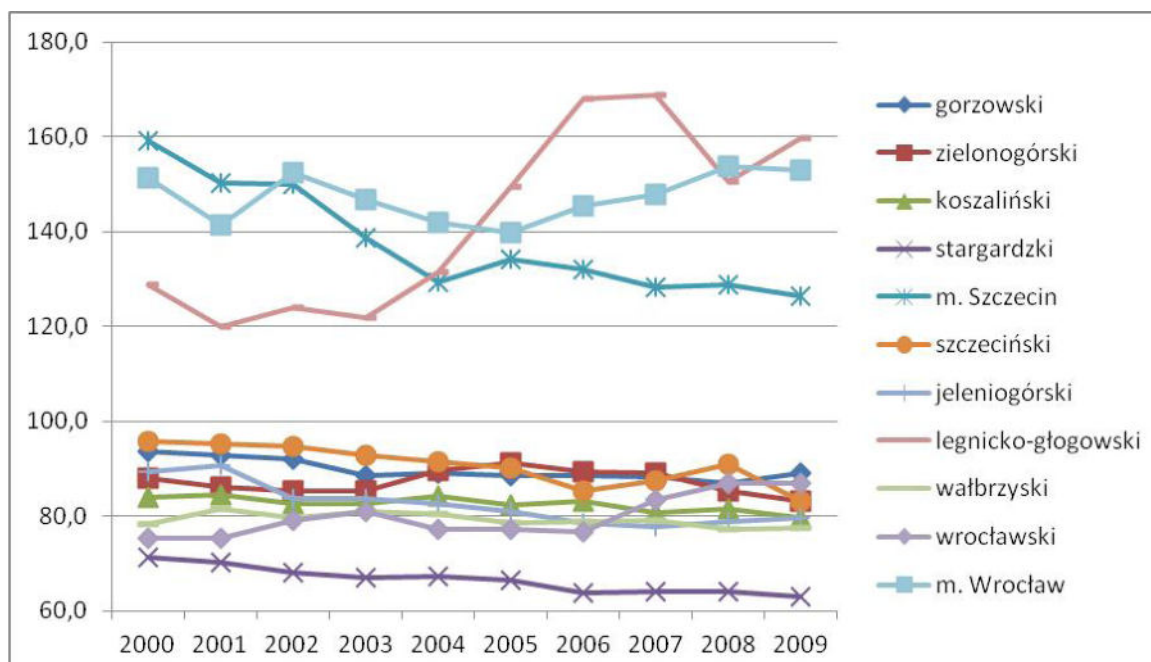
Wskaźnik	Dolnośląskie	Lubuskie	Zachodniopomorskie	Obszar studium	Polska
Produkt krajowy brutto (w mln zł)	120 120	31 684	54 647	206 451	1 416 586
Udział w produkcie krajowym brutto (w %)	8,5	2,2	3,9	14,6	100,0

Produkt krajowy brutto na 1 mieszkańca (w zł)	41 750	31 348	32 268	36 985	37 096
Podmioty gospodarcze wg REGON na 10000 mieszkańców	114	104	128	116	101
Produkcja sprzedana przemysłu na 1 mieszkańca w zł	30 616	24 047	14 969	24 668	25 592

Źródło: Dane GUS.

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.

Rysunek 24. Dynamika poziomu PKB na mieszkańca w podregionach względem średniej dla danego roku dla Polski w latach 2000-2009 (Polska = 100).

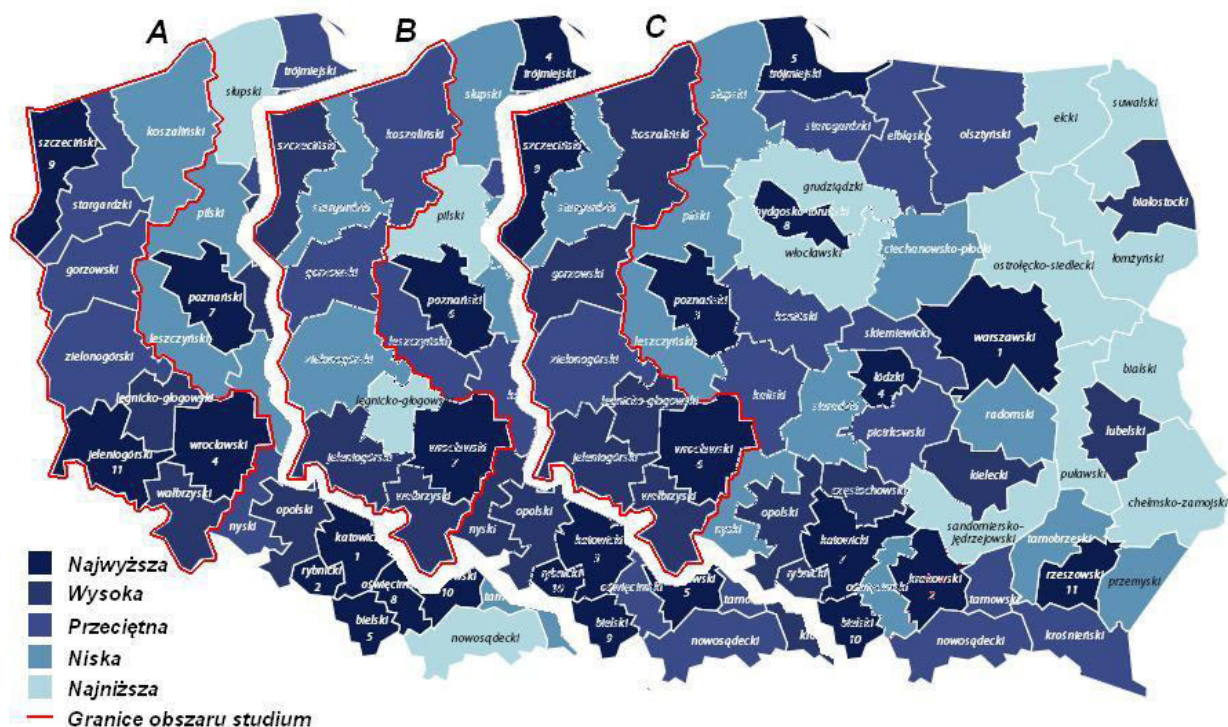


Źródło: Dane GUS. Opracowanie własne.

Według materiałów publikowanych przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową obszar polskiej części pogranicza Polski i Niemiec wyróżnia się na tle kraju stosunkowo wysoką – w porównaniu np. z Polską Wschodnią lub Centralną – atrakcyjnością inwestycyjną dla działalności przemysłowej i działalności zaawansowanej technologicznie; nieco gorzej przedstawia się atrakcyjność inwestycyjna dla działalności usługowej. i w tych przypadkach widoczna jest jednak prawidłowość, że najwyższe oceny na obszarze studium mają dwie metropolie oraz uprzemysłowione rejony Dolnego Śląska.

2.6. Sfera gospodarcza

Rysunek 25. Atrakcyjność inwestycyjna dla działalności przemysłowej (A), usługowej (B) i zaawansowanej technologicznie (C) wg podregionów (2011 r.)



Źródło: Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk 2011. Opracowanie własne.

2.6.1. Rynek pracy

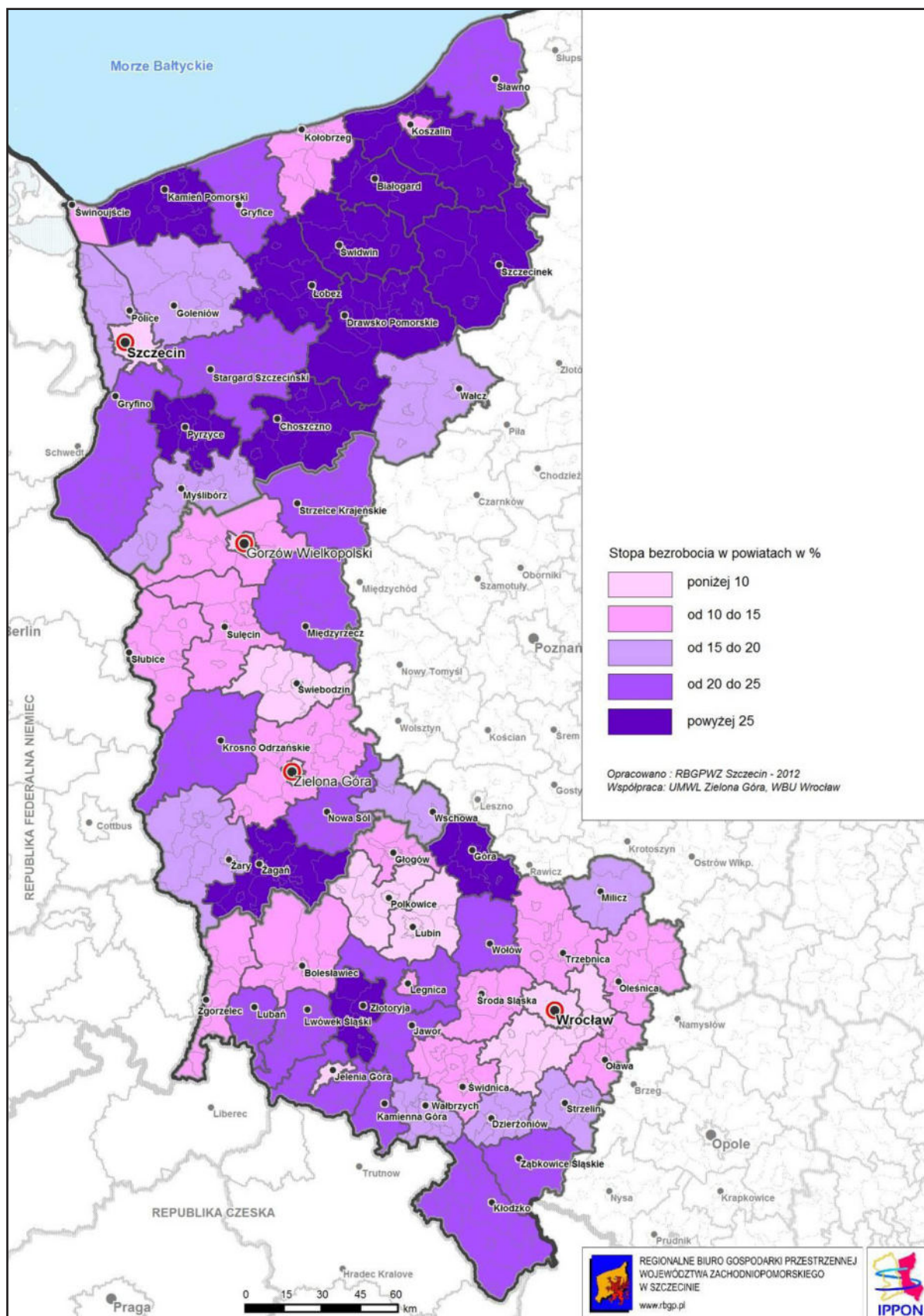
W 2010 roku w polskiej części pogranicza Polski i Niemiec pracowało ponad 1 847 tys. osób, tj. 13,3% ogółu zatrudnionych w gospodarce narodowej. Ponad połowa ogólnej liczby zatrudnionych (1 011 tys.) pracowała w województwie dolnośląskim. Województwo to zanotowało najwyższą dynamikę wzrostu zatrudnienia. 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 2002-2011 zatrudnienie na całym obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec wzrosło o ok. 100 tysięcy osób.

W **województwie dolnośląskim** największym ośrodkiem skupiającym pracujących jest Wrocław z 33,3% udziałem w ogólnej liczbie pracujących w zakładach zatrudniających powyżej 9 osób w województwie. Tu też najbardziej jest rozwinięty sektor usług. Pod względem udziału liczby pracujących wyróżniają się również: Legnica (4,9%), Wałbrzych (4,2%), Polkowice (3,6%), Jelenia Góra (3,3%), Lubin (3,2%). W latach 2002-2011 duży wzrost liczby pracujących zaznaczył się w powiatach: wrocławskim, oławskim, trzebnickim, we Wrocławiu i w powiecie polkowickim. Największy procentowy spadek liczby pracujących zanotowały powiaty zgorzelecki i górowski.

W **województwie lubuskim** najwyższe zatrudnienie jest w Zielonej Górze (18,4% ogółu pracujących w województwie) oraz Gorzowie Wlkp. (17,4%); mniejszymi ośrodkami są Żary (5,1%), Nowa Sól (4,8%) i Świebodzin (4,4%). W latach 2002-2011 duży wzrost liczby pracujących nastąpił w powiatach: świebodzińskim i zielonogóskim.

Rysunek 26. Bezrobocie w roku 2010



Źródło: Dane GUS. Opracowanie własne.

W **województwie zachodniopomorskim** największe zatrudnienie jest w Szczecinie (32,8% ogółu zatrudnionych w województwie) oraz aglomeracji szczecińskiej. Inne wyróżniające się pod tym względem ośrodki miejskie to Koszalin (9,8%), Stargard Szczeciński (4,4%) oraz Kołobrzeg (3,6%). W latach 2002-2011 duży wzrost liczby pracujących zaznaczył się w powiatach gryfickim, drawskim i goleniowskim oraz w Koszalinie.

Stopa bezrobocia w 2012 r. W polskiej części pogranicza Polski i Niemiec wynosiła 16%. 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 turystycznymi. W województwie dolnośląskim do powiatów, w których stopa bezrobocia przekraczała 25% należały: górowski, złotoryjski, kłodzki, lwówecki, w lubuskim – strzelecko-drezdenecki i żagański, w zachodniopomorskim – łobeski (z najwyższą na całym obszarze studium stopą bezrobocia 29,0%), choszczeński, pyrzycki, białogardzki, koszaliński, sławieński, szczecinecki, kamieński, świdwiński i drawski.

2.6.2. Przestrzenne uwarunkowania działalności gospodarczej

Kluczową rolę w gospodarce polskiej części pogranicza Polski i Niemiec odgrywają 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. Tymi obszarami wzrostu są duże miasta (Wrocław, Szczecin, Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski) wraz z ich strefami podmiejskimi, zespół portów ujścia Odry oraz okręgi wydobywania miedzi i węgla brunatnego w województwie dolnośląskim.

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. Do mniejszych ośrodków o obszarów aktywności gospodarczej należą rejon Bolęśławca, 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, Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (z 11 podstrefami na obszarze województwa), podstrefę WSSE INVEST-PARK (Szprotawa) i parki przemysłowe (Lubuski koło Zielonej Góry i Międzyrzecki), powstający Gorzowski Ośrodek Technologiczny, a w dalszej perspektywie węzeł intermodalny Świebodzin na przecięciu autostrady A2 z drogą S3 oraz potencjalne zagłębie węgla brunatnego w rejonie Gubina, Lubuska i Brodów.

Województwo zachodniopomorskie: Największym obszarem koncentracji działalności gospodarczej jest aglomeracja szczecińska. 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 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.

2.6.2.1. Usługi

Liczba podmiotów gospodarczych świadczących usługi na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec, wpisanych do rejestru REGON w 2012 r., wynosiła ponad 510 tys. Podmioty województwa dolnośląskiego stanowiły 52%, województwa lubuskiego 16%, a zachodniopomorskiego 32% tej liczby.

Województwo dolnośląskie: 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** głównymi ośrodkami usługowymi województwa są Gorzów Wlkp. i Zielona Góra (ośrodki rozwoju i rzędu o znaczeniu krajowym). Ośrodkami II rzędu o znaczeniu regionalnym są miasta: Gubin, Kostrzyn nad Odrą, Międzyrzecz, Nowa Sól, Słubice, Świebodzin, Żagań, Żary. W Zm. Planu zagospodarowania przestrzennego Województwa Lubuskiego wyznaczono również ośrodki rozwoju III rzędu (o znaczeniu ponadregionalnym) i IV rzędu (o znaczeniu lokalnym). 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. Istotne i perspektywiczne 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.

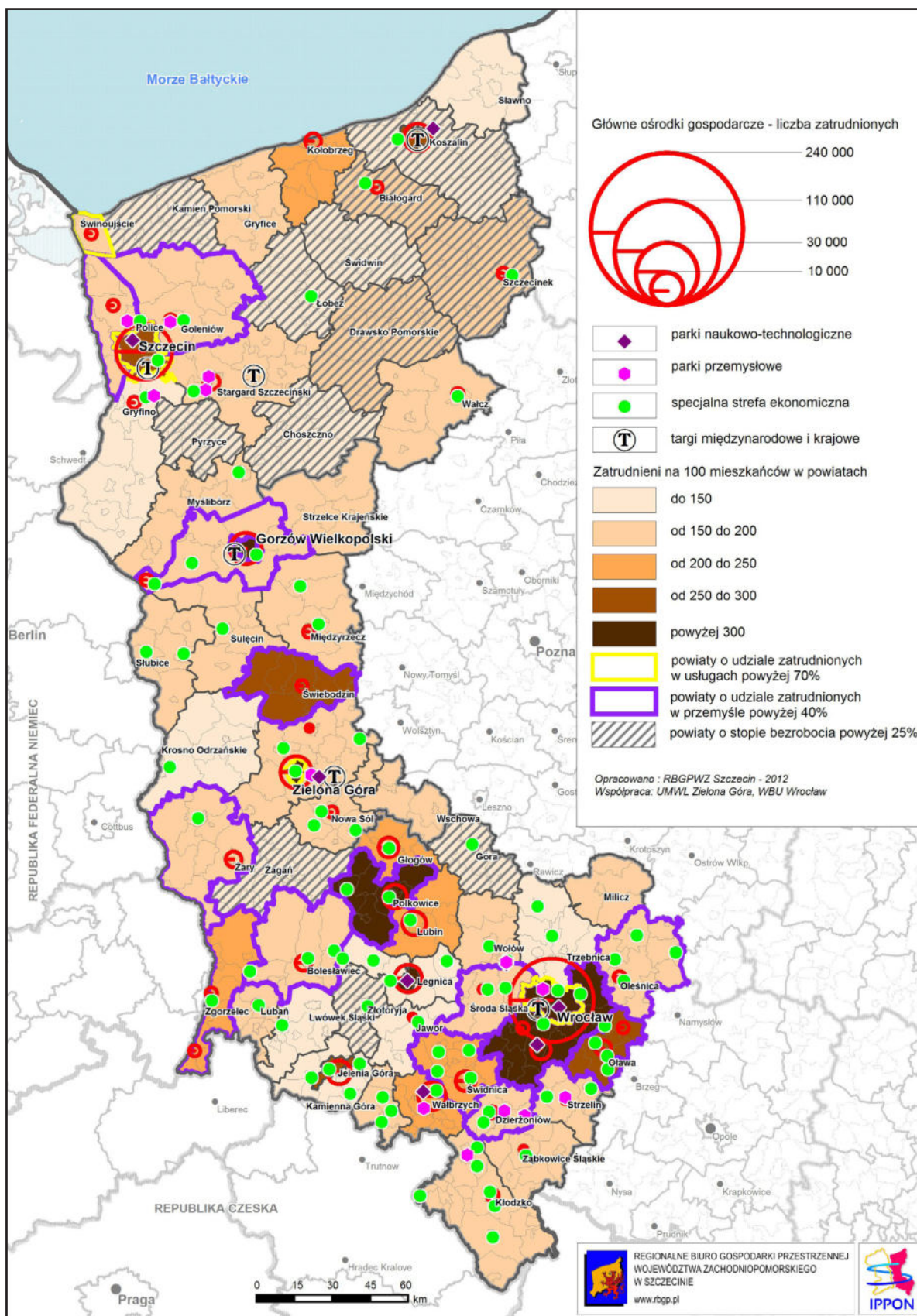
Województwo zachodniopomorskie: Działalność usługowa skoncentrowana jest głównie w dużych miastach: Szczecinie, Koszalinie, Stargardzie Szczecińskim, Kołobrzegu. Większą liczbą podmiotów charakteryzują się duże miasta oraz obszary nadmorskie. Najwyższą dynamikę rozwoju działalności usługowej ma powiat policki, co związane jest z migracjami mieszkańców Szczecina na tereny podmiejskie. Najślabszą 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 branż miasto potrzebuje odpowiedniej powierzchni biurowej oraz stale wzrastającej jakości i ilości odpowiednio wykwalifikowanej siły roboczej.

2.6. Sfera gospodarcza

Rysunek 27. Główne ośrodki i obszary aktywności gospodarczej



Źródło: Dane GUS, opracowanie własne

2.6.2.2. Przemysł

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, skórzany), przemysł energetyczny, przemysł spożywczy. W okresie 2006-2011 największą dynamikę produkcji sprzedanej przemysłu zanotowano w produkcji komputerów i optycznej (wzrost ponad 20-krotny), produkcji papieru (wzrost 5-krotny) oraz wyrobów z gumy (wzrost 2,5-krotny). Spadła produkcja napojów (o 50%), odzieży (o 30%) i farmaceutyczna (20%).

Największym i najważniejszym ośrodkiem przemysłowym jest Wrocław. W przemyśle i budownictwie pracuje tu około 50 tys. – 19% ogółu pracujących w tym sektorze w całym województwie. Mimo iż liczba ta od 2000 r. do 2011 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, we wzroście zatrudnienia (prawie dwukrotny w latach 2000-2011). 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 Tarnobrzeszkiej 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 (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%.¹⁸

Inną formą aktywności gospodarczej w województwie są parki przemysłowe. Do najważniejszych należą: Wrocławski, Bukowice (w Brzegu Dolnym), Noworudzki, Wałbrzyski, Świdnicki, Dzierżoniowski, Strzeliński 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 (w rejonie miejscowości Gubin, Brody).

¹⁸ Raport Ministerstwa Gospodarki Informacja o realizacji ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych. Stan na 31 grudnia 2010 r. Warszawa, maj 2011.

W okresie 2006-2011 największą dynamikę produkcji sprzedanej przemysłu w województwie zanotowano w produkcji gotowych wyrobów metalowych, samochodów oraz pozostałych maszyn i urządzeń (wszystkie wzrost dwukrotny). Spadła produkcja mebli (40%) oraz odzieży (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 8 innych miejscowościach województwa lubuskiego. Tereny inwestycyjne (podstrefy) zlokalizowane są, również na terenach województwa: zachodniopomorskiego i wielkopolskiego. Ponadto w Szprotawie znajduje się także podstrefa Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Invest Park, a w Witnicy Witnicka Strefa Przemysłowa.

Największymi zakładami przemysłowymi w województwie są Paper S.A. w Kostrzynie nad Odrą i SE Bordnetze Polska, TPV Displays w Gorzowie Wlkp., Kronopol w Żarach, Gedia w Nowej Soli. Mniejsze, choć liczące się w skali lokalnej zakłady znajdują się w Zbąszynku i Babimoście (fabryki mebli Swedwood będące częścią koncernu IKEA), Żarach, Nowej Soli. Uniwersytet Zielonogórski współdziała przy tworzeniu parku przemysłowego i parku naukowo-technologicznego, a w Gorzowie Wlkp. powstaje Gorzowski Ośrodek Technologiczny.

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 61% 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 2006-2011 największą dynamikę produkcji sprzedanej przemysłu w województwie zanotowano w produkcji maszyn i urządzeń, oraz urządzeń elektrycznych oraz działalności poligraficznej (wzrost 3-krotny). Spadła produkcja komputerów i optyczna (o 70%). 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 stocznie remontowe w Szczecinie, Świnoujściu, Kołobrzegu i Darłowie oraz mniejsze stocznie budujące jednostki specjalistyczne lub elementy statków dla innych stoczni. W regionie działają również stocznie jachtowe.

W latach 2005-2011 nieznacznie 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, stargardzkim, 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 KSSSE – w Gryfinie, Goleniowie, Łobzie, Karlinie i Białogardzie, SSSE – w Koszalinie, Szczecinku, Wałczu, Polanowie, Laskach Koszalińskich, Tychowie, Karlinie oraz Kaliszu Pomorskim, PSSE – w Stargardzie Szczecińskim i SSE Euro-park Mielec w Szczecinie. Parki naukowo-technologiczne istnieją lub są w trakcie organizacji w Koszalinie (Park Naukowo-Technologiczny Politechniki Koszalińskiej) i Szczecinie (Szczeciński Park Naukowo-Technologiczny).

2.6.2.3. Obszary i kierunki produkcji rolnej

Województwo dolnośląskie: Użytki rolne, zajmując 1 194,8 tys. ha, stanowią blisko 60% obszaru województwa dolnośląskiego. Grunty orne z sadami i trwałe 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 rolni-

czej 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 takich gleb 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 2010 roku wynosiła 731,1 tys. ha. W strukturze upraw przeważały zboża oraz rośliny przemysłowe (głównie rzepak). Dominacja zbóż występuje we wszystkich powiatach.

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.

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.

W województwie dolnośląskim, podobnie jak w kraju, od 2002 roku można zaobserwować dynamiczny rozwój rolnictwa ekologicznego, najbardziej przyjaznej środowisku formy produkcji rolniczej. 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 przedstawiania 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 2010¹⁹ 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 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 ha.²⁰ Pod tym względem województwo lubuskie ustępuje jedynie województwom zachodniopomorskiemu i warmińsko-mazurskiemu, a także znacznie (o ponad 10 ha) przekracza średnią krajową.

Na obszarze 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.

Województwo zachodniopomorskie należy do grupy województw, w których jest duży udział sektora pu-

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

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

blicznego 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, następnie rośliny przemysłowe. 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.

2.6.2.4. Gospodarka leśna

Gospodarka leśna w lasach państwowych prowadzona jest na podstawie opracowywanych na okresy 10-letnie planów urzędu 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, m.in. pozyskiwanie surowca drzewnego, gospodarka łowiecka, ochrona lasów przed szkodnikami i pożarami, prowadzenie bazy rekreacyjnej i noclegowej oraz edukacja leśna.

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

Na obszarze trzech województw funkcjonuje pięć leśnych kompleksów promocyjnych: Puszcze Szczecińskie i Lasy Warcińsko-Polanowskie w województwie zachodniopomorskim, Bory Lubuskie w województwie lubuskim oraz Lasy Rychtańskie i Sudety Zachodnie w województwie dolnośląskim. Służą one nowoczesnym formom gospodarki leśnej, godzącym cele gospodarcze z celami aktywnej ochrony ekosystemów, a także propagującym przyjazne środowisku technologie i badania naukowe.

Województwo dolnośląskie: Powierzchnia lasów w województwie wynosi 608,4 tys. ha, a gruntów zadrzewionych 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 2,9%, co stawia województwo w grupie regionów o najniższym udziale lasów prywatnych w Polsce (średnia dla kraju wynosi 18,7%). 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 2011 r. wyniosło ogółem 3 mln m³. W pozyskaniu grubizny ze 100 ha (483,8m³) województwo w 2011 roku zajęło trzecie miejsce w kraju.

Województwo lubuskie ma pierwsze miejsce w Polsce pod względem lesistości. Grunty leśne zajmują powierzchnię 707,8 tys. ha, w tym lasy 686,0 tys. ha. W podregionie gorzowskim lesistość wynosi 49%, w zielonogórskim 48,9%. Lasy województwa lubuskiego 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 Barlinecka/Gorzowska, okolice Gubina). Niewielką powierzchnię zajmują lasy dębowo-grabowe (grądy). W dolinach dużych rzek występują lasy łąkowe, zaliczane do ginących ekosystemów Europy, ich płaty zachowały się zwłaszcza koło Nowej Soli i Zielonej Góry. Jedną czwartą to drzewostany w wieku 21-40 lat, 22,9% liczy

sobie 41-60 lat, drzewostanów starszych jest 37,2%.

Województwo zachodniopomorskie: Lasy zajmują powierzchnię 808 tys. ha, co stanowi ponad 36% 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.

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.

2.6.3.1. 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. Pomiędzy nimi południkowo biegnie Odra która wraz z dopływami i licznie występującymi portami rzecznyymi stanowi główny komponent turystyki wodnej. Turystyczny obraz regiony dopełniają pojezierza (w województwach lubuskim i zachodniopomorskim) i tereny wysoczyznowe, które w części południowej przechodzą w podgórskie. Duży potencjał stanowią liczne kompleksy leśne w województwie lubuskim.

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-Łużyckiej 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 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 Pogórzu 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** w *zmianie Planu zagospodarowania przestrzennego Województwa Lubuskiego* 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 (z możliwością 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 Środkowoodrzański – z możliwością planowanej zabudowy w wyznaczonych do tego celu miejscach i z ograniczeniami dla terenów szczególnie narażonych na degradację,
- obszary kategorii B (z ograniczeniem 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) – część północna i południowa, Bory Lubuskie – część północna, 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 (szczególne o znaczeniu międzynarodowym) – Międzyrzecki Rejon 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 Szczecińskie na wschodzie,
- obszary pozostałe, głównie na zachodzie i centrum województwa.

Poszczególne strefy różnią się walorami przyrodniczymi 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 Międzyzdroje.

Pas pojezierzy rozciąga się od południowo-zachodnich krańców województwa (gmina Cedynia) do wschodniej części województwa (gmina Biały Bór) i obejmuje pojezierza Myśluborskie, 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: Myślubórz, Barlinek, Złocieniec, Czaplinek, Tuczno, Wałcz oraz Szczecinek.

Ostatni obszar to gminy usytuowane w środkowo-zachodniej części województwa. Są to głównie tereny rolnicze z niewielką liczbą rzek i jezior. Wyjątek stanowi na tym obszarze Koszalin, co związane jest jego funkcjami miejskimi. Ośrodkiem turystycznym jest także uzdrowisko w Połczynie-Zdroju.

2.6.3.2. 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 2012 r. osiągnęły poziom 2,2 mln osób. W porównaniu do 2002 r. liczba turystów odwiedzających województwo wzrosła o prawie 0,7 mln osób. Dominującą grupę stanowili turyści krajowi – 1,7 mln osób (12 % ogółu polskich turystów).

Cudzoziemcy odwiedzający Dolny Śląsk stanowili 10% ogółu turystów zagranicznych odwiedzających Polskę; ich liczba w stosunku do 2002 roku wzrosła o 50%. 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 2012 roku 307 obiektów zbiorowego zakwaterowania wszystkich kategorii. Miejsc noclegowych jest 20,5 tys., w tym całorocznych 10,8 tys. W roku 2011 z noclegów na terenie województwa lubuskiego skorzystało 645,6 tys. turystów, w tym 179,9 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 latach 2009-2010.

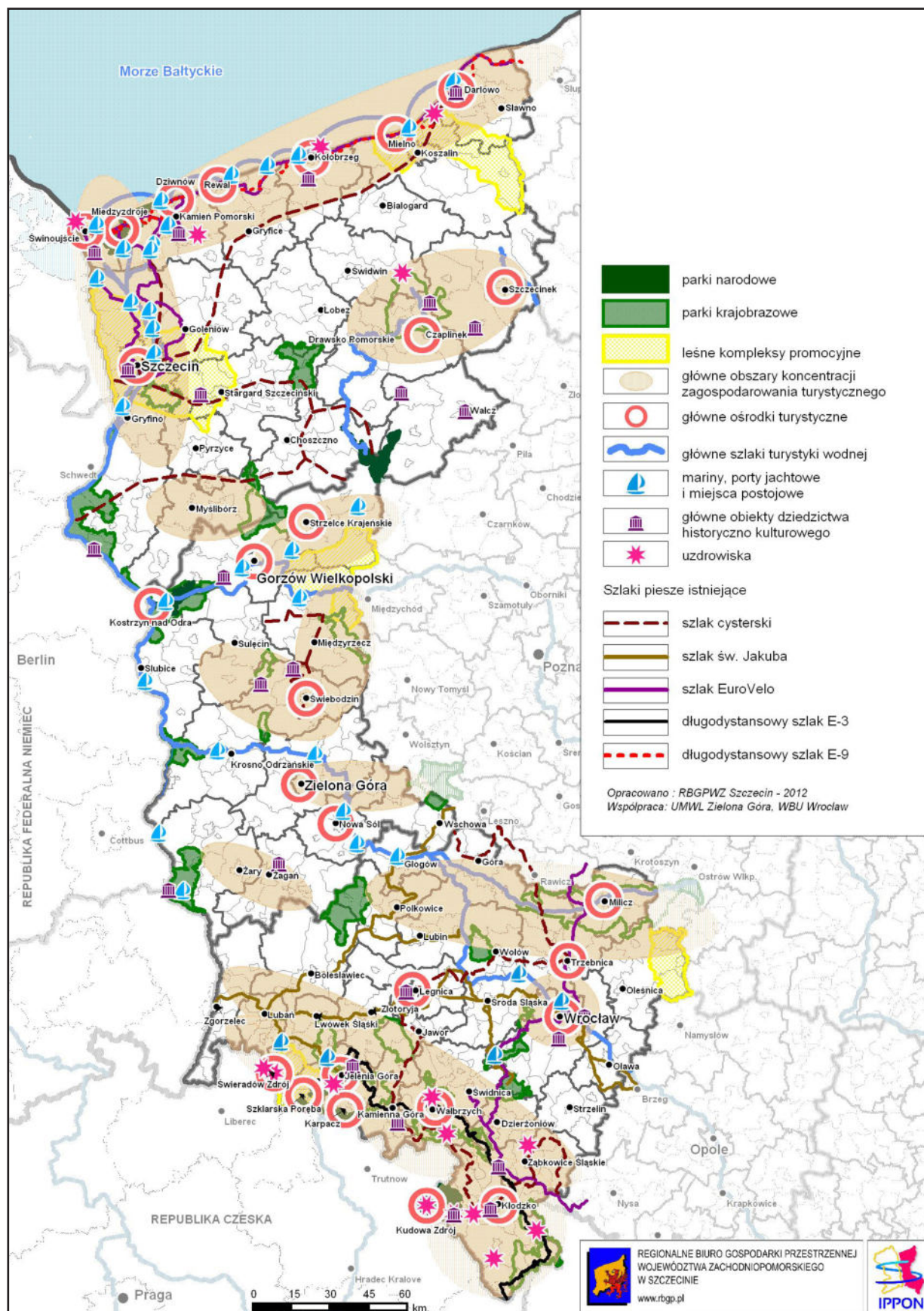
Najwięcej turystycznych obiektów noclegowych usytuowanych jest w powiatach: międzyrzeckim (13,6%) – Pszczew, Międzyrzecz, Trzciel, świebodzińskim (12,7%) – Łągów, Lubrza, Świebodzin, wschowskim (10,1%), ślubickim (8,8%) – Ślubice, Rzepin, Ośno Lubuskie oraz sulęcińskim (8,1%) – Lubniewice, Torzym. Najmniej takich obiektów znajduje się w powiecie żagańskim (2,6%) oraz nowosolskim (4,2%). W bazie noclegowej przeważają obiekty zbiorowego zakwaterowania. Najwięcej turystów korzystało z nich w powiatach świebodzińskim (111 tys.) i ślubickim (100,4 tys.) –. Spośród miast województwa największym zainteresowaniem turystów cieszyła się Zielona Góra, w którym z turystycznej oferty skorzystało 61,2 tys. osób, w tym 11 tys. turystów zagranicznych. W Gorzowie Wlkp. liczba gości wyniosła 58,8 tys., w tym 15,5 tys. z zagranicy.

Ośrodkiem turystycznym o specyficznej funkcji jest Kostrzyn nad Odra, gdzie raz w roku, latem, odbywa się festiwal muzyczny „Przystanek Woodstock”, w którym uczestniczy ok. 300 tys. osób.

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

W **województwie zachodniopomorskim** w 2012 roku było 1219 obiektów zbiorowego zakwaterowania wszystkich kategorii z 119,9 tys. miejsc noclegowych, w tym 51,2 tys. całorocznych. Najwięcej turystycznych obiektów noclegowych usytuowanych jest nad morzem, w powiatach: kołobrzeskim (17,9%), kamieńskim (15,3%), gryfickim (14,9%), koszalińskim (13,2%), sławieńskim (10%) oraz Świnoujściu (8,6%), , najmniej w powiatach: pyrzyckim, białogardzkim i łobeskim.

Rysunek 28. Atrakcyjność środowiska przyrodniczego i kulturowego dla turystyki



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

Przyjazdy turystów do województwa zachodniopomorskiego na wypoczynek długookresowy lub krótkookresowy w 2012 r. osiągnęły poziom 2,0 mln osób. Dominującą grupę (1,5 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

Priorytety rozwoju przestrzennego poszczególnych województw polskiej części pogranicza Polski i Niemiec opierają się na podobnych przesłankach, obejmujących m.in.: rozwój społeczno-gospodarczy, ochrona środowiska, rozwój infrastruktury technicznej i społecznej, międzyregionalna współpraca polsko-niemiecka. Działania te w różnym stopniu przyczyniają się do wzrostu spójności terytorialnej tej części pogranicza. Jednak wśród priorytetów rozwoju przestrzennego województw brak jest (poza nielicznymi wyjątkami, dotyczącymi np. Odrzańskiej Drogi Wodnej i poprawy dostępu do portów morskich) celów odnoszących się bezpośrednio do rozwoju przestrzennego całej polskiej części pogranicza, chociaż znajdują się ogólne odwołania do integracji przestrzennej z obszarami sąsiednimi.

Województwo dolnośląskie

W projekcie planu zagospodarowania przestrzennego określono następujące priorytety rozwoju przestrzennego województwa dolnośląskiego o zasadniczym znaczeniu dla polskiej części obszaru pogranicza:

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

Pozostałe priorytety rozwoju przestrzennego województwa wynikające z dokumentów planistycznych:

- harmonijny, zintegrowany rozwój przestrzenny i społeczno-gospodarczy oraz integracja wrocławskiego obszaru funkcjonalnego (metropolitalnego) jako głównego węzła sieci osadniczej województwa,
- harmonizowanie rozwoju przestrzennego i społeczno-gospodarczego i aktywne przekształcanie pozostałych elementów systemu osadniczego województwa,
- zintegrowana ochrona i rewitalizacja zasobów dziedzictwa kulturowego oraz utrzymanie tożsamości i odrębności kulturowej regionu,
- efektywne wykorzystanie własnych zasobów województwa dla poprawy jakości życia i standardów zaspokajania potrzeb społeczeństwa.

Województwo lubuskie

Rozwój przestrzenny województwa lubuskiego powinien obejmować zarówno aspekt gospodarczy jak

i turystyczny, w powiązaniu z walorami przyrodniczymi. W zmianie Planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego określa się główne cele strategiczne przez zabezpieczenie przestrzennych możliwości realizacji założeń:

- 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 kompleksowej infrastruktury turystycznej łączącej poszczególne regiony województwa lubuskiego, województw sąsiednich i Niemiec, 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,
- wzmocnienie 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. Należy dążyć do poprawy powiązań funkcjonalnych aglomeracji szczecińskiej i zespołu miast Koszalin-Kołobrzeg-Białogard, który powinien przejmować część funkcji metropolitalnych Szczecina dla środkowej części Wybrzeża.

W dziedzinie 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 oraz potrzebę rozbudowę infrastruktury transportowej.

2.7.2. Priorytety rozwoju przestrzennego w niemieckiej części pogranicza

Główne cele i zasady rozwoju przestrzennego dla obszaru Niemiec wynikają z zapisów dokumentów planistycznych szczebla krajowego i dokumentów szczebla regionalnego, określonych paragrafem 8 federalnej ustawy o ładzie przestrzennym (Raumordnungsgesetz) i doprecyzowanych ustawami o planowaniu krajowym poszczególnych krajów związkowych.

Na mocy tej ustawy rządy krajów związkowych zobligowane są do sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego (Raumordnungspläne), określających nadrzędne ustalenia dotyczące struktury osad-

niczej, terenów otwartych oraz infrastruktury technicznej i komunikacji, a następnie regionalne wspólnoty (związki) planistyczne konkretyzują te zapisy w planach regionalnych.

Plany regionalne muszą być spójne z regulacjami szczebla krajowego i wymagają zatwierdzenia przez organ odpowiedzialny za planowanie przestrzenne kraju związkowego. W przeciwieństwie do polskich planów zagospodarowania przestrzennego województw plany regionalne mają charakter obligatoryjny.

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.

Berlin i Brandenburgia

W regionie stołecznym Berlin-Brandenburgia planowanie realizowane jest wspólnie przez oba kraje związkowe: miasto stołeczne i kraj związkowy Brandenburgię.

W Brandenburgii wyznaczonych jest 5 regionów planistycznych: Prignitz-Oberhavel, Havelland-Fläming, Uckermark-Barnim, Oderland-Spree, Lausitz-Spreewald, dla których sporządzane są plany regionalne. Dla Berlina plan użytkowania terenu stanowi plan regionalny.

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

Na podstawie wspólnej 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 2009),
- Plan rozwoju krajów związkowych dotyczący terenów portu lotniczego (LEP FS 2006).
- 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 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 portu lotniczego Berlin-Brandenburg,
- 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 podnoszenie ich konkurencyjności,
- wzmocniania obszarów wiejskich,
- ochrona przeciwpowodziowa, szczególnie wzdłuż granicy na Odrze.

Poza rozwojem połączeń metropolii berlińskiej w relacjach wschód-zachód (z Rosją, Ukrainą i krajami bałtyckimi) oraz kwestii ochrony przed powodzią wzdłuż Odry polska część pogranicza Polski i Niemiec jest w tych priorytetach nieobecna. Co więcej, koncepcja korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk (SCAN-DRIA) jest konkurencyjna wobec Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65.

Mekleburgia-Pomorze Przednie

Priorytety rozwoju przestrzennego Mekleburgii-Pomorza Przedniego określa Krajowy program rozwoju przestrzennego Mekleburgii-Pomorza Przedniego (Landesentwicklungsprogram 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 Mekleburgii-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 Mekleburgia 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 Mekleburgii-Pomorza Przedniego jako regionu bałtyckiego otwartego na świat i Europę,
- podnoszenie konkurencyjności gospodarczej Mekleburgii 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 Mekleburgii-Pomorza Przedniego 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 z roku 2003 (projekt aktualizacji 2012), a za ich uszczegółowienie i realizację odpowiada Plan regionalny regionu planistycznego Górne Łużyce-Dolny Śląsk z roku 2010, który koncentruje się na obszarze powiatów Bautzen

oraz Görlitz.

Priorytety rozwoju przestrzennego w niemieckiej części pogranicza określone w planie regionalnym, dotyczące powiązań i uwarunkowań zewnętrznych, są następujące:

- Saksonia – konkurencyjne i atrakcyjne gospodarczo miejsce na rynku europejskim,
- kształtowanie jakości życia w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju przy uwzględnieniu rosnącej roli obszaru trójstyk 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 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 regionu (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 wzmocnianie ośrodków i obszarów aktywizacji ekonomicznej i podejmowanie działań prorozwojowych 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:

- wzmocnianie 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

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

2.8.2.1. Środkoeuropejski 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. Warunkiem przyspieszenia tego rozwoju jest kompatybilna infrastruktura transportowa – drogowa, kolejowa, wodna – we wszystkich regionach tworzących korytarz. Priorytetowe są działania na rzecz budowy drogi ekspresowej S3 w ciągu międzynarodowej drogi E65 na całym jej przebiegu przez Polskę. Infrastruktura transportowa korytarza stworzyć ma podstawy do rozwoju różnorodnych inicjatyw gospodarczych na jego obszarze.

2.8.2.2. 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. Podstawowym problemem jest zapewnienie dostępności transportowej do portów od strony lądu (drogi, koleje, Odrzańska Droga Wodna) i morza (morskie tory podejściowe). Na wzrost zna-

czenia i rozwój portów ujścia Odry będzie miała wpływ budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu wraz z terminalem do regazyfikacji gazu skroplonego, która jest obecnie największą inwestycją na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec a także realizacja terminali kontenerowych w Świnoujściu i Szczecinie.

2.8.2.3. 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. Szczecin powinien wzmacniać swoje funkcje metropolitalne; ma również szanse rozwoju w kierunku utworzenia metropolii bałtyckiej. Peryferyjne położenie Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina względem centrum kraju wymaga poprawy dostępności komunikacyjnej. Jednym z głównych stymulatorów wzrostu, mającym znaczenie dla całej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec, jest rozwój funkcji transportowych, związanych z obsługą transportu morskiego portów ujścia Odry.

2.8.2.4. Wrocławski obszar 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. Szczególnie ważne jest wykorzystanie położenia Wrocławia w trójkącie stolic: Warszawa – Berlin – Praga. Miasto powinno stać się wiodącym ośrodkiem generowania i dyfuzji impulsów rozwoju społeczno-gospodarczego pogranicza Polski i Niemiec. Poprawie musi ulec dostępność komunikacyjna miasta, która przełoży się na wzrost powiązań gospodarczych, naukowych i inwestycyjnych z innymi ośrodkami metropolitalnym. potrzebne są również działania mające na celu rozwój kapitału ludzkiego i społecznego oraz tworzenie wysokiej jakości oferty inwestycyjnej na obszarze metropolitalnym.

2.8.2.5. Krajowe ośrodki wzrostu: Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski

Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski są głównymi ośrodkami administracyjnymi, gospodarczymi, naukowymi i kulturalnymi (województwo lubuskie). Ich rolą w przestrzeni jest stymulowanie wzrostu tej części obszaru i rozwijanie powiązań transgranicznych. Ośrodki te powinny mieć zapewnione odpowiednie powiązania z miastami metropolitalnymi na polskiej części pogranicza Polski i Niemiec (Wrocław, Szczecin), jak i poza nim (Berlinem, Poznań). Wzrostowi rangi metropolitalnej ośrodków krajowych służyć powinien rozwój potencjału badawczo-naukowego oraz innych funkcji metropolitalnych.

2.8.2.6. Regionalne ośrodki wzrostu

Spośród wskazanych przez poszczególne województwa regionalnych ośrodków wzrostu najbardziej predisponowanymi 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. Ośrodki te potrzebują zwłaszcza – oprócz poprawy powiązań komunikacyjnych z miastami – metropoliami i ośrodkami wojewódzkimi o znaczeniu krajowym – stymulacji rozwoju społeczno-gospodarczego poprzez tworzenie atrakcyjnych ofert inwestycyjnych oraz wzmacnianie sektora usług wyższego rzędu.

2.8.2.7. Miasta transgraniczne: Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec

Miasta przygraniczne na obszarze polskiej części obszaru pogranicza Polski i Niemiec stanowią wraz ze

swoimi odpowiednikami po stronie niemieckiej miasta transgraniczne o różnych kierunkach współpracy i różnym stopniu jej zaawansowania. W niektórych z tych miast ich struktura funkcjonalna uległa rozbiciu na skutek podziału politycznego. Pożądanym jest rozwój wielokierunkowej współpracy transgranicznej tych miast, zwłaszcza w sferze planowania przestrzennego. Rozwiązania wymaga wiele kwestii dotyczących m.in. infrastruktury drogowej i kolejowej w ujęciu transgranicznym, wspólnej komunikacji miejskiej, poprawy dostępności miast z zewnątrz, wspólnej oferty i infrastruktury turystycznej, wspólnej oferty inwestycyjnej, wykorzystania Odry i Nysy Łużyckiej oraz zintegrowanej polityki miejskiej.

2.8.2.8. Odra

Rzeka Odra, przepływając przez trzy województwa, łączy dwa największe miasta polskiej części pogranicza – Wrocław i Szczecin, 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. Jednym z warunków rozwoju funkcji żeglugowych Odry jest podpisanie porozumienia AGN przez Polskę, a wymagającym największej poprawy jest odcinek od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej. Należy też uwzględnić różnice w możliwościach osiągnięcia klasy drogi wodnej na poszczególnych odcinkach rzeki od Gliwic do Szczecina. Rozwój funkcji transportowych jest uwarunkowany odpowiednimi działaniami w zakresie ochrony środowiska w sposób, który nie przyczyni się do spadku walorów przyrodniczych korytarza ekologicznego.

2.8.2.9. Transgraniczne powiązania infrastrukturalne

Działania integracyjne na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec muszą uwzględniać powiązania infrastrukturalne nie tylko w relacjach południkowych, ale także równoleżnikowych – transgranicznych. Mają one istotny wpływ na funkcjonowanie całego obszaru we wszystkich aspektach przestrzennych: przyrodniczych, komunikacyjnych, gospodarczych, społecznych i innych. Są szczególnie ważne w perspektywie uzupełnienia studium polskiej części pogranicza Polski i Niemiec o analogiczne studium niemieckiej części pogranicza.

2.8.2.10. 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. Na wzrost wykorzystania tego potencjału wpływać będzie poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów atrakcyjnych turystycznie oraz rozwój jakościowy infrastruktury turystycznej. Podstawowe znaczenie ma większe zwrócenie turystyki w stronę walorów kulturowych, w tym materialnego i niematerialnego dziedzictwa kulturowego. Duży niewykorzystany potencjał stanowi Odra, która powinna być osią skupiającą rozwój turystyki na obszarze pogranicza. Pożądanym rezultatem działań w tej dziedzinie powinna być aktywizacja społeczno-ekonomiczna tych obszarów.

2.8.2.11. Obszary zagrożone powodzią

Zagrożenia powodziowe są jednym z najważniejszych problemów występujących na obszarze polskiej części pogranicza Polski i Niemiec. Część obszarów objętych ryzykiem powodziowym ma charakter transgraniczny. 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 sformułowane zostały – po szczegółowej analizie predyspozycji i barier rozwoju – priorytety i kierunki działań w zakresie rozwoju przestrzennego.

3. KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ DOTYCZĄCE WYBRANYCH OBSZARÓW KONCENTRACJI DZIAŁAŃ SZCZEGÓLNYCH

3.1. Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy – pasmo rozwoju społeczno-gospodarczego i korytarz transportowy

3.1.1. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

3.1.1.1. Opis obszaru działań

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy (CETC-ROUTE65) jest ideą kształtowania i rozwoju przestrzennego pasma zdominowanego funkcjami transportowymi o południkowym przebiegu, realizowaną poprzez międzyregionalne porozumienie, 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–Krivevacka, 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-ROUTE65) pełni rolę południkowego łącznika trzech osi transportowych wschód-zachód: Via Hanseatica, II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego (Via Baltica i Rail Baltica) i 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-ROUTE65, 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.

3.1.1.2. 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). Priorytetem uzyskują rozwiązania integrujące polski system transportowy w ramach europejskiej sieci TEN-T w układzie wertykalnym.

3.1.1.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Województwo dolnośląskie

Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego 2020 (uchwała nr XXXII/932/13 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 28 lutego 2013 r.):

Wizja: „Blisko siebie – blisko Europy”. W myśl zaproponowanej wizji Dolny Śląsk w 2020 roku tworzyć będzie zintegrowaną wspólnotę regionalną, region konkurencyjny, spójny, otwarty i dynamiczny.

Osiągnięcie założonych w Strategii celów, będzie możliwe dzięki realizacji działań, zgrupowanych w ośmiu makrosferach, skierowanych na wzmocnienie rozwoju gospodarczego Dolnego Śląska i kierunkujących racjonalny dobór przedsięwzięć.

Cel 2 Strategii: Zrównoważony transport i poprawa dostępności transportowej.

Makrosfera: Infrastruktura – obejmuje grupę działań zakładających poprawę dostępności transportowej i powiązań wewnętrznych regionu oraz realizację kluczowych dla województwa inwestycji energetycznych.

Priorytety:

- Poprawa dostępności transportowej regionu (powiązania wewnętrzne i zewnętrzne).
- Poprawa jakości i standardów transportu (drogowego, kolejowego, lotniczego i żeglugi śródlądowej).
- Rozwój energooszczędnych i niskoemisyjnych form transportu.
- Wzrost udziału transportu lotniczego i integracja Portu Lotniczego Wrocław z systemem kolejowej komunikacji regionalnej.
- Wzrost konkurencyjności żeglugi śródlądowej.
- Promocja innowacyjnych rozwiązań logistycznych zgodnych z europejską ideą „zielonych korytarzy”.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego (projekt, 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-ROUTE65 (jako inicjatywa międzyregionalna) relacji: Ystad – Szczecin – Praga – Bratysława – Wiedeń – Budapeszt – Ljubljana – Triest;
- droga wodna Odra.

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-ROUTE65), 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-ROUTE65;
- uwzględnienie w krajowym systemie transportu wodnego Odrzańskiej Drogi Wodnej E30.

Województwo lubuskie

Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020 (uchwała XXII/319/12 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 19 listopada 2012 r.) 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.

Wyzwania. Realizacja korytarza transportowego północ – południe (CETC-ROUTE65); niemniej istotnym jest także budowa sieci dróg udostępniających połączenia autostradowe. Ważne jest stopniowe wypracowanie ruchu tranzytowego z ośrodków miejskich regionu. Przywrócenie funkcji transportowych wymaga układu rzeczny województwa. Ważną rolę w poprawie dostępności komunikacyjnej województwa odegrać powinien dalszy rozwój lotniska w Babimoście.

Wyzwaniem dla województwa lubuskiego wpisanym w SRWL 2020 jest również tworzenie wysokiej dostępności komunikacyjnej zewnętrznej i wewnętrznej.

Działania na rzecz poprawy zarządzania komunikacją: kontynuacja działań i współpraca z innymi regionami na rzecz utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65.

Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Lubuskiego (PZPWL – uchwała nr XXII/191/12 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.

Głównym celem polityki przestrzennej, zapisanej w Planie, jest przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego województwa lubuskiego.

W celu wykorzystania walorów położenia regionu i jego spójności przestrzennej przyjmuje się w koncepcji rozwoju następujące główne elementy integrujące:

- zewnętrzne:
 - » współpraca transgraniczna w ramach euroregionów: Pro Europa Viadrina i Sprewa – Nysa – Bóbr,
 - » rozwój Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC–ROUTE65);
- wewnętrzne:
 - » powiązanie dwubiegunowe ośrodków krajowych Gorzów Wlkp. – Zielona Góra,
 - » budowa korytarza transportowego drogi S3, łączącego północną część regionu z południową.

Według zapisów PZPWL dodatkowo interpretację przestrzenną wzmocnić mają następujące działania, polegające na zaproponowaniu dróg o południkowym przebiegu:

- droga przygraniczna wzdłuż Nysy Łużyckiej i Odry,
- droga łącząca: Żary i Żagań – Lubsko – Krosno Odrzańskie – Sulęcín – Gorzów Wlkp.,
- obwodnica Regionu Kozła.

W dokumencie przyjęto kierunki rozwoju i zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego oparte na zrównoważonym rozwoju przyrodniczo-gospodarczym, przyjmując tezę, że rozwój województwa lubuskiego będzie następował w sposób ciągły i harmonijny w oparciu o m.in.:

- istotny postęp w wykorzystaniu dróg wodnych,
- pełną realizację programu „Odra 2006”,
- rozbudowę systemu transportowego,
- inicjatywę utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC–ROUTE65).

Ustalono ponadto rozwój przestrzenny, który opiera się na dwóch osiach konstrukcyjnych:

1. antropogenicznych (oś Wschód – Zachód: II Paneuropejski Korytarz Transportowy i III Paneuropejski Korytarz Transportowy oraz oś północ – południe: dwubiegunowe powiązanie ośrodków krajowych – Gorzów Wlkp. i Zielona Góra);
2. przyrodniczych (oś wschód – zachód w środkowej części regionu: dolina Odry przechodząca w oś północ – południe wzdłuż granicy państwa oraz oś wschód – zachód; dolina Noteci i Warty.

Plan pozwala na sformułowanie rekomendacji z polityki regionalnej do krajowej polityki przestrzennej.

Przyjęto następujące rekomendacje z zakresu infrastruktury komunikacyjnej:

- uznania za strategiczny element układu drogowego kraju drogę szybkiego ruchu S-3, oraz brakujące odcinki autostrad A2 i A18,
- nadania Środkowoeuropejskiemu Korytarzowi Transportowemu najwyższej rangi powiązań uwzględnionych w Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju,
- uwzględnienia w KPZK dalszego rozwoju infrastruktury i komunikacji portu lotniczego Zielona Góra – Babimost,
- uwzględnienia kolei dużych prędkości z proponowanym przebiegiem w obszarze województwa lubuskiego, zapewniającym relacje ze Środkowoeuropejskim Korytarzem Transportowym oraz z ośrodkami osadniczymi regionu o znaczeniu krajowym.
- przyjęcia drogi wodnej wzdłuż Odry E-30 jako drogi międzynarodowej oraz drogi Warta – Notec E-70 jako drogi znaczenia krajowego (postulowanej w przyszłości do zmiany rangi na międzynarodową);
- uwzględnienia modernizacji linii kolejowej CE-59 jako priorytetowej inwestycji w obszarze województwa lubuskiego z zakresu infrastruktury kolejowej.
- modernizacja linii kolejowej nr 275 na odcinku Miłkowice – Żagań i linii kolejowej nr 14 na odcinku Żagań – Żary – Frost jako priorytetowej w obszarze województwa lubuskiego.

Województwo zachodniopomorskie

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. (...)

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.

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 morskiego 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 w zakresie komunikacji i transportu:

- Wsparcie dla Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65
- Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej; przygotowanie projektu budowy kanału Odra-Dunaj
- Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m – umożliwienie przyjmowanie statków do klasy handymax włącznie

Wnioski dla polityki przestrzennej w województwie w zakresie komunikacji i transportu:

- 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
- Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej; przygotowanie projektu budowy kanału Odra-Dunaj Województwa nadodrzańskie
- Uwzględnienie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego w rozwoju regionalnym i planowaniu przestrzennym

3.1.1.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjały rozwoju

- porozumienie międzyregionalne na rzecz utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (Szczecin 6 kwietnia 2004 r.)
- 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 rozwoju Środkowo-europejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65
- sukcesywnie rozwijana współpraca międzynarodowa i międzyregionalna na rzecz promowania idei Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65)
- Odrzańska Droga Wodna jako oś „zielonego korytarza transportowego”

Bariery rozwoju

- nieuwzględnienie odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej w rewizji sieci TEN-T
- brak konsekwencji i opóźnienia w realizacji Polityki Transportowej Państwa na lata 2006-2025 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 Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, zarówno w osi CETC-ROUTE65 (S3) jak i w powiązaniach poprzecznych (S6, S10, S8) w tym zapewnienie bezpośredniego dostępu do części towarowej portu morskiego w Świnoujściu z drogi krajowej

Potencjały rozwoju

- porty morskie ujścia Odry o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w Szczecinie i Świnoujściu (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
- porty morskie ujścia Odry o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w Szczecinie i Świnoujściu (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
- pozostałe porty morskie Pomorza Zachodniego
- ważne ośrodki miejskie i obszary aktywności gospodarczej (Szczecin, Wrocław, Gorzów Wlkp., Zielona Góra), stanowiące o potencjalne społeczno-gospodarczym oraz determinujące wzrost konkurencyjności regionów
- potencjał naukowo-badawczy ośrodków naukowych regionu
- deklaracja współpracy w sprawie rozwoju obszaru Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (Senec 4 grudnia 2008 r.)
- Deklaracja polityczna podpisana 29 maja 2007 r. w Bratysławie stanowiąca o kontynuacji zamierzeń nakreślonych w porozumieniu międzyregionalnym z 2004 r.
- Deklaracja Szczecińska z 28 czerwca 2010 r., podnosząca rangę oddolnej inicjatywy regionów na poziom narodowy (podpisana przez ministrów 6 państw, których regiony należą do CETC, w której zobowiązano się do udzielenia wszechstronnego wsparcia na rzecz utworzenia Korytarza CETC deklarując działania na rzecz utrwalania spójności CETC-ROUTE65 z europejskim systemem transportowym)

Bariery rozwoju

- brak skoordynowanej i systematycznej polityki morskiej państwa – ograniczenie możliwości rozwojowych portu morskiego 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 Malczycach do ujścia Nysy Łużyckiej, ograniczenia techniczne (prześwity pod mostami) na całej długości ODW, dekapitalizacja infrastruktury ODW; niedostateczny stopień realizacji Programu dla Odry 2006
- gazociąg podmorski Nord Stream Rosja-Niemcy, przecinający podejściowe tor wodne do Świnoujścia, ograniczający możliwości rozwojowe portu morskiego w Świnoujściu brak ratyfikacji umowy AGN przez rząd RP
- brak stałego połączenia Uznam – Wolin w Świnoujściu.
- 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
- niedostateczne tempo modernizacji linii kolejowych w relacji Świnoujście – Szczecin – Poznań – Wrocław (E59), Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław (C-E59)

3.1.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CEL 1.

Pasmo 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 (podmioty administracji rządowej i samorządowej, uczelnie wyższe i ośrodki naukowe, podmioty gospodarcze, podmioty zarządzające infrastrukturą transportową)
- Działanie 2.** Kreowanie międzyregionalnej polityki skoordynowanego wykorzystania potencjału obszaru
- Kierunek 2.** Intensyfikacja działań na rzecz rozwoju Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65)
- Działanie 1.** Opracowanie strategii rozwoju dla Korytarza
- Działanie 2.** Ustanowienie koordynatora projektu na szczeblu UE
- Działanie 3.** Lobbing na rzecz wpisania Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego w odpowiednie dokumenty na poziomie europejskim i krajowym
- Działanie 4.** Prowadzenie działań na rzecz przekształcenia Inicjatywy CETC-ROUTE65 w Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej (EUWT)
- Działanie 5.** Opracowanie zbioru dobrych praktyk w wykorzystaniu alternatywnych źródeł finansowania w transporcie
- Kierunek 3.** Zwiększenie dynamiki wzrostu gospodarczego państw nadbałtyckich poprzez znalezienie nowych rynków zbytu i wykorzystanie najkrótszego połączenia promowego przez Bałtyk, łączącego Europę Północną z południem Europy
- Kierunek 4.** Kreowanie obszaru powiązań gospodarczych, infrastrukturalnych i społecznych miast i regionów, współpracy w zakresie szkolnictwa wyższego i innowacji pomiędzy ośrodkami akademickimi
- Kierunek 5.** Wzrost gospodarczy obszaru Korytarza w drodze wdrażania innowacji technicznych, nowoczesnych metod zarządzania i organizacji działań
- Kierunek 6.** Wzrost gospodarczy w wymiarze regionalnym i lokalnym; zapewnienie zrównoważonego rozwoju regionów na obszarze Korytarza
- Działanie 1.** Wsparcie klastrów branżowych
- Działanie 2.** Wspieranie rozwoju obszarów wokół węzłów i centrów komunikacyjnych

CEL 2.

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

Kierunek 3. Poprawa dostępności komunikacyjnej na sieci drogowej

Działanie 1. Kontynuacja budowy drogi ekspresowej S3 na terenie województw zachodniopomorskiego, lubuskiego i dolnośląskiego

Podjęte działania inwestycyjne:

- 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 (po 2013 r.)
- przebudowa drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo – Rurka – DoŚU21 z 16.03.2011 (decyzja nie jest ostateczna)
- obwodnica Gorzowa Wielkopolskiego – DoŚU i rozpoczęte prace nad ZRID22
- odcinek Gorzów Wielkopolski – Międzyrzecz – w trakcie budowy
- obwodnica Międzyrzecza – DoŚU i rozpoczęte prace nad ZRID
- odcinek Międzyrzecz – Sulechów – w trakcie budowy
- odcinek Sulechów – Nowa Sól – trwają prace przygotowawcze odcinek Nowa Sól – Legnica (A4) – DoŚU i rozpoczęte prace nad ZRID
- odcinek Legnica (A4) – Lubawka (granica państwa) – DoŚU i rozpoczęte prace nad ZRID (do 2020 r.)

Działanie 2. Budowa drogi ekspresowej S5 na terenie województwa dolnośląskiego

Podjęte działania inwestycyjne:

- odcinek Korzeńsko – Wrocław (A8) – DoŚU i wydana decyzja ZRID (do 2020 r.)
- odcinek Wrocław – Kłodzko – Boboszów (granica państwa) (po 2020r.)

Działanie 3. Zapewnienie dostępności do portu morskiego w Świnoujściu do drogi krajowej.

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:

- wykonanie dokumentacji przedprojektowej (2008-2010 r.)

Działanie 2. Modernizacja linii kolejowej E59 na terenie województwa dolnośląskiego

Podjęte działania inwestycyjne:

- odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego – modernizacja linii kolejowej (do 2014 r.)

Działanie 3. Modernizacja linii kolejowej C-E59 i C59/2 na terenie województw zachodniopomorskiego, lubuskiego i dolnośląskiego

Podjęte działania inwestycyjne:

- modernizacja linii kolejowej C-E59 odcinek Wrocław – Szczecin – przygotowanie dokumentacji przedprojektowej (2004-2010 r.)
- modernizacja linii kolejowej C59/2 odcinek Wrocław – Międzyzlesie – przygotowanie dokumentacji przedprojektowej (2005-2010 r.)
- modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra Rzepin – Dolna Odra (2009-2016 r.)
- modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Dolna Odra – Szczecin Podjuchy (2011-2014r.)

Działanie 4. Modernizacja wraz z elektryfikacją linii kolejowej nr 203

Podjęte działania inwestycyjne:

- modernizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Kostrzyn

Planowane działania inwestycyjne:

- dalszy etap modernizacji linii kolejowej nr 203 Gorzów Wlkp. – Krzyż Wlkp. (2011 - 2015r.)

Kierunek 5. Wykorzystanie i rozbudowa potencjałów oraz poprawa dostępności do portów ujścia Odry.

Działanie 1. Modernizacja torów podejściowych do Świnoujścia (na obszarze redy portów morskich w Świnoujściu i Szczecinie oraz na obszarze niemieckiej wyłącznej strefy ekonomicznej) w celu umożliwienia wpływania statków o zanurzeniu 14,5-15 m.

Działanie 2. Budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu.

Podjęte działania inwestycyjne: (do 2014 r)

- budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu,
- 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 (z uwzględnieniem możliwości przyszłego pogłębienia toru do 12,5 m) – etap II (2012-2014r.)

Działanie 4. Rozbudowa portu morskiego w Szczecinie (do 2015r.):

Podjęte działania inwestycyjne:

- budowa terminalu kontenerowego
- budowa nowych i modernizacja nabrzeży
- przebudowa infrastruktury kolejowej i drogowej

Działanie 5. Rozbudowa portu morskiego w Policach

Działanie 6. Poprawa dostępności (drogowej i kolejowej) od strony lądu do portów, rozbudowa i modernizacja suprastruktury portowej; rozwój funkcji przemysłowej, logistyczno-dystrybucyjnej i handlowej portów

Działanie 7. Realizacja terminala kontenerowego w porcie morskim w Świnoujściu.

Kierunek 6. Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej

Działanie 1. Odbudowa i budowa infrastruktury hydrotechnicznej i żeglugowej na Odrze

Działanie 2. Modernizacja portów na Odrze

CEL 3.	Zapewnienie spójności sieci TEN-T w ramach Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego
---------------	--

Kierunek 1. Sformułowanie postulatów odnośnie modyfikacji sieci TEN-T

Działanie 1. Włączenie szlaku żeglugowego Odry (E30) na odcinku: Nysa Łużycka – Brzeg Dolny – Gliwice, jako niezbędnego ogniwa systemu dróg śródlądowych Odra – Dunaj

Kierunek 2. Podejmowanie działań w celu uznania przez Unię Europejską Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego za szlak spełniający kryteria „zielonych korytarzy”

3.2. Porty ujścia Odry – wzrost ich rangi w Regionie Bałtyckim i w Europie Środkowo-Wschodniej

3.2.1. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

3.2.1.1. Opis obszaru działań

Portami ujścia Odry są porty morskie w Szczecinie i w Świnoujściu, będące portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, oraz port morski w Policach i inne małe porty leżące nad Zalewem Szczecińskim i Odrą. Port morski w Świnoujściu znajduje się nad brzegiem morza i z portem morskim 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. 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 Droga Wodną (międzynarodową drogą wodną E30),
- rozwój Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65, w skład którego wchodzić wyżej wymienione szlaki transportowe,
- pogłębienie toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m,
- pogłębienie do głębokości 17,0 m torów podejściowych do Świnoujścia w obszarze redy oraz odcinka północnej trasy podejściowej do Świnoujścia (na obszarze niemieckiej wyłącznej strefy ekonomicznej – co wymaga, alternatywnie: zagłębienia gazociągu Nord Stream na odpowiednią głębokość w rejonie jego skrzyżowania z tą trasą lub zmiany przebiegu fragmentu trasy podejściowej dla likwidacji kolizji z gazociągiem).

3.2.1.2. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla krajowego

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 Droga Wodną. W dokumentach podkreśla się, że jest to jedyna polska droga wodna o tak dużym znaczeniu, a problemem jest postępująca jej dekapitalizacja. Dokumenty krajowe nie wskazują na konieczność podniesienia rangi portu morskiego 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.

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-łądowych (w szczególności kolejowo-morskich) oraz przywrócenie żeglowności Odrzańskiej Drogi Wodnej do minimum III klasy na całym odcinku z Górnego Śląska.

3.2.1.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego wprowadza następujące ustalenia, które odnoszą się do portów ujścia Odry:

- 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 morskiego w Policach,
- modernizacja i pogłębienie toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m na całej długości.

Strategia rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim do roku 2015 jako warunek rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu wskazuje konieczność zapewnienia dostępności do portu morskiego w Świnoujściu dla statków o maksymalnym zanurzeniu dla Bałtyku (15,0 m) poprzez odpowiednie pogłębienie tras i torów podejściowych do Świnoujścia (do głębokości 17,0 m) oraz toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m. Szczególne znaczenie przywiązano także do połączenia żegluga 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.

3.2.1.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju

- budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu o maksymalnym zanurzeniu 13,5 m oraz terminalu gazowego LNG
- wolne tereny inwestycyjne w portach w Szczecinie i Świnoujściu
- kadry gospodarki morskiej zlokalizowane w Szczecinie
- ranga Szczecina i Świnoujścia jako portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej
- duży potencjał transportowy – województwo skupia ok. 85 % wszystkich krajowych przewoźników morskich
- dostęp do sieci autostrad lądowych krajów Europy Zachodniej
- ośrodki szkolenia kadr gospodarki morskiej zlokalizowane w Szczecinie
- własna wysoko wykwalifikowana kadra morską i lądowa
- rozbudowa bazy promów morskich w Świnoujściu

Bariery rozwoju

- większe głębokości w dużych portach morskich obsługujących południowe wybrzeże Bałtyku co ogranicza konkurencyjność portu Szczecin. Poza Kaliningradem wszystkie główne porty południowego Bałtyku mogą obsługiwać statki o tonażu znacznie większym, niż Szczecin.
- przeszkoda dla pogłębienia w przyszłości toru wodnego do Świnoujścia do 17 m – gazociąg Nord Stream
- niedostateczna głębokość toru wodnego Świnoujście – Szczecin dla statków klasy handymax (wymagana głębokość toru – 12,5 m)
- niewystarczająco szybki rozwój infrastruktury transportowej w obrębie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego
- niewystarczająca infrastruktura dostępu od strony lądu (kolejowa i drogowa)
- upadek największych zakładów przemysłu stoczniowego i przemysłu związanego z transportem morskim
- brak infrastruktury portu rzeczno-morskiego w porcie morskim w Szczecinie
- oraz niewystarczający udział żeglugi śródlądowej w obsłudze zaplecza portów
- niewystarczająca przepustowość lub niska jakość i stan techniczny do wykorzystania transportu intermodalnego

3.2.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CEL 1. Konkurencyjna dostępność portów morskich ujścia Odry od strony morza

- Kierunek 1.** Zapewnienie możliwości funkcjonowania i rozwoju portu morskiego w Świnoujściu poprzez zapewnienie dostępności od strony morza
- Działanie 1.** Modernizacja torów podejściowych do Świnoujścia w celu umożliwienia wpływania statków o zanurzeniu do 15 m
- 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 morski w Szczecinie statków do klasy handymax włącznie
- Działanie 2.** Rozwiązanie kwestii wykorzystania lub składowania urobku przez wskazanie miejsc składowania (pola refulacyjne); gminy: Goleniów, Międzyzdroje, Nowe Warpno, Stepnica, Szczecin, Świnoujście, Wolin
- Kierunek 3.** Rozwój pozostałych portów w obszarze ujścia Odry

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
- Działanie 1.** Zapewnienie połączenia portów morskich z ich zapleczem w układzie północ-południe przez budowę drogi ekspresowej S3 do granicy z Republiką Czeską
- Działanie 2.** Zapewnienie dostępności portów morskich ujścia Odry z centrum Polski przez przebudowę drogi krajowej nr 10 do parametrów drogi ekspresowej
- Działanie 3.** Budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina ze stałą bezkolizyjną z torem wodnym Świnoujście – Szczecin przeprawą Święta – Police z połączeniem w kierunku autostrady A20 w Niemczech
- Działanie 4.** Przystosowanie portu morskiego w Stepnicy do obsługi Goleniowskiego Parku Przemysłowego z wybudowaniem połączeń drogowych i/lub kolejowych
- Działanie 5.** Zapewnienie dostępności drogowej i kolejowej do portu morskiego w Policach
- Działanie 6.** Rozbudowa infrastruktury zapewniającej dostępność drogową do portu morskiego w Świnoujściu.

Działanie 7. Zapewnienie stałego połączenia drogowego w Świnoujściu pomiędzy wyspami Uznam i Wolin

Kierunek 3. Poprawa dostępności transportem kolejowym do portów ujścia Odry

Działanie 1. Modernizacja międzynarodowej linii kolejowej C-E59 na odcinku Wrocław – Zielona Góra – Szczecin do osiągnięcia prędkości 120 km/h

Działanie 2. Modernizacja międzynarodowej linii kolejowej E59 Wrocław – Poznań – Szczecin do osiągnięcia prędkości maksymalnej 200 km/h

Działanie 3. Modernizacja linii E59 na odcinku Szczecin Dąbie – Wysoka Kamieńska do osiągnięcia prędkości co najmniej 120 km/h, Wysoka Kamieńska – Świnoujście do osiągnięcia prędkości co najmniej 120 km/h

Działanie 4. Wyprowadzenie przewozów ładunków niebezpiecznych do Zakładów Chemicznych i portu morskiego w Policach poza granice miasta poprzez budowę kolejowego zachodniego obejścia Szczecina

Działanie 5. Poprawa powiązań Szczecina z Berlinem

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 do minimum III klasy technicznej, w tym na odcinku Szczecin – Kanał Odra Havela do IV – V klasy

Działanie 2. Budowa portu rzeczowego w Szczecinie

CEL 3.

Zapewnienie konkurencyjnych warunków przeładunku towarów w portach ujścia Odry

Kierunek 1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej

Działanie 1. Budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu wraz z terminalem do regazyfikacji gazu skroplonego

Podjęte działania inwestycyjne:

- budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu oraz terminalu LNG

Działanie 2. Utworzenie w Szczecinie terminalu lub stanowiska do obsługi dużych statków pasażerskich

Działanie 3. Modernizacja i przebudowa terminali do obsługi różnych grup ładunków w porcie morskim w Szczecinie

Działanie 4. Rozbudowa portu morskiego w Policach

3.3. Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina – ponadregionalny ośrodek rozwoju

3.3.1. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

3.3.1.1. 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 (Kopenhaga-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. 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, zwiększając 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 związki z dużym miastem są ścisłe 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.

3.3.1.2. 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, oddziaływujące 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, Słoniem 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.

3.3.1.3. 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. Jednym 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 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”.

3.3.1.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju

- 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

Barier rozwoju

- 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.

3.3.2. 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. Wsparcie 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-ROUTE65 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 transbałtycką

- 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 Pomierania

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)
- 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. Analiza możliwości przeprowadzenia połączenia kolejowego Szczecin – Berlin przez Gryfino i Schwedt, z budową odcinka ze Schwedt do linii nr 273

Podjęte działania inwestycyjne:

- modernizacja linii Świnoujście – Szczecin – Zielona Góra – Wrocław (C-E59) do prędkości min. 120 km/h

- Kierunek 2. Poprawa dostępności drogowej w obszarze metropolitalnym – usprawnienie powiązań Szczecina z układem zewnętrznym
- Działanie 1. Budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina jako części trasy Via Hanseatica 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 (ostateczna decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z 6 grudnia 2012 r., brak terminu realizacji)

Podjęte działania inwestycyjne:

- przebudowa ulicy Struga

- Kierunek 3. Wzrost znaczenia transportu morskiego w oparciu o porty ujścia Odry
- Działanie 1. Poprawa powiązań portów 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 morski 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 morskiego w Szczecinie (baza kontenerowa baza przeładunkowa morsko-rzeczna, centrum logistyczne)

3.4. Wrocławski obszar funkcjonalny – ponadregionalny ośrodek rozwoju społeczno-ekonomicznego i transferu innowacyjności

3.4.1. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

3.4.1.1. 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, strzebińskiego 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 rdzeniowego. Ma to swe odzwierciedlenie w postępującej urbanizacji i niekontrolowanym rozprzestrzenianiu się zabudowy różnego typu wokół Wrocławia, co powoduje z jed-

nej 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.

3.4.1.2. 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.

3.4.1.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego 2020 wskazuje na Wrocławski Obszar Integracji jako obszar wyróżniający się znacznym potencjałem edukacyjnym i naukowo-badawczym, również w wymiarze innowacyjności.

Makrosfera: rozwój obszarów miejskich i wiejskich (grupa działań zakładająca wzmacnianie węzłowej funkcji i rewitalizację ośrodków miejskich)

Priorytety:

- Wzmocnienie węzłowej funkcji ośrodka metropolitalnego oraz regionalnych i subregionalnych ośrodków osadniczych, generujących rozwój społeczno-gospodarczy.
- Koordynacja działań w obrębie miejskich obszarów funkcjonalnych obejmujących obszar miast i powiązanych z nimi funkcjonalnie obszarów wiejskich

Przedsięwzięcia:

- Opracowanie strategii rozwoju i planów zagospodarowania przestrzennego miejskich obszarów funkcjonalnych, w tym Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego i obszarów o funkcjach ośrodków regionalnych.

Zmiana Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego.

Celem 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
<i>Zasoby przyrodnicze i krajobrazowe</i>	
<ul style="list-style-type: none">• 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
<i>Zasoby kulturowe</i>	
<ul style="list-style-type: none">• 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, Sołtysowicach, Pawłowicach, Widawie, Osobowicach, Praczech Odrzańskich, Marszowicach, Mokrej, Leśnej, Złotnikach, Ratyniu (m. Wrocław)
<i>Stan środowiska</i>	
<ul style="list-style-type: none">• Zachowanie i racjonalne wykorzystanie zasobów glebowych• Poprawa stanu powietrza atmosferycznego	<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• Opracowanie programów naprawczych ochrony powietrza dla stref przekroczeń dopuszczalnych i docelowych substancji w powietrzu – strefa aglomeracja wrocławska
<i>Osadnictwo</i>	
<ul style="list-style-type: none">• 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

Kierunki

Działania

- Rozbudowa sieci wewnętrznych powiązań komunikacyjnych
- 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
- Realizacja sprawnego systemu powiązań drogowych we wrocławskim obszarze funkcjonalnym poprzez budowę lub modernizację dróg, w szczególności: Autostradowej Obwodnicy Wrocławia; Łącznika Aglomeracyjnego A4-S8; drogi Oława – Oleśnica; Łącznika Aglomeracyjnego A4-S5.

Transport kolejowy

- Stworzenie sprawnego systemu powiązań kolejowych
- 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
- 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
- Modernizacja wrocławskiego węzła wodnego poprzez budowę i przebudowę wałów, zwiększenie przepustowości, przebudowę mostów (nowa rozpiętość)

3.4.1.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju

- 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), umożliwiająca 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 klastrowych
- lokalizacja obszarów umożliwiających prowadzenie działalności gospodarczej na warunkach preferencyjnych, które stanowią atrakcyjny instrument dla inwestorów
- bliskość granicy polsko-czeskiej i polsko-niemieckiej generująca ruch przyjazdowy cudzoziemców

Bariery rozwoju

- wzrastający udział bezrobotnych z wykształceniem wyższym w strukturze bezrobotnych
- nierównowaga pomiędzy podażą a popytem na usługi społeczne (szczególnie z zakresu opieki na dziećmi i usług medycznych)
- niedostateczne przygotowanie organizacyjno-techniczne niektórych gmin do skonsumowania 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
- brak wystarczającego zaplecza codziennej i cotygodniowej rekreacji dla mieszkańców obszaru

Potencjał rozwoju

- transgraniczny potencjał turystyczny (Dolina Odry) oraz walory turystyczne o międzynarodowym znaczeniu (zabytki UNESCO i kompleks obszarów wodno-błotnych Ramsar „Stawy Milickie” w Dolinie Baryczy)
- duże zasoby wysokostandardowej bazy hotelowo-gastronomicznej oraz sportowo-rekreacyjnej i konferencyjnej
- cykliczne międzynarodowe imprezy sportowe, wystawiennicze i kulturalne

Bariery rozwoju

- 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

3.4.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej**CEL 1.**

Wrocławski Obszar Metropolitalny zwornikiem krajowych i trans-europejskich 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:

- budowa drogi ekspresowej S8 Wrocław – Warszawa (w realizacji) (do 2020r.)
- budowa linii kolei dużych prędkości relacji Wrocław – Poznań – Łódź – Warszawa (po 2020 r.)

Działanie 2. Poprawa powiązań kolejowych, drogowych i lotniczych z Berlinem, w tym:

- przebudowa autostrady A4 na odcinku Krzyżowa – Wrocław (budowa pasa awaryjnego)

Podjęte działania inwestycyjne:

- budowa autostrady A18 Olszyna – Golnice (przebudowa jezdnii południowej) (do 2020r.)
- 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.)
- modernizacja linii kolejowej E30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS oraz ERTMS/GSMR w Polsce na odcinku Legnica-Węgliniec-Bielawa Dolna (2010-2014)

- zwiększenie ilości połączeń lotniczych do lotniska BER w Berlinie z portu lotniczego we Wrocławiu, jako lotniska uzupełniającego międzykontynentalne połączenia lotnicze poprzez zebranie obciążenia z regionu południowo-wschodniej części kraju (do 2020 r.)
- modernizacja linii kolejowej E30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS oraz ERTMS/GSMR w Polsce na odcinku Legnica – Węglińiec – Bielawa Dolna (2010-2014)

Działanie 3. Utworzenie szybkich powiązań drogowych i kolejowych z Pragą

Podjęte działania inwestycyjne: (po 2020 r.)

- budowa drogi ekspresowej S8 Wrocław – droga ekspresowa S3 (R11 i D11 na terenie Republiki Czeskiej)
- budowa linii kolei dużych prędkości relacji Wrocław – Praga

Działanie 4. Utworzenie szybkich powiązań w korytarzu: Poznań – Wrocław – Brno – Wiedeń

Podjęte działania inwestycyjne:

- budowa drogi ekspresowej S5 Wrocław – Kłodzko – Boboszów (granica państwa) (R43/D2 na terenie Republiki Czeskiej) (po 2020 r.)
- modernizacja linii kolejowej C59/2 relacji Wrocław – Międzyzlesie (granica państwa) – przygotowanie dokumentacji przedprojektowej (do 2020 r.)

Działanie 5. Wzmocnienie powiązań ze Szczecinem i ośrodkami południowej Skandynawii

Podjęte działania inwestycyjne:

- budowa drogi ekspresowej S3 Legnica – Szczecin (częściowo w realizacji) (do 2020 r.)
- modernizacja linii kolejowej C-E59 relacji Wrocław – Szczecin – (przygotowanie dokumentacji projektowej) (2004 - 2010 r.)
- modernizacja linii kolejowej C59/2 odcinek Wrocław-Międzyzlesie przygotowanie dokumentacji przedprojektowej (2005 – 2010 r.)
- modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra (2009 – 2016 r.)
- modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Dolna Odra – Szczecin Podjuchy (2011 – 2014 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 (*szczególne 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 NutriBioMed

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

3.5.1. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

3.5.1.1. Opis obszaru działań

Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski stanowią dwa główne ośrodki osadnicze województwa lubuskiego gdzie liczba mieszkańców w 2010 r. Wynosiła: 117 699 (Zielona Góra) i 125 394 (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 Poznania i Wrocławia.

Ośrodki wojewódzkie o znaczeniu krajowym pełnią szereg funkcji metropolitalnych, jednak pomimo systematycznej ich koncentracji zarówno o znaczeniu międzynarodowym i krajowym w wielu aspektach pozostają nadal powiązane z ośrodkami metropolitalnym i są im podległe funkcjonalnie (np. W zakresie gospodarczym, szkolnictwa wyższego, nauki, kultury).

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.

3.5.1.2. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla krajowego

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

Zarówno Zielona Góra jak i Gorzów Wlkp. przedstawiane są jako „ośrodki wojewódzkie o znaczeniu krajowym, w których następuje systematyczna koncentracja funkcji metropolitalnych o znaczeniu międzynarodowym i krajowym”. Wejdą one w skład podstawowych węzłów sieci powiązań funkcjonalnych miast w roku 2030. KPZK 2030 mówi o konieczności delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych. Obowiązkowa delimitacja obszarów funkcjonalnych oraz przygotowanie dla nich strategii i planów zagospodarowania obejmie wszystkie miasta wojewódzkie. KPZK 2030 dzieli obszary funkcjonalne na cztery podtypy (w tym obszary funkcjonalne ośrodków wojewódzkich nie spełniających kryteriów stawianych metropoliom), w których mieszczą się Gorzów Wlkp. i Zielona Góra.

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 wojewódzkich²¹

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

²¹ 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 (...).”

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.

3.5.1.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Strategia rozwoju województwa lubuskiego.

Dokument 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 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 utrwałać będzie 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. Jednym z ważniejszych celów strategii, dotyczącym Zielonej Góry oraz Gorzowa Wlkp., jest 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,
- wdrażanie innych przedsięwzięć w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, optymalizacja świadczenia podstawowych usług publicznych na obszarach funkcjonalnych Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry,
- wspieranie rozwoju gospodarki przestrzennej uwzględniając potrzeby związane z rozwojem budownictwa mieszkaniowego, budownictwa usługowego i przemysłowego oraz użyteczności publicznej,
- rewitalizacja centrów miast i zdegradowanych dzielnic Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry w celu zapewnienia zrównoważonego i samopodtrzymującego się rozwoju.

Zmiana Planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego.

Za szczególnie istotne dla rozwoju regionu, jego integralności funkcjonalnej i przestrzennej uznaje się kształtowanie pasma rozwoju Gorzów Wlkp. – Zielona Góra – Nowa Sól o znaczeniu europejskim z krajowymi ośrodkami rozwoju: Zielona Góra, Gorzów Wlkp. stanowiące jednocześnie główną oś osadniczą, generującą rozwój społeczno – gospodarczy województwa. 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 nad 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 zlokalizowane są w:

- zespole 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 nad Odrą – Gorzów Wlkp. – Strzelce Krajeńskie – Drezdenko).

Na terenie gminy Zielona Góra utworzony został Lubuski Park Przemysłowy w Nowym Kisielinie, w sąsiedztwie Parku Naukowo-Technologicznego Uniwersytetu Zielonogórskiego oraz Strefy Aktywności Gospodarczej Lubuskiego Trójmiasta.

W Gorzowie Wlkp. umacniany będzie klaster branży metalowej oraz Klaster Edukacji Lubuskie-Brandenburgia, utworzony na mocy umowy partnerskiej 13 kwietnia 2012 r., jako pierwszy klaster o charakterze transgranicznym, którego misją jest wspieranie szeroko rozumianego sektora edukacji zawodowej, tak aby lepiej odpowiadał na potrzeby lokalnego rynku pracy.

3.5.1.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju

- Gorzów Wlkp. – położony na skrzyżowaniu ważnych europejskich szlaków komunikacyjnych (pn-pd i wsch-zach)
- Gorzów Wlkp. – duży potencjał przemysłowy,
- silny sektor produkcyjny
- położenie Zielonej Góry na szlaku północ-południe (S3, linia kolejowa nr 273)
- 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 z wykorzystaniem zasobów i potencjału istniejących szkół wyższych w Gorzowie Wlkp.
- dobry stan środowiska w Gorzowie Wlkp. i Zielonej Górze oraz w ich okolicach
- walory turystyczno-przyrodnicze okolic Zielonej Góry i Gorzowa Wlkp. – wielkie połacie lasów, liczne jeziora.
- Zielona Góra – najważniejszy ośrodek akademicki województwa m.in. Uniwersytet Zielonogórski

Barier rozwoju

- brak samodzielnej szkoły wyższej o statusie akademickim w Gorzowie Wlkp.
- słabe wykorzystanie potencjału jaki daje położenie Gorzowa Wlkp. nad Wartą (transport i turystyka wodna)
- zły stan techniczny mostu w Kostrzynie nad Odrą
- pogarszający się stan techniczny linii kolejowej C-E59
- słabo rozwinięta sieć połączeń kolejowych Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry w układzie zewnętrznym, w tym transgranicznym, nieadekwatny do potrzeb mieszkańców rozkład jazdy pociągów
- brak szybkiego połączenia kolejowego Zielonej Góry z Gorzowem Wlkp.
- zły stan drogi krajowej nr 22, szczególnie w kierunku wschodnim
- brak mostu w Milsku na Odrze, ograniczenie dostępności do Zielonej Góry z kierunku wschodniego
- brak elektryfikacji linii kolejowej nr 203, przebiegającej przez Gorzów Wlkp.
- Zielona Góra – podział administracyjny na gminę miejską i wiejską

3.5.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CEL 1.	Gorzów Wlkp. – najbliższy Berlinowi ośrodek wojewódzki o znaczeniu krajowym, 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

Działanie 4. Rozwój Aglomeracji Gorzowskiej, m.in. poprzez utworzenie zintegrowanego systemu komunikacji publicznej gorzowskiego obszaru funkcjonalnego łączącego podsystemy tramwajowy i autobusowy

CEL 2.	Gorzów Wlkp. – węzłem transportowym komunikującym Berlin z Polską Zachodnią
---------------	--

Kierunek 1. Modernizacja transportu kolejowego

Działanie 1. Modernizacja, w tym elektryfikacja, linii kolejowej Berlin – Kostrzyn nad Odrą – 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:

- Modernizacja linii kolejowej nr 203 Tczew – Kostrzyn (od Gorzowa Wlkp. do granicy z Niemcami – Küstrin-Kietz)
- Przedsięwzięcie „Wspólny bilet Gorzów Wlkp. – Berlin – 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 rzeczno-jeziornego 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 nad Odrą (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. Powiązanie 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
 - wprowadzenie połączenia szynobusowego na trasie Zielona Góra – Gubin – Cottbus
- 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 międzynarodowej linii kolejowej C-E59 do prędkości min. 120 km/h
 - lobbing na rzecz utworzenia przystanku KDP na terenie Aglomeracji Zielonogórskiej
- 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,
 - modernizacja i rozbudowa drogi nr 3 jako elementu korytarza transportowego 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, muzeum przyrody, ogrody botanicznego, mini zoo
- Kierunek 4. Rozwój partnerskiej współpracy między miastem i gminą Zielona Góra
 - Działanie 1. Wypracowanie modelu integracji gminy miejskiej i wiejskiej
 - Działanie 2. Wdrożenie wypracowanego modelu Integracji – połączenie obu gmin
- Kierunek 5. Rozwój niekonwencjonalnych źródeł energii
 - Działanie 1. Rozwój alternatywnych źródeł energii
 - Działanie 2. Budowa farm wiatrowych oraz farm fotowoltaicznych

3.6. Regionalne ośrodki wzrostu i równoważenia rozwoju: Koszalin, Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra

3.6.1. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

3.6.1.1. 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 wśród nich wzrost negatywnych zjawisk społeczno-gospodarczych oraz słabnąca dostępność komunikacyjna. z powyżej opisanego powodu istotną rolą polityki przestrzennej dotyczącej miast obszaru pogranicza jest stymulowanie wzrostu poprzez dobór konkretnie zdefiniowanych zadań.

3.6.1.2. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla krajowego

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020.

KSRK nie wskazuje działań dotyczących bezpośrednio Wałbrzycha, 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 wzmacniania 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). KSSR 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. Jako działania sprzyjające dyfuzji procesów rozwojowych i ich absorpcji poza obszary miast wojewódzkich w tym celu wskazywane jest: zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów oraz wspieranie rozwoju i znaczenia miast subregionalnych.

Cel 2. Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych.

KSRR wskazuje obszary problemowe wymagające 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. Względem tych ośrodków podejmowane będą działania mające na celu wzmacnianie ich spójności w układzie krajowym, oraz restrukturyzacje i rewitalizacje 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 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,
- 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.

3.6.1.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Województwo dolnośląskie

Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego 2020

W związku z tym, że problemy rozwojowe grupują się obszarowo, Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego proponuje terytorialne odniesienie działań rozwojowych poprzez określenie obszarów integracji oraz obszarów interwencji. Wśród wyznaczonych 12 obszarów interwencji znalazły się: Legnicko-Głogowski Okręg Przemysłowy, Aglomeracja Jeleniogórska i Aglomeracja Wałbrzyska.

W przypadku Legnicko-Głogowskiego Okręgu Przemysłowego w Strategii zwraca się uwagę na potrzebę rozwinięcia nowych kompetencji tego subregionu w kontekście ograniczoności zasobów miedzi.

W przypadku Aglomeracji Jeleniogórskiej, podkreślono potrzebę zdecydowanych działań związanych z poprawą dostępności transportowej i powiązań nie tylko wewnątrzregionalnych, ale także ponadregionalnych w kierunku Pragi i Berlina. Uwagi wymaga także sfera społeczna zagrożona marginalizacją.

Z kolei Aglomeracja Wałbrzyska wymaga wielu skoordynowanych działań skierowanych na przełamanie stagnacji społecznej i gospodarczej. Jednym z nich jest poprawa dostępności transportowej do stolicy regionu oraz sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu.

Dla tych terenów, o jednorodnych problemach rozwojowych, występowania szczególnych zjawisk lub specyficznych procesów, proponuje się zróżnicowane działania i instrumenty adekwatne do identyfikowanych potrzeb. Wobec tych obszarów samorząd województwa będzie mógł podejmować – zgodnie z zapisami Strategii, poprzez prowadzenie szczególnej polityki lub za pomocą regionalnych programów rozwoju – działania interwencyjne, mające na celu pobudzanie rozwoju gospodarczego oraz pomoc w sferach jednoznacznie wymagających pomocy publicznej.

Cel 1. Rozwój gospodarki opartej na wiedzy

Cel 2. Zrównoważony transport i poprawa dostępności transportowej

Cel 3. Wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw, zwłaszcza MŚP

Cel 5. Zwiększenie dostępności technologii komunikacyjno-informacyjnych

Cel 6. Wzrost zatrudnienia i mobilności pracowników

Cel 7. Włączenie społeczne, podnoszenie poziomu i jakości życia

Cel 8. Podniesienie poziomu edukacji, kształcenie ustawiczne

Makrosfera: Infrastruktura. Priorytety

- Poprawa dostępności transportowej regionu (powiązania wewnętrzne i zewnętrzne).

Makrosfera: Rozwój obszarów miejskich i wiejskich. Priorytety

- Wzmocnienie węzłowej funkcji ośrodka metropolitalnego oraz regionalnych i subregionalnych ośrodków osadniczych, generujących rozwój społeczno-gospodarczy.
 - » Koordynacja działań w obrębie miejskich obszarów funkcjonalnych obejmujących obszar miast i powiązanych z nimi funkcjonalnie obszarów wiejskich.

Makrosfera: Społeczeństwo i partnerstwo. Priorytety

- Rozwój kapitału społecznego i obywatelskiego

Makrosfera: Przedsiębiorczość i innowacyjność: Priorytety

- Rozwój gospodarczy oparty o współpracę w ramach klastrów.
 - » Rozwój przedsiębiorczości i innowacyjności.
 - » Budowa regionalnych instytucji finansowych wspierających lokalną przedsiębiorczość.
 - » Rozwój regionalnych specjalizacji gospodarczych i naukowo-badawczych.
 - » Budowa regionalnych instytucji wspierających lokalną innowacyjność i wdrażanie innowacji

- » Odbudowa części tradycyjnych branż lokalnego przemysłu.

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: 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.

Województwo zachodniopomorskie

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego.

Plan określa Koszalin jako drugi, po Szczecinie, biegun wzrostu oraz jako centrum koszalińsko-kołobrzeskiego obszaru funkcjonalnego.

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. gmina miasto Kołobrzeg 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-kołobrzieskiego 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.

3.6.1.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju

- korzystne położenie na szlakach i korytarzach komunikacyjnych:
 - » strategiczne położenie Legnicy na przecięciu korytarzy CETC-ROUTE65 i III Paneuro-pejskiego Korytarza Transportowego i jej dobre powiązanie z Wrocławiem i Dreznem
 - » położenie Koszalina na skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych Berlin – Szczecin – Gdańsk – Kaliningrad oraz drogi krajowej nr 1;
- wysoki potencjał przyrodniczy i turystyczny:
 - » 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,

Barier rozwoju

- niska dostępność komunikacyjna:
 - » brak szybkich połączeń drogowych i kolejowych Wałbrzycha i Jeleniej Góry z Wrocławskim Obszarem Metropolitalnym,
 - » brak dogodnych połączeń z regionami sąsiednich krajów: Wałbrzycha, Jeleniej Góry i Koszalina z Niemcami, Wałbrzycha, Jeleniej Góry i Legnicy z Czechami, Koszalina ze Skandynawią
 - » brak odpowiedniego skomunikowania ośrodków miejskich Koszalina i Kołobrzegu z innymi ośrodkami w południowej części kraju
- spadek znaczenia byłych miast wojewódzkich w skali kraju i regionu przez likwidację i ograniczenie funkcji wyższego rzędu,
 - » postępujący spadek liczby mieszkańców,
 - » 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,

Potencjał rozwoju

- atrakcyjne tereny inwestycyjne,
- rozwinięta sieć usług,
- członkostwo miast w euroregionach,
- aspiracje lokalnej administracji, wynikające z uprzedniej pozycji miast jako ośrodków wojewódzkich.

Bariery rozwoju

3.6.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CEL 1.	Innowacyjne i konkurencyjne miasta w skali regionu i kraju.
---------------	--

Kierunek 1. Stymulowanie rozwoju społeczno-gospodarczego miast

Działanie 1. Tworzenie atrakcyjnych ofert inwestycyjnych dla gospodarki:

- wyznaczenie terenów pod inwestycje i opracowanie profesjonalnej oferty inwestycyjnej,
- 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:

- rewitalizacja terenów przemysłowych dawn. Celwiskozy,
- Podjęte działania inwestycyjne do 2020 r.:

Koszalin:

- Uzbrojenie terenów inwestycyjnych miasta, w tym uzbrojenie terenu Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej – Podstrefa Koszalin

Jelenia Góra:

- Budowa oraz przebudowa systemu dróg dojazdowych do terenów aktywności gospodarczej:
 - » przedłużenie ul. Spółdzielczej w kierunku ul. Lubańskiej,
 - » budowa wraz z przebudową ul. Karola Miarki.

Działanie 2. Wzmacnianie i rozwój sektora usług wyższego rzędu.

Koszalin, 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 aquapark

Jelenia Góra:

- budowa Term Cieplickich – Dolnośląskiego Centrum Rekreacji Wodnej
- modernizacja, przebudowa i adaptacja na cele muzeum przyrodniczego Zespołu pocysterskiego w Jeleniej Górze-Cieplicach

Wałbrzych:

- Budowa Wałbrzyskiego Centrum Sportowo – Rekreacyjne „AQUA – ZDRÓJ”

Działanie 3. Zapewnienie wysokiej jakości powiązań w zakresie infrastruktury komunikacyjnej i technicznej.

Jelenia Góra:

- rozwój zintegrowanego systemu komunikacji publicznej na Terenie Euroregionu NYSA (tereny przygraniczny PL-DE-CZ) w tym rozwój projektu jeden bilet EURO-NYSA
- rozbudowa i modernizacja dróg w przebiegu drogowej trasy integrującej południowy obszar województwa dolnośląskiego (wyznaczonej w ramach projektu Via Regia Plus)

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 obwodnicy 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

Jelenia Góra:

- utworzenie Jeleniogórskiego Inkubatora Przedsiębiorczości,
- powstanie Klastra Karkonoskiego.

Podjęte działania inwestycyjne do 2020 r.:

Koszalin:

- rozwój parku technologicznego

Jelenia Góra:

- budowa Karkonoskiego Parku Technologicznego na terenach TAG-u (Tereny Aktywności Gospodarczej),

Działanie 5. Kreowanie i promocja indywidualnego charakteru miast.

Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra:

- przywracanie handlowo-usługowego charakteru ulic

Jelenia Góra:

- budowa tras rowerowych w ramach jednego systemu turystyki rowerowej kotliny jeleniogórskiej („Jelenia Góra rowerową stolicą”, „Jelenia Góra i jedziesz w dobrym kierunku”)

Wałbrzych:

- budowa nowych tras rowerowych w oparciu o kolarstwo górskie („Wałbrzych miasto MTB”)
- realizacja inwestycji związanych z Traktem Księżnej Daisy

Koszalin:

- utrzymanie linii kolejowej „Pociąg do Mielna”,
- rewitalizacja Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej,
- zagospodarowanie turystyczne jeziora Jamno wraz z budową mariny,

Kierunek 2. Miasta jako atrakcyjne miejsca zamieszkania

Działanie 1. Tworzenie atrakcyjnej, zróżnicowanej oferty mieszkaniowej poprzez:

- 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
- Przygotowanie nowych terenów inwestycyjnych pod budownictwo mieszkaniowe w nowych planach miejscowych zagospodarowania przestrzennego,
- Poprawa warunków zamieszkania przez procesy rewitalizacji w dzielnicach śródmiejskich i osiedlach z wielkiej płyty

Działanie 2. 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
- rewitalizacja założeń parkowych wraz z elementami małej architektury

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,
- rozbudowa infrastruktury związanej z narciarstwem biegowym w Sobieszowie „Transgranicznego Centrum Turystyki Aktywnej”,
- rewitalizacja kanału Młynówka na Bobrze,
- rewitalizacja muzeum Gerharta Hauptmanna z otaczającym założeniem parkowym w Jagniątkowie,

Koszalin:

- rewitalizacja Parku Księżąt Pomorskich,
- utworzenie staromiejskiej trasy turystycznej,
- budowa trasy turystycznej (Góra Chełmska, pradolina Dzierżęcinki, Jezioro Lubiatowskie),
- przebudowa rynku staromiejskiego

Działanie 3. 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,
- rewitalizacja wież widokowych wraz z założeniami parkowymi (wzg. Krzywoustego, Góra Strzelecka, park w Maciejowej).

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 w miejscu kopalni „Julia”,
- „Styk” Wałbrzyska Strefa Kultury – wykreowanie przestrzeni dla potrzeb działalności kulturalnej, sportowej i edukacyjnej przestrzeni wokół ulic Lewartowskiego – Plac Teatralny, *Jelenia Góra*:
- przebudowa stadionu miejskiego

Koszalin:

- utworzenie multicentrum 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),
- reaktywacja kolejki wąskotorowej

Działanie 2 Zapewnienie ciągłości systemów zieleni i terenów otwartych w miastach

CEL 2. Silne, zewnętrzne i wewnętrzne powiązania miast w strukturze osadniczej i transportowej regionu i kraju.

Kierunek 1. Rozbudowa oraz modernizacja infrastruktury transportowej służącej wzmocnieniu 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
- przebudowa linii kolejowej nr 283 na odcinku Jelenia Góra-Zebrzydowa;

Legnica:

- 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, krajowej i regionalnej:

- rozbudowa lotnisk do obsługi lokalnego ruchu pasażerskiego : Jelenia Góra, Wałbrzych – Świebodzice
- reaktywacja lotniska w Legnicy

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:

- budowa drogi ekspresowej S11 Kołobrzeg – Koszalin – Poznań
- 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 – Goleniów do prędkości 80-120 km/h,
- budowa drogi ekspresowej S6 Szczecin – Gdańsk z północnym obejściem Koszalina,

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 i 14, na trasie Legnica – Żagań

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:

- rozbudowa 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

3.7.1. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

3.7.1.1. Opis obszaru działań

Większość miejscowości położonych w dolinie rzek granicznych- Odry i Nysy Łużyckiej została po zmia-

3.7. Miasta przygraniczne (Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec) – wielokierunkowa współpraca transgraniczna i planowanie przestrzenne

nach politycznych, wprowadzonych Układem Jałtańskim, podzielona na dwie części – polską i niemiecką. Spośród nich za istotne dla celów niniejszego studium uznano większe miasta, które są przedzielone rzeką w różnych proporcjach, najczęściej powodując rozbitcie i zniekształcenie ich struktur funkcjonalnych; 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 brak wystarczającej tożsamości regionalna mieszkańców.

3.7.1.2. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla krajowego

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020

Obszar pogranicza został 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.

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.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Cel 2: 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 przeciwpowodziowej, a także zapewnić tworzenie obszarów funkcjonalnych ośrodków miejskich podzielonych granicą państwa.

Cel 3: Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

Kierunek: Wzmocnianie 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.

3.7.1.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Województwo dolnośląskie

Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego 2020

W Strategii zostało podkreślone znaczenie ośrodków transgranicznych oraz roli miast granicznych w rozwoju lokalnej przedsiębiorczości. Strategia dedykuje opracowanie lokalnych miejskich koncepcji rozwoju wraz z partnerami z regionów sąsiednich (transgranicznych).

Miasto Zgorzelec znajduje się w granicach wyznaczonego Zachodniego Obszaru Integracji, dla którego szansą jest zapewnienie wsparcia dla MŚP i inwestorów oraz przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu i podnoszenie jakości życia.

Cele:

1. Rozwój gospodarki opartej na wiedzy
2. Zrównoważony transport i poprawa dostępności transportowej
3. Wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw, zwłaszcza MŚP
4. Ochrona środowiska naturalnego, efektywne wykorzystanie zasobów oraz dostosowanie do zmian klimatu i poprawa poziomu bezpieczeństwa
5. Zwiększenie dostępności technologii komunikacyjno-informacyjnych
6. Wzrost zatrudnienia i mobilności pracowników
7. Włączenie społeczne, podnoszenie poziomu i jakości życia
8. Podniesienie poziomu edukacji, kształcenie ustawiczne

Makrosfera: Infrastruktura. Priorytety

- Poprawa dostępności transportowej regionu (powiązania wewnętrzne i zewnętrzne).
- Poprawa jakości i standardów transportu (drogowego, kolejowego, lotniczego i żeglugi śródlądowej).
- Wzrost nakładów na odtworzenie połączeń kolejowych oraz remonty i modernizacja infrastruktury kolejowej (w tym dworców), ze szczególnym uwzględnieniem turystycznych obszarów Dolnego Śląska.

Makrosfera: Rozwój obszarów miejskich i wiejskich. Priorytety

- Koordynacja działań w obrębie miejskich obszarów funkcjonalnych obejmujących obszar miast i powiązanych z nimi funkcjonalnie obszarów wiejskich.

Makrosfera: Zasoby. Priorytety

- Wykorzystanie gospodarczego i rekreacyjnego potencjału rzek.
- Ochrona i udostępnianie walorów przyrodniczo-krajobrazowych oraz kulturowych.

Makrosfera: Turystyka. Priorytety

3.7. Miasta przygraniczne (Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec) – wielokierunkowa współpraca transgraniczna i planowanie przestrzenne

- Udostępnienie obiektów dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego.
- Rozwój produktów turystycznych i rozbudowa infrastruktury turystycznej regionu, m.in. dla pobudzania popytu na usługi turystyczno-rekreacyjne.

Makrosfera: Informacja. Priorytety

- Rozwój społeczeństwa informacyjnego.
- Rozwój regionalnej infrastruktury telekomunikacyjnej oraz jej włączenie w sieci europejskie.
- Przeciwdziałanie powstawaniu obszarów wykluczenia informacyjnego.
- Rozwój e-usług.

Makrosfera: Społeczeństwo i partnerstwo. Priorytety

- Rozwój kapitału społecznego i obywatelskiego.
- Powstrzymanie odpływu młodych i wykształconych osób z regionu i stymulowanie procesów imigracji młodzieży.
- Wykorzystanie potencjału osób zagrożonych wykluczeniem społecznym.
- Zapewnienie równego dostępu do usług związanych z korzystaniem z zasobów.

Makrosfera: Przedsiębiorczość i innowacyjność. Priorytety

- Rozwój przedsiębiorczości i innowacyjności.
- Budowa regionalnych instytucji finansowych wspierających lokalną przedsiębiorczość.
- Budowa regionalnych instytucji wspierających lokalną innowacyjność i wdrażanie innowacji.
- Odbudowa części tradycyjnych branż lokalnego przemysłu.

Zmiana Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego.

Zespół miast Zgorzelec-Görlitz wraz z obszarem funkcjonalnym został określony w planie jako jeden z głównych ośrodków wzrostu aktywności społeczno-gospodarczej.

Kierunek: Poprawa spójności przestrzennej wewnętrznej i zewnętrznej oraz integracja głównych ośrodków miejskich z obszarami ich oddziaływania

Zasada: Wzmacnianie współpracy na pograniczach polsko-czeskim i polsko-niemieckim oraz przy granicach z województwami opolskim, wielkopolskim i lubuskim, dla integracji przestrzennej ośrodków.

Województwo lubuskie

Zmiana Planu zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego

Kostrzyn nad Odrą, Słubice i Gubin znajdują się w proponowanym paśmie rozwoju wzdłuż rzeki Odry i Nysy Łużyckiej, do projektowanej autostrady A18 na południu. Dodatkowo Kostrzyn nad Odrą leży również w proponowanym paśmie rozwoju Kostrzyn nad 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. Są to m. in.:

- dwumiasta polsko-niemieckie Guben – Gubin, Słubice – Frankfurt n. Odrą, Kostrzyn nad Odrą – Kietz,
- Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wlkp. – Strzelce Krajeńskie – Drezdenko.

Kostrzyn nad Odrą oraz Słubice wskazuje się jako ważne węzły komunikacyjne z potencjalną lokalizacją stacji transportu intermodalnego w Kostrzynie nad Odrą. Łęknica wskazywana jest jako ośrodek o znaczeniu turystycznym.

W zakresie komunikacji wodnej podkreśla się rolę portu w Kostrzynie nad Odrą, jako mogącego pełnić funkcję pomocniczą w stosunku do Szczecina. Do najważniejszych portów odcinka Odry w wojewódz-

twie lubuskim zaliczono również Słubice (przystań turystyczna). Znaczenie głównie dla rozwoju turystyki mają przystanie na Nysie Łużyckiej (Gubin).

Planowana jest budowa drogi turystycznej tzw. drogi rokadowej, wzdłuż granicznego odcinka Odry i Nysy Łużyckiej z wykorzystaniem istniejących dróg powiatowych, gminnych i polnych, z przebudową ich do klasy L, dla samochodowego ruchu turystycznego (z dopuszczeniem ruchu skuterów, rowerów). Natomiast w przypadku podjęcia decyzji o budowie kopalni węgla brunatnego i elektrowni w rejonie Gubina – Brody konieczna będzie realizacja sieci drogowej zapewniającej obsługę komunikacyjną tego rejonu w powiązaniu z A 18 (węzły Olszyna, Królów).

Za tzw. „motor” rozwoju województwa uznaje się obszar Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (w tym na terenie Kostrzyna, Słubic, Gubina)

Strategia rozwoju województwa lubuskiego

Perspektywną 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 Milsku, m.in. jako elementu przyszłej drogi ekspresowej Gubinek – Dorohusk.

Znaczące wzajemne oddziaływanie transgraniczne następuje na obszarze gmin bezpośrednio sąsiadujących z granicą polsko-niemiecką, zwłaszcza miast takich jak Kostrzyn nad Odrą – Kietz, Słubice – Frankfurt, Gubin – Guben, Łęknica – Bad Muskau.

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 Nysy 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.

Województwo zachodniopomorskie

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 morska, 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. Ustalenia planu:

- 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,

3.7. Miasta przygraniczne (Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec) – wielokierunkowa współpraca transgraniczna i planowanie przestrzenne

- opracowanie studium Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina.

W zakresie powiązań transgranicznych plan wskazuje 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.

3.7.1.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju

- transgraniczny potencjał turystyczny, dogodne tereny dla turystyki regionalnej, ponadregionalnej i międzynarodowej
- dobre powiązania drogowe z Europą Zach.
- walory naturalne, położenie nad rzeką/morzem, w otoczeniu zieleni
- sąsiedztwo rozwiniętych gospodarczo krajów: Niemcy, Szwecja, Dania, Czechy oraz bliskie sąsiedztwo metropolii berlińskiej, Drezna i Pragi
- funkcjonowanie miast jako ośrodków miejskich podzielonych granicą, oferujących uzupełniające się funkcje gospodarcze, przestrzenne, kulturalne.
- dogodne warunki rozwoju gospodarczego

Bariery rozwoju

- 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 transgranicznym
- niedostatecznie rozwinięta infrastruktura turystyczna
- brak zintegrowanej polityki mieszkaniowej

Potencjał rozwoju charakterystyczny dla poszczególnych miast przygranicznych

Bariery rozwoju charakterystyczne dla poszczególnych miast przygranicznych

Świnoujście

- 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

- brak stałego połączenia w Świnoujściu (pomiędzy wyspami Uznam i Wolin),
- ograniczona oferta kulturalno-rekreacyjna poza sezonem letnim,
- zmniejszanie liczby ludności stałej – niekorzystne prognozy demograficzne,

Potencjał rozwoju

- uzdrowisko i kurort nadmorski
- rozwijający się duży port bałtycki (budowa portu zewnętrznego z terminalem gazowym) o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej,
- turystyka wodna – port jachtowy, przystanie rybackie
- 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

Bariery rozwoju

- potencjalne konflikty przyrodnicze z obszarami Natura 2000 na terenach przemysłowych i portowych, w tym znajdujących się w granicach portu morskiego,
- ograniczone zasoby wody pitnej na wyspie Uznam i konieczność jej doprowadzenia z innych rejonów.

Kostrzyn nad Odrą

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • śródlądowy port rzeczny • węzeł komunikacyjny (drogi wodne E30 i E70, linia kolejowa C-E59, drogi krajowe nr 22 i 31) • warunki do uprawiania turystyki wodnej (projekty: „Łączą nas rzeki”, „Odra dla turystów 2014”) • coroczna impreza promująca miasto „Przystanek Woodstock” • zasoby dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego (Park Narodowy Ujście Warty, Park Krajobrazowy Ujście Warty, twierdza Kostrzyn oraz okoliczne forty) • tereny inwestycyjne Kostrzyńsko – Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, • Euroregion Pro Europa Viadrina. | <ul style="list-style-type: none"> • postępująca degradacja sieci transportowej • brak obwodnicy z mostem na Odrze • zły stan linii kolejowej CE-59 • brak elektryfikacji linii kolejowej nr 203, relacji Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wlkp. • brak historycznego centrum miasta (zniszczone w trakcie działań wojennych) |
|---|--|

Słubice

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • II Paneuropejski Korytarz Transportowy, biegnącej wzdłuż autostrady A2 i magistrali kolejowej E20 • bliskość lotniska BER w Berlinie • szybkie połączenie z Berlinem (A12, pociąg ekspresowy) • port towarowo-pasażerski na Odrze | <ul style="list-style-type: none"> • usytuowanie podstawowych, historycznych struktur funkcjonalno-przestrzennych miasta po stronie niemieckiej we Frankfurcie n. O. • brak obwodnicy miasta (oraz wsi Kunowice i Drzecin) • niewystarczające połączenie systemów komunikacyjnych z Frankfurtem n. O. (jeden most drogowy na rzece Odrze) |
|--|--|

Potencjał rozwoju

- Collegium Polonicum – wspólna placówka naukowo-badawcza Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu oraz Uniwersytetu Europejskiego Viadrina we Frankfurcie (O)
- Tereny inwestycyjne Kostrzyńsko – Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

Bariery rozwoju

- dysproporcja w rozwoju gospodarczym pomiędzy Frankfurtem nad Odrą a Słubicami
- brak dworca kolejowego

Gubin

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • rezerwa terenów pod budowę Parku Naukowo-Technologicznego na części obszaru KSSSE w rejonie ulic Żołnierskiej i Przemysłowej – na terenie miasta Gubin oraz gminy Gubin • usytuowanie obszaru Starego Miasta Gubin (Guben jest dawnym przedmieściem), jako części centrum śródmieścia Euromiasta • rezerwa terenu pod budowę obiektów filii Uniwersytetu Zielonogórskiego i BTU (Brandenburgische Technische Universität) w rejonie ulic Śląskiej, Kołłątaja i Alei Łużyckich • przygotowanie terenów budownictwa mieszkaniowego dla potrzeb przyszłych pracowników kopalni i elektrowni poprzez opracowanie planów miejscowych, decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, decyzji o uwarunkowaniach zabudowy oraz uzbrojenie terenów • filia Wyższej Szkoły Łużyckiej • wspólna gospodarka ściekowa dla Euromiasta • Gubin – Guben (nowoczesna oczyszczalnia ścieków w Gubinie odbierająca ścieki z obu miast) • obwodnica miasta, biegnąca przez teren gminy Gubin oraz częściowo przez teren miasta, zapewnia dobre powiązanie drogowe z układem komunikacji kołowej Guben i Niemiec • nowa trasa pieszego przejścia granicznego – most nad rzeką Nysą Łużycką • zagospodarowana Wyspa Teatralna • kontynuacja prac związanych z odbudową Kościoła Farnego na terenie Starego Miasta w Gubinie w ramach rewitalizacji śródmieścia miasta • siedziba Euroregionu „Sprewa-Nysa-Bóbr • realizacja „Zielonej Ścieżki” Gubin – Guben | <ul style="list-style-type: none"> • polityczny podział miasta historycznie wykształconego jako jeden organizm funkcjonalno-przestrzenny • brak pasażerskich połączeń kolejowych • niepełne uzbrojenie terenów KSSSE na południu miasta • likwidacja szpitala powiatowego w Gubinie • spadek nakładów finansowych na inwestycje celu publicznego • brak komunikacji miejskiej Gubin – Guben • niepełne wykorzystanie potencjału możliwości przerobowych nowoczesnej oczyszczalni ścieków obsługującej miasta Gubin i Guben • brak zmian (aktualizacji) studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta • niezagospodarowane Wzgórza Gubińskie • brak wałów przeciwpowodziowych po stronie polskiej |
|---|---|

Potencjał rozwoju**Bariery rozwoju***Zgorzelec*

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • położenie w ciągu III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego • węzeł komunikacyjny, łączący autostradę A4 z systemem autostrad niemieckich, leżący na linii kolejowej E30 • położenie w regionie o dużych możliwościach rozwoju (kompleks paliwowo-energetyczny Turów – Bogatynia) | <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 sferę publiczną • struktura przestrzenna miasta, oparta na układzie prawobrzeżnego przedmieścia Görlitz |
| <ul style="list-style-type: none"> • 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 | <ul style="list-style-type: none"> • 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 |

3.7.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej**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

3.7. Miasta przygraniczne (Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec) – wielokierunkowa współpraca transgraniczna i planowanie przestrzenne

	<ul style="list-style-type: none">• 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 <i>Podjęte działania:</i> <ul style="list-style-type: none">• 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 <i>Podjęte działania (do 2020 r.):</i> <ul style="list-style-type: none">• 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. Uzgodnianie decyzji lokalizacyjnych i rozbudowy obiektów m.in. przemysłowych, sportowych, kulturalnych, wielkoobszarowych obiektów usługowych
Działanie 2.	Dbłość o wspólne dziedzictwo kulturowe Rewitalizacja, restauracja i rekonstrukcja zabytkowych obiektów
Działanie 3.	Zintegrowana rewitalizacja miejskich terenów nadrzecznych Nysy Łużyckiej
Działanie 4.	Kształtowanie przestrzeni publicznych <i>Podjęte działania:</i> <ul style="list-style-type: none">• 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

		<p><i>Podjęte działania (do 2020 r.):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.	<p>Usprawnienie oraz uzupełnienie kolejowych powiązań transgranicznych</p> <p><i>Podjęte działania (do 2020 r.):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.	<p>Tworzenie zaplecza dla organizacji wydarzeń kulturowych i sportowych o charakterze regionalnym i transgranicznym</p> <p><i>Podjęte działania (do 2020 r.):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • centrum sportów ekstremalnych w Zgorzelcu • budowa Europejskiego Centrum Edukacyjno-Kulturalnego Zgorzelec-Görlitz Meetingpoint Music Messiaen e.V.
	Działanie 2.	<p>Wzmacnianie pozycji miast jako regionalnego ośrodka związanego z turystyką usługową, zakupową oraz zdrowotną</p> <p><i>Podjęte działania (do 2020 r.):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • opracowanie wspólnego informatora o potencjale handlowym miast Zgorzelec/Görlitz

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

3.7. Miasta przygraniczne (Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec) – wielokierunkowa współpraca transgraniczna i planowanie przestrzenne

	<p>Działanie 1.</p> <ul style="list-style-type: none">• Modernizacja drogi krajowej nr 32 Gubin – Krosno Odrzańskie – Zielona Góra• Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 286 Gubin – Biecz• Budowa mostu na Odrze w Połecku oraz w Milsku (na terenie gminy Zabór)• Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 138 Gubin – Maszewo
Kierunek 2.	<p>Rozwój powiązań kolejowych</p> <p>Działanie 1. Odbudowa linii nr 275 Guben – Gubinek – Lubsko – Jasień – Żagań wraz z odbudową wiaduktu nad obwodnicą Lubuska.</p> <p><i>Podjęte działania inwestycyjne:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• modernizacja linii nr 358 Guben – Gubin – Krosno Odrzańskie – Czerwieńsk – Zielona Góra wraz z budową łącznicy Pomorsko
CEL 3.	<p>Miasto Gubin-Guben jako subregionalny ośrodek obszaru transgranicznego Ziemi Lubuskiej i Brandenburgii</p>
Kierunek 1.	<p>Tworzenie transgranicznej oferty usługowo-turystycznej dla mieszkańców miast Gubin-Guben.</p> <p>Działanie 1.</p> <ul style="list-style-type: none">• 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 <p><i>Podjęte działania inwestycyjne:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• „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 <p>Działanie 2. Odbudowa i remont obiektów zabytkowych:</p> <ul style="list-style-type: none">• 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 <p><i>Podjęte działania inwestycyjne:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• renowacja wieży kościoła farnego
Kierunek 2.	<p>Spójność funkcjonalna miast w oparciu o wspólną politykę przestrzenną</p> <p>Działanie 1 Opracowanie spójnych koncepcji rozwoju i planów zagospodarowania miast transgranicznych</p> <p>Działanie 2 Zintegrowana rewitalizacja miejskich terenów nadrzecznych Nysy Łużyckiej</p>

- 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
- Działanie 4.** Ochrona przed powodzią miasta Gubin
- 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

Słubice

CEL 1.	Wzmocnienie i rozwój ośrodków miejskich podzielonych granicą 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.	Wytyczanie spójnych transgranicznie szlaków turystycznych pieszych i rowerowych
Działanie 6.	Budowa przeprawy promowej Nowy Lubusz – Lebus jako połączenia sieci ścieżek rowerowych po polskiej i niemieckiej stronie Odry
Działanie 7.	Dostosowanie ilości miejsc parkingowych w Słubicach do obsługi ruchu samochodowego i autokarowego
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 oraz w okolicach mostu we Frankfurcie i Słubicach po rozbiórce budynków Straży Granicznej
	<i>Podjęte działania inwestycyjne:</i>
	<ul style="list-style-type: none"> • 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

3.7. Miasta przygraniczne (Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec) – wielokierunkowa współpraca transgraniczna i planowanie przestrzenne

		Uzgadnianie decyzji lokalizacyjnych i rozbudowy obiektów m.in. przemysłowych, sportowych, kulturalnych, wielkoobszarowych obiektów usługowych
		<i>Podjęte działania inwestycyjne:</i>
		<ul style="list-style-type: none">transgraniczny Zintegrowany Plan Rozwoju Miasta Słubice i Frankfurt n. O. – wniosek w trakcie przygotowania.
	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
		<i>Podjęte działania inwestycyjne:</i>
		<ul style="list-style-type: none">wsparcie realizacji projektu „Odra dla turystów 2014 – rozwój turystyki wodnej na transgranicznym obszarze Doliny Środkowej Odry”zamówienie dwóch statków wycieczkowychmontaż systemu informacyjnego „Gelbe Welle” na przystani w Słubicachwsparcie realizacji projektu „Odra dla turystów 2014 – rozwój turystyki wodnej na transgranicznym obszarze Doliny Środkowej Odry”zamówienie dwóch statków wycieczkowychmontaż systemu informacyjnego „Gelbe Welle” na przystani w Słubicach
	Działanie 4.	Wspólne wykorzystanie potencjału przyrodniczo – krajobrazowego doliny Odry
	Działanie 5.	Wytyczanie spójnych transgranicznych szlaków turystycznych- pieszych i rowerowych
	Działanie 6.	Stworzenie wspólnej oferty turystycznej w zakresie wycieczek edukacyjnych
Kierunek 4.	Współpraca transgraniczna i wspólny marketing przygranicznych ośrodków miejskich i Słubice-Frankfurt nad Odrą.	
	Działanie 1.	Realizacja założeń i celów zawartych w Słubicko – Frankfurckim Planie Działania na lata 2010 – 2020 będących strategicznym współpracą transgraniczną
		<i>Podjęte działania inwestycyjne:</i>
		<ul style="list-style-type: none">Utworzenie Słubicko – Frankfurckiego Centrum Kooperacji
	Działanie 2.	Stworzenie i wdrożenie wspólnych produktów turystycznych
		<i>Podjęte działania inwestycyjne:</i>
		<ul style="list-style-type: none">Opracowanie wspólnej oferty wycieczek edukacyjnych i oferty turystycznej
	Działanie 3.	Budowa i wdrożenie wspólnego drogowego miejskiego systemu informacyjnego

- Działanie 4.** 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 nad Odrą 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

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.** Budowa dużej (północnej) obwodnicy miasta. z transgranicznym połączeniem drogowym oraz z nową przeprawą mostową przez Odrę w celu separacji ruchu tranzytowego i lokalnego oraz przystosowania do przejeżdżania związanych z ruchem samochodów ciężarowych.
- 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.** Poprawa infrastruktury drogowej miasta i regionu Modernizacja dróg krajowych nr 31 (Szczecin-Słubice) leżących w granicach miasta Kostrzyn nad Odrą uwzględniająca przebudowę skrzyżowań ul. Sikorskiego i Mickiewicza oraz dróg krajowych nr 31 i nr 22 (Granica Państwa -Czaplin) na rondo.
- Kierunek 2. Modernizacja i rozbudowa systemu komunikacji kolejowej w ujęciu transgranicznym i regionalnym**

3.7. Miasta przygraniczne (Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec) – wielokierunkowa współpraca transgraniczna i planowanie przestrzenne

	<p>Działanie 1. Modernizacja linii kolejowej Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wlkp. – Krzyż do parametrów umożliwiających osiągnięcie prędkości 100-120 km/h (w tym elektryfikacja)</p> <p>Podjęte działania inwestycyjne</p> <ul style="list-style-type: none">• projekt realizowany w ramach Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego „Modernizacja linii kolejowej nr 203 Tczew – Kostrzyn (od km 297,000 do km 343,453)”
	<p>Działanie 2. Modernizacja linii kolejowej C-E59 do parametrów umożliwiających osiągnięcie prędkości min. 120 km/h</p>
	<p>Działanie 3. Rozwijanie lokalnych połączeń kolejowych</p>
Kierunek 3.	<p>Wykorzystanie Odry w transporcie pasażerskim i towarowym</p>
	<p>Działanie 1. Poprawa żeglowności projektowanych międzynarodowych tras wodnych E70 i E30 w celu przeniesienia części transportu drogowego na transport wodny.</p>
	<p>Działanie 2. Rozwój portu odrzańskiego umożliwiającego nowoczesną obsługę przewozów pasażerów i towarów</p>
	<p>Działanie 3. Przekształcenie portu śródlądowego w centrum logistyczne</p>
CEL 2.	<p>Kostrzyn nad Odrą jako subregionalny ośrodek obszaru transgranicznego Ziemi Lubuskiej i Brandenburgii</p>
Kierunek 1.	<p>Tworzenie i rozwój transgranicznej oferty usługowo-turystycznej</p>
	<p>Działanie 1 Poprawa jakości i rozbudowa istniejącej bazy turystyki wodnej, pieszej i rowerowej:</p> <ul style="list-style-type: none">• przystosowanie dróg wodnych E70 oraz E30 do pełnienia funkcji turystycznych szlaków wraz z reaktywacją portu• budowa nowej przystani wodnej• budowa spacerowych ciągów pieszych wzdłuż Warty na odcinku od centrum miasta do Osiedla Warniki• przygotowanie obiektów usługowych i gastronomicznych obsługujących turystów• realizacja II Etapu „Odra dla turystów 2014” <p>Podjęte działania inwestycyjne:</p> <ul style="list-style-type: none">• realizacja projektu „Odra dla turystów 2014” – i Etap• kontynuacja budowy systemu ścieżek rowerowych w oparciu o istniejące odcinki (międzynarodowa trasa R 1) w kierunku Namysłina, Gorzowa Wlkp., Górzycy i Słońska
	<p>Działanie 2 Rewitalizacja zabytkowych kompleksów – fortów: Czarnów, Sarbino-wo, Żabice – oraz stworzenie transgranicznego produktu fortyfikacji kostrzyńskich, włączając fort Gorgast w Niemczech</p> <p>Podjęte działania inwestycyjne:</p> <ul style="list-style-type: none">• rewitalizacja twierdzy Kostrzyn
Kierunek 2.	<p>Spójność funkcjonalna miast w oparciu o wspólną politykę przestrzenną</p>
	<p>Działanie 1. Opracowanie spójnych koncepcji rozwoju i planów zagospodarowania miast transgranicznych</p>

Uzgodnianie 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 wraz z systemem monitoringu – budowa obwałowań z uzupełnieniem i modernizacją elementów istniejących
- udrożnienie systemu rowów melioracyjnych

Działanie 4. Przywrócenie historycznie uzasadnionej funkcji Starego Miasta poprzez rewitalizację obszaru Twierdzy Kostrzyn, stanowiącej unikatowe dziedzictwo europejskiej kultury materialnej w celu podniesienia atrakcyjności turystycznej oraz promocji województwa lubuskiego.

Podjęte działania inwestycyjne:

- odtworzenie tkanki miejskiej oraz odbudowa historycznego centrum – starego miasta

Świnoujście

CEL 1.	Wielopłaszczyznowa współpraca na poziomie lokalnym transgranicznym (miasto Świnoujście – gmina Heringsdorf)
---------------	--

Kierunek 1. Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania przestrzenią planistyczną

Działanie 1. Stworzenie spójnego 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 uzdrowskiej zawierającego wytyczne realizacyjne oraz przykłady dobrych praktyk

Działanie 4. Stworzenie narzędzi prawnych umożliwiających badanie lokalnego transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko/ monitoring wpływu inwestycji na obszar przygraniczny

Kierunek 2. Rozwój transgranicznej komunikacji miejskiej i turystycznej

Działanie 1. Budowa stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin.

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
- 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.

Kierunek 3. Rozwój transgranicznej infrastruktury turystycznej

Działanie 1 Utworzenie polsko-niemieckiego instytutu rozwoju turystyki transgranicznej,

3.7. Miasta przygraniczne (Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec) – wielokierunkowa współpraca transgraniczna i planowanie przestrzenne

- Działanie 2.** Rozwój systemu informacji turystycznej, stworzenie polsko-niemieckiego centrum informacyjnego umożliwiającego zapoznanie się z ofertą uzdrowiska
- Działanie 3.** Budowa pływalni miejskiej z elementami akwaparku poprawiającej infrastrukturę turystyczną miasta oraz połączenie jej z ofertą Term Bałtyckich znajdujących się w gminie Heringsdorf
- Działanie 4.** *Podjęte działania inwestycyjne:*
- Rozbudowa portu jachtowego w basenie północnym – stworzenie centrum żeglarskiego.
- Działanie 5.** *Podjęte działania inwestycyjne:*
- Rewaloryzacja zabytkowego parku zdrojowego.
- Działanie 6.** Utworzenie krajowego centrum rehabilitacyjnego, zajmującego się profesjonalną rehabilitacją i nauką zawodu/ dwujęzyczny cykl nauki.
- Działanie 7.** Budowa infrastruktury turystycznej kąpieliska na wyspie Wolin
- Działanie 8.** Rewaloryzacja przestrzeni publicznych w tym położonych w obszarach zabytkowych (Dzielnica Nadmorska, Hołdu Pruskiego itd.)
- 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
- Działanie 4.** Remont, przebudowa i budowa nabrzeży wzdłuż Basenu Zimowego i Cieśniny Świny.
- Działanie 5.** Budowa dróg dojazdowych do terenów inwestycyjnych po stronie wysp Wolin i Uznam.
- 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 w Świnoujściu (pomiędzy wyspami Uznam i Wolin)
- Kierunek 2.** Wzmocnienie dostępności komunikacyjnej miasta w układzie europejskim

- Działanie 1.** Realizacja szybkiego połączenia kolejowego Świnoujścia ze Szczecinem i Berlinem.
- Działanie 2.** Utworzenie śródlądowego połączenia turystycznego Świnoujście – Szczecin – Berlin
- Działanie 3.** Uruchomienie bezpośredniej linii autobusowej łączącej port lotniczy Heringsdorf z centrum miasta Świnoujście.
- Działanie 4.** Wprowadzenie całorocznej linii lotniczej łączącej Heringsdorf z Krakowem i Warszawą
- Działanie 5.** Poszerzenie oferty połączeń promowych o połączenie relacji Świnoujście – Kopenhaga

3.8. Odra – główna oś komunikacyjna obszaru pogranicza na tle systemu ekologicznego

3.8.1. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

3.8.1.1. 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 zmniejszenia 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	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	II	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • niedostateczne głębokości tranzytowe. • stan techniczny obiektów hydrotechnicznych
4.	Odra od Brzegu Dolnego do ujścia rzeki Warty (Odra swobodnie płynąca)	335,0	II	< II	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Głębokość i szerokość szlaku żeglownego
6.	Odra od Ognicy do Widuchowej	7,1	Vb	< IV	<ul style="list-style-type: none"> • Głębokość i szerokość szlaku żeglownego.
7.	Odra Wschodnia od Widuchowej do przekopu Klucz-Ustowo	26,4	Vb	Vb	
8.	Regalica od przekopu Klucz-Ustowo do jeziora Dąbie	11,1	Vb	< III	<ul style="list-style-type: none"> • Niedostateczne prześwity pionowe i poziome mostów kolejowych i kolejowo-drogowych w Szczecinie
9.	Jezioro Dąbie od ujścia Regalicy do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	9,5	Vb	< Vb	<ul style="list-style-type: none"> • Głębokość szlaku żeglownego
10.	Odra Zachodnia od Widuchowej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	36,6	Vb	< III	<ul style="list-style-type: none"> • Niedostateczne prześwity pionowe i poziome mostów kolejowych i kolejowo-drogowych w Szczecinie i drogowego w Gryfinie

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 morskim w Szczecinie 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 AGN24 stworzy trwałe podstawy rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce, zagwarantowane zostanie tworzenie bezpiecznego, niezawodnego i wielogałęziowego 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.

3.8.1.2. 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

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 oraz poprawa stanu i ochrony korytarza ekologicznego Odry.

Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry

Według Ramowej Dyrektywy Wodnej plany gospodarowania wodami (PGW) są narzędziem planistycznym, które ma przyczynić się do osiągania celów środowiskowych. Stanowią one będą fundament podejmowania decyzji mających wpływ na stan zasobów wodnych oraz zasady gospodarowania wodami w przyszłości. PGW będą miały wpływ nie tylko na kształtowanie gospodarki wodnej, ale także na inne sektory gospodarki i powinny zostać uwzględnione w dokumentach planistycznych na poziomie krajowym i regionalnym, np. W koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, strategii rozwoju województw czy w wojewódzkich planach zagospodarowania przestrzennego.

Zobowiązania nałożone na państwa członkowskie UE zakładają osiągnięcie dobrego stanu wód i dobrego potencjału w trzech cyklach planistycznych: 2015/2021/2027.

Plany gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy sporządza i aktualizuje Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki wodnej. Plany gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy zatwierdza Rada Ministrów i ogłasza w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.

Plan gospodarowania wodami dorzecza Odry jest syntezą prac przeprowadzonych na obszarze dorzecza w pierwszym cyklu planistycznym; szczególną rolę zajmuje podsumowanie działań, zawartych w Programie wodno środowiskowym kraju. Działania te winny zostać zrealizowane na obszarze dorzecza w celu zapewnienia utrzymania lub poprawy jakości wszystkich wód do 2015 r., a w uzasadnionych przypadkach w terminie późniejszym. Dotyczą one zarówno konkretnych przedsięwzięć inwestycyjnych jak i środków o charakterze administracyjnym, ekonomicznym, badawczym, informacyjnym czy edukacyjnym.

W planie gospodarowania wodami dorzecza Odry wschodnia część wyspy Uznam została uznana za zagrożoną ze względu na niespełnienie dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych ze względu na nadmierny pobór wód podziemnych przy ograniczonych dostępnych zasobach oraz ascenzji wód słonych. Uznano, że nie będzie możliwe osiągnięcie dobrego stanu wód do końca obecnego cyklu

planistycznego do roku 2015; przedłużono termin do roku 2021 pod warunkiem wprowadzenia działań polegających między innymi na racjonalnym gospodarowaniu wodą przeznaczoną do spożycia, poszukiwaniu i dokumentowaniu alternatywnych źródeł wody na lądzie w promieniu do 100 km, weryfikację pozwoleń wodno – prawnych na pobór wód podziemnych.

Zgodnie z opracowaniem „Ocena potrzeb i priorytetów udroźnienia ciągłości morfologicznej rzek na obszarze dorzeczy w kontekście wymagań dobrego stanu i potencjału ekologicznego JCPW” (2010) na analizowanym obszarze znajdują się ciki istotne i szczególnie istotne dla zachowania ciągłości morfologicznej zwłaszcza dla populacji organizmów wodnych (ichtiofauny) oraz elementów abiotycznych. Brak ciągłości morfologicznej rzeki utrudnia dążyć uniemożliwia migrację organizmów; zatem ciągłość morfologiczna dla ryb jest niezbędna do ich egzystencji oraz warunkiem zachowania/odtworzenia dużej ilości ich populacji.

3.8.1.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Strategie rozwoju województw

Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego 2020 wskazuje na obszar Doliny Odry między innymi jako obszar znaczących walorów przyrodniczych pozwalających na uruchomienie programów turystycznego wykorzystania rzeki i przyległych do niej terenów, a także jako obszar wymagający szczególnej uwagi ze względu na potencjał gospodarczy i transportowy. Zgodnie z zapisami strategii powstająca infrastruktura rzeczna powinna zapewniać ochronę przed ekstremalnymi przepływami wód, rozwijać transport rzeczny zwiększając udział energii ze źródeł odnawialnych oraz dbać o rozwój turystyki wodnej.

Cel 1: Zrównoważony transport i poprawa dostępności transportowej.

Cel 4: Ochrona środowiska naturalnego, efektywne wykorzystanie zasobów oraz dostosowanie do zmian klimatu i poprawa poziomu bezpieczeństwa.

Makrosfera: Infrastruktura

Priorytety:

- Poprawa jakości i standardów transportu (drogowego, kolejowego, lotniczego i żeglugi śródlądowej).
- Wzrost konkurencyjności żeglugi śródlądowej.

Przedsięwzięcia:

- Wykorzystanie dróg wodnych, w szczególności Odry do żeglugi turystycznej i pasażerskiej oraz transportu wodnego.

W Strategii rozwoju województwa dolnośląskiego wskazano jako szansę rozwoju województwa – możliwość modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej do IV klasy żeglowności.

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 województwa lubuskiego funkcji w transporcie towarowym i osobowym (turystycznym) i włączenia ich do europejskiego systemu dróg wodnych śródlądowych.
- wspieranie działań gmin położonych nad rzekami w zakresie budowy infrastruktury nadrzecznej, portów i przystani wodnych.

Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego nie zawiera jednoznacznych zapisów dotyczących kierunków utrzymania i rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Plany zagospodarowania przestrzennego województw ustalają kierunki rozwoju Odry jako głównego korytarza ekologicznego i osi komunikacyjnej.

Województwo dolnośląskie:

a) 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, udroźnieniem 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),

b) wzmocnienie potencjału przyrodniczego oraz turystyczne wykorzystanie doliny Odry przez utworzenie parku krajobrazowego w dolinie Odry i Oławy oraz ochronę korytarza ekologicznego doliny Odry.

Województwo lubuskie:

a) 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,

b) 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,

c) 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.

Województwo zachodniopomorskie:

a) 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,

b) modernizacja szczecińskiego węzła wodnego (przebudowa mostów),

c) integracja transportu morskiego z transportem śródlądowym,

d) budowa portu rzeczno-łódzkiego w Szczecinie, zintegrowanego z portem morskim,

e) poprawa stanu i ochrony międzynarodowego korytarza ekologicznego Odry i Zalewu Szczecińskiego.

Strategie rozwoju sektora transportu

Województwo 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 kon-

tenerowych) 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 żegludze 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.

Województwo 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. Zmierzac się będzie do zwiększenia udziału transportu wodnego śródlądowego w obsłudze popytu na usługi transportowe w województwie przez utworzenie barkowych punktów zdawczo-odbiorczych.

Województwo 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.

3.8.1.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju

- realizowany Program dla Odry 2006
- 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
- potencjalnie 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

Bariery rozwoju

- 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 doliny Odry)

Potencjał rozwoju

- szczególne 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, umożliwiający 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
- umowa polsko – niemiecka (w trakcie negocjacji) regulująca w kontekście formalno – prawnym i rzeczowym trzy zagadnienia, tj. modyfikację zabudowy regulacyjnej granicznego odcinka Odry, pogłębienie szlaku żeglownego przez jezioro Dąbie oraz powiązanie portu w Schwedt z Morzem Bałtyckim dla żeglugi statkami rzeczno – morskimi, i stanowiąca podstawę prawną dla konkretnych działań w praktyce.

Bariery rozwoju

- brak wspólnej polsko – niemieckiej koncepcji regulacji ciekłu Odry granicznej oraz umowy polsko – niemieckiej umożliwiającej m. in. jej pełną realizację w praktyce.
- obowiązująca klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych wynikająca z Rozporządzenia RM (Dz.U.02.77.695) nie odzwierciedla stanu faktycznego; brak działań inwestycyjnych i modernizacyjnych.

3.8.2. 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 nad Odrą
Działanie 2.	Modernizacja szczecińskiego węzła wodnego: <ul style="list-style-type: none">• 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; budowa portu rzeczno-morskiego 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, Nowa Sól, Krosno Odrzańskie, Słubice, Kostrzyn nad Odrą
- Działanie 4.** Przekształcenie portów śródlądowych w centra logistyczne: Głogów, Nowa Sól, Kostrzyn nad 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 użegłownienia 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 2015r. 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 doskonalenie 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 (do końca 2015 r):*
- 263 priorytetowe aglomeracje kanalizacyjne, z czego: WZ – 72, WL – 61, WD – 130;
 - 61 aglomeracji niepriorytetowych, z czego: WZ - 23, WL – 9, WD – 29;

3.9. Transgraniczne powiązania infrastrukturalne i komunikacyjne – spójność i dostępność przestrzenna

3.9.1. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

3.9.1.1. 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. Po roku 1945 układ ten funkcjonował na podstawie odrębnych ustaleń i umów między państwowych. Po zmianach systemowych na początku lat 90-tych rodzaj istniejących i pla-

nowanych 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 tj. autostradami A2, A4, A6 i A18, drogami S6, S8 (w cz. A8), S10 oraz liniami kolejowymi o numerach 3, 14, 132, 203, 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, w szczególności najwyższych napięć i rurociągi przesyłowe dla paliw energetycznych:

- dwutorowa linia 400 kV Krajnik-Vierraden,
- ropociąg PERN Przyjaźń relacji Rosja – Polska (Płock) – Niemcy (Schwedt).

3.9.1.2. 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 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.

Dokumenty podpisane na szczeblu rządowym dotyczące połączeń transgranicznych:

- Umowa międzynarodowa o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej
- Umowa międzyrządowa o rozwoju połączeń w ciągu linii kolejowych E20 i E30
- Umowa międzyrządowa o rozwoju połączenia Berlin – Szczecin

Priorytet inwestycyjny uzyskują drogi i linie kolejowe przebiegające w relacjach: Gdańsk – Szczecin – granica państwa, Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Zgorzelec, Warszawa – Ełk – Wrocław – Brno oraz budowa przeprawy na wyspę Uznam (Świnoujście).

Podejmowana 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.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Cel główny: Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Cele strategiczne:

1. Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego
2. Stworzenie warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych.

Poprawa dostępności terytorialnej w Polsce wymaga bezwzględnie integracji głównych gałęzi transportu (kolejowego, drogowego, morskiego, lotniczego i wodnego śródlądowego), rozumianych jako zintegrowany system transportowy. Zrealizowanie celu głównego do 2020 roku i w dalszych latach, wymaga osiągnięcia następujących celów szczegółowych:

Cele szczegółowe:

- Stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej
- Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym
- Bezpieczeństwo i niezawodność
- Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko
- Zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych

Ten złożony układ celów sprawia, że realizacja SRT będzie oparta o zasadę subsydiarności, która oznacza, że na niższych szczeblach decyzyjnych będą tworzone programy bardziej szczegółowe.

Priorytetowe kierunki interwencji w zakresie modernizacji i przestrzennego rozmieszczenia infrastruktury:

1. Rozwój efektywnych połączeń transportowych miast wojewódzkich z najważniejszymi ośrodkami miejskimi w kraju i w relacjach europejskich;
2. Rozwijanie wewnętrznego systemu transportowego obszarów funkcjonalnych miast (FUA) i jego integracja (m.in. bezkolizyjne skrzyżowania, obwodnice, transport publiczny);
3. Rozwijanie połączeń transportowych między ośrodkami subregionalnymi i obszarami wiejskimi,

a ośrodkami miejskimi i wojewódzkimi oraz poprawa połączeń lokalnych;

4. Wzmacnianie powiązań transportowych zapewniających dostęp z miast wojewódzkich do obszarów o specyficznych walorach i potencjałach rozwojowych (turystyka, przemysł, kultura, środowisko itp.);
5. Rozwijanie połączeń transportowych usprawniających komunikację z obszarów przygranicznych do ośrodków wzrostu i miejsc pracy oraz w szczególności na obszarach położonych wzdłuż zewnętrznych granic UE, rozbudowa sieci połączeń transgranicznych;
6. Rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego poprzez m.in. tworzenie infrastruktury węzłów przesiadkowych transportu kołowego i kolejowego w celu poprawy wahadłowej mobilności przestrzennej na poziomie lokalnym i regionalnym.

Kierunki interwencji niezbędne do realizacji w obszarze infrastruktury kolejowej:

1. konsekwentna modernizacja i rewitalizacja istniejącej sieci linii kolejowych tak, aby w 2030 r. Większa część sieci była w stanie dobrym (tj. Wymagająca jedynie konserwacji) i aby na sieci TEN-T możliwe było kursowanie pociągów z prędkością techniczną co najmniej 100 km/h;
2. rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych w obszarach funkcjonalnych miast oraz podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego;
3. modernizacja i budowa terminali przystosowanych do obsługi przez kolej intermodalnych przewozów kontenerowych;
4. do 2020 r. – podjęcie decyzji dotyczącej ewentualnej budowy systemu kolei dużych prędkości uzupełnionego o tzw. „Y”;
5. modernizacja infrastruktury dworców i przystanków kolejowych;

Kierunki interwencji niezbędne do realizacji w obszarze infrastruktury drogowej:

1. rozbudowa systemu autostrad i dróg ekspresowych (zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r.);
2. rozwijanie – przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego – dróg lokalnych i ich połączeń z siecią dróg krajowych i wojewódzkich;
3. Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast poprzez budowę obwodnic drogowych w miejscowościach najbardziej obciążonych ruchem samochodów ciężarowych;

Kierunki interwencji w odniesieniu do infrastruktury transportu wodnego śródlądowego:

1. osiągnięcie i utrzymanie określonych w europejskiej klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych warunków nawigacyjnych na drogach wodnych;
2. poprawa warunków żeglugowych i nawigacyjnych oraz modernizacja infrastruktury na drogach wodnych o znaczeniu turystycznym;
3. rozbudowa infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, wraz z poprawą ich parametrów eksploatacyjnych w ramach poprawy dostępu do portów morskich;
4. stworzenie nowoczesnej infrastruktury śródlądowych dróg wodnych o stabilnych warunkach dla przewozów lokalnych i regionalnych;
5. dostosowanie infrastruktury ustalonych polskich śródlądowych dróg wodnych lub ich odcinków do wymagań europejskiej sieci dróg wodnych;
6. dążenie do stworzenia warunków sprzyjających korzystaniu z ekologicznych rodzajów transportu towarowego na odległości powyżej 300 km.

W długookresowej perspektywie rozwojowej polskich dróg wodnych śródlądowych przewiduje się działania, podzielone na dwa etapy czasowe:

etap do 2020 r.:

- dokończenie realizacji zaktualizowanego planu pn. „Program dla Odry 2006”;
- przygotowanie i rozpoczęcie realizacji programu wieloletniego dotyczącego przywrócenia

parametrow eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych, pełniących funkcję transportową;

- podjęcie decyzji w sprawie budowy połączenia wodnego śródlądowego Dunaj – Odra – Łaba (DOL) spełniającego wymogi co najmniej IV klasy żeglowności;
- podjęcie decyzji w sprawie przygotowania i realizacji programu włączenia Odrzańskiej Drogi Wodnej do europejskiej sieci transportowej.

etap do 2030 r.:

- kontynuacja realizacji programu wieloletniego dotyczącego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych, pełniących funkcję transportową;
- ewentualna realizacja programu włączenia Odrzańskiej Drogi Wodnej do europejskiej sieci transportowej.

Kierunki interwencji w obszarze rozwoju transportu lotniczego:

1. zwiększenie przepustowości infrastruktury istniejących portów lotniczych na poziomie zapewniającym efektywne świadczenie usług przez poszczególnych uczestników rynku lotniczego;
2. zapewnienie warunków dla efektywnego rozwoju lotnictwa w regionalnych portach lotniczych, w szczególności w Polsce Wschodniej i Północno-Zachodniej;
3. zwiększenie udziału transportu lotniczego w transporcie intermodalnym;
4. zwiększenie przepustowości przestrzeni powietrznej poprzez wdrożenie inicjatyw związanych z Jednością Europejską Przestrzenią Powietrzną (ang. Single European Sky).

W odniesieniu do obszaru interwencji zakresie rozwoju infrastruktury w portach morskich i na ich zapleczu, zarówno od strony lądu, jak i morza przewiduje się następujące kierunki działań:

1. wzmocnienie morskich powiązań transportowych Polski ze światem, poprzez rozbudowę głębokowodnej infrastruktury portów morskich (tory podejście) i zwiększenie potencjału przeładunkowego istniejących portów morskich;
2. rozwój korytarzy lądowych – drogowych i kolejowych oraz niektórych szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu;
3. rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej.

Kierunki interwencji odnoszące się do transportu intermodalnego:

1. rozwijanie kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej na sieci AGTC w kierunku jej lepszego przystosowania do przewozów intermodalnych;
2. rozwój platform multimodalnych na sieci TEN-T, dostosowanych do obsługi logistycznej co najmniej dwóch rodzajów transportu;
3. rozwijanie funkcji multimodalnych lotnisk i portów morskich w sieci TEN-T poprzez ich łączenie z transportem drogowym i kolejowym;
4. poprawa parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych celem włączenia żeglugi śródlądowej w łańcuch dostaw w ramach transportu intermodalnego.

Kierunki interwencji w zakresie transportu miejskiego:

1. przekształcenie sieci transportowej miasta w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu i systemu transportowego kraju, zapewniający dogodne powiązania z innymi regionami i z europejskim systemem transportowym;
2. zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta i ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych;

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 krajo-

wych, biorąc pod uwagę ochronę interesów odbiorców, posiadane zasoby energetyczne oraz uwarunkowania technologiczne wytwarzania i przesyłu energii.

3.9.1.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Województwo dolnośląskie

Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego 2020

Cele:

1. Zrównoważony transport i poprawa dostępności transportowej
2. Ochrona środowiska naturalnego, efektywne wykorzystanie zasobów oraz dostosowanie do zmian klimatu i poprawa poziomu bezpieczeństwa

Makrosfera: Infrastruktura.

Priorytety w zakresie infrastruktury transportowej:

- poprawa dostępności transportowej regionu (powiązania wewnętrzne i zewnętrzne)
- poprawa jakości i standardów transportu (drogowego, kolejowego, lotniczego i żeglugi śródlądowej)
- wzrost udziału transportu lotniczego i integracja Portu Lotniczego Wrocław z systemem kolejowej komunikacji regionalnej
- wzrost konkurencyjności żeglugi śródlądowej
- wzrost nakładów na odtworzenie połączeń kolejowych oraz remonty i modernizacja infrastruktury kolejowej (w tym dworców), ze szczególnym uwzględnieniem turystycznych obszarów Dolnego Śląska
- organizacja sprawnego regionalnego systemu transportu publicznego zintegrowanego z systemami subregionalnymi i lokalnymi, obejmującego wszystkie główne regionalne generatory ruchu, miasta powiatowe i atrakcje turystyczne, konkurencyjnego do indywidualnego transportu samochodowego.

Priorytety w zakresie infrastruktury energetycznej:

- poprawa niezawodności i zapewnienie dywersyfikacji dostaw energii (elektrycznej, ciepłej i gazowej)
- integracja regionalnej sieci przesyłowej z sieciami zewnętrznymi

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego

Za cel strategiczny rozwoju przestrzennego województwa, 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
- wzmacnianie 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, Pragę.

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 Pragę
- uwzględnienie w krajowym systemie transportu kolejowego poprawy konwencjonalnych powiązań Wrocławia z Warszawą oraz Pragę
- uwzględnienie w krajowym systemie energetycznym budowy elektrowni szczytowo-pompowej „Młoty”

Województwo lubuskie

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.

Cel strategiczny 2. Wysoka dostępność transportowa i teleinformatyczna.

Cel operacyjny 2.1: Budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury komunikacyjnej.

Kierunki interwencji celu operacyjnego 2.1.

Rozwój infrastruktury drogowej – drogi krajowe, wojewódzkie i lokalne: rozwój sieci dróg krajowych i ekspresowych w województwie lubuskim poprzez ich sukcesywną przebudowę i modernizację; w tym w międzynarodowych korytarzach transportowych sieci TEN-T, z zapewnieniem ich spójności z siecią dróg niższych kategorii;

Cel operacyjny 2.2: Usprawnienie systemu transportu publicznego.

Kierunki interwencji celu operacyjnego 2.2.

Rozwój i modernizacja połączeń transportowych: zwiększenie ilości transgranicznych i międzywojewódzkich połączeń komunikacyjnych, w szczególności kolejowych Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry z Warszawą oraz sąsiednimi metropoliami (Wrocław, Poznań, Szczecin, Berlin).

Tworzenie sieci połączeń transportu pasażerskiego: wzrost spójności infrastruktury komunikacyjnej województwa oraz powiązań jej z otoczeniem zewnętrznym międzynarodowym i międzyregionalnym (regiony ościenne – kolej, drogi, otoczenie międzynarodowe – drogi, kolej i lotnictwo).

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa lubuskiego określa kierunki rozwoju komunikacji i transportu w części, dotyczącej planu struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz kierunków polityki

przestrzennej. Rekomendacje do KPZK 2030 określone w dokumencie:

w zakresie kształtowania transgranicznej polityki przestrzennej:

- rozwój współpracy polsko-niemieckiej poprzez wspieranie przedsiębiorczości, w szczególności w obszarach euroregionów Sprewa – Nysa – Bóbr i Pro Europa Viadrina
- zwiększenie transgranicznych połączeń wraz z budową mostów zarówno drogowych, kolejowych, jak i dla ruchu turystycznego i lokalnego

w zakresie infrastruktury technicznej:

- wytyczenie kierunków rozwoju systemów przesyłowych i dystrybucyjnych gazu ziemnego i ropy naftowej wraz z połączeniami transgranicznymi

w zakresie infrastruktury komunikacyjnej należy dążyć do:

- uznania za strategiczny element układu drogowego kraju drogę szybkiego ruchu S3 oraz brakujące odcinki autostrady A2 i A18
- nadania Środkowoeuropejskiemu Korytarzowi Transportowemu najwyższej rangi powiązań uwzględnionych w KPZK
- uwzględnienie w KPZK dalszego rozwoju infrastruktury i komunikacji portu lotniczego Zielona Góra – Babimost
- uwzględnienia kolei dużych prędkości z proponowanym przebiegiem w obszarze województwa lubuskiego, zapewniającym relacje ze Środkowoeuropejskim Korytarzem Transportowym oraz z ośrodkami osadniczymi regionu o znaczeniu krajowym
- przyjęcia drogi wodnej Odry E-30 jako drogi międzynarodowej oraz drogi Warta – Noteć E-70 jako drogi znaczenia krajowego (postulowanej w przyszłości do zmiany rangi na międzynarodową),
- uwzględnienia modernizacji linii kolejowej CE-59 jako priorytetowej inwestycji w obszarze województwa lubuskiego z zakresu infrastruktury kolejowej.

Województwo zachodniopomorskie

Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego 2020

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. Wzmocnienie 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 morskiego 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 – Dobieszczyn (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 w zakresie komunikacji i transportu oraz energetyki

- Rozbudowa i modernizacja lądowych sieci komunikacyjnych prowadzących do portów morskich
- Wsparcie dla utworzenia europejskiego korytarza Via Hanseatica (Hamburg – Szczecin – Gdańsk – Kaliningrad)
- Włączenie głównych dróg krajowych przebiegających przez województwo zachodniopomorskie do sieci TEN-T
- Uwzględnienie drogowej zachodniej obwodnicy Szczecina ze stałym połączeniem Police-Święta w krajowym systemie autostrad i dróg ekspresowych
- Budowa stałego połączenia między wyspami Wolin i Uznam w Świnoujściu
- Włączenie linii kolejowej 202 Stargard Szczeciński – Gdańsk Główny do sieci TEN-T oraz korytarza I Rail Baltica
- Stworzenie rozwiązań prawnych umożliwiających skuteczną realizację planowania i lokalizowania infrastrukturalnych inwestycji liniowych o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym

Wnioski dla polityki przestrzennej w województwie w zakresie komunikacji i transportu:

- Uwzględnienie korytarza transportowego Hanseatica
- Wzmacnianie powiązań portów morskich z ich lądowym zapleczem poprzez budowę i modernizację połączeń komunikacyjnych
- Wejście funkcjonalne i organizacyjne portu lotniczego Szczecin – Goleniów w orbitę obsługi aglomeracji Berlina (BBI) oraz przygranicznych regionów północno-wschodnich Niemiec.

3.9.1.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju

- 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 drogowych, kolejowych i wodnych w relacjach transgranicznych na kierunku wschód-zachód
- 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
- porty lotnicze (Wrocław, Szczecin, Zielona Góra – Babimost)
- bliskie sąsiedztwo i oddziaływanie metropolii berlińskiej
- położenie w zasięgu oddziaływania lotnisk berlińskich, a docelowo w zasięgu nowego budowanego portu lotniczego Berlin Brandenburg (BER)
- 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

Bariery rozwoju

- niedostateczne tempo realizacji Programu budowy dróg krajowych na lata 2011-2015 (S3, S5, S6, S8, S10, A18)
- niedostateczne tempo modernizacji linii kolejowych na przebiegu międzynarodowych linii AGC i AGTC (E20/C-E20, E30, C-E30, E59, C-E59) oraz linii kolejowych nr 202, nr 203, 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 infrastruktury transportowej
- występowanie luk w instrumentach prawnych i nieuporządkowane przepisy, np. brak spójności między ustawami dotyczącymi dróg publicznych i planowania przestrzennego
- 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
- zły stan techniczny obiektów elektroenergetycznej sieci przesyłowej i dystrybucyjnej
- niski poziom bezpieczeństwa funkcjonowania systemu gazociągów przesyłowych – przeciążenie, niska przepustowość, brak alternatywnych połączeń

3.9.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CEL 1.	Poprawa spójności i dostępności przestrzennej regionu
Kierunek 1.	Rozwój i usprawnienie transgranicznych powiązań
	Działanie 1. Wspieranie powiązań w sieci miast metropolitalnych i ośrodków krajowych w relacjach wewnętrznych i międzynarodowych
	Działanie 2. Wsparcie powiązań portów Szczecina i Świnoujścia z zapleczem – pograniczem Polski i Niemiec (CETC-ROUTE65 i powiązania z Berlinem)
	Działanie 3. Wspieranie powiązań zewnętrznych z Berlinem oraz z siecią miast bałtyckich, zwłaszcza regionem metropolitalnym Øresund i Hamburgiem
	Działanie 4. Wspieranie powiązań zewnętrznych z Hamburgiem, Berlinem i Dreznem
Kierunek 2.	Rozwój i usprawnienie ponadregionalnej drogowej infrastruktury komunikacyjnej
	Działanie 1. Modernizacja sieci dróg krajowych prowadzących do granicy z Niemcami:
	<ul style="list-style-type: none"> • budowa węzłów Myszęcina i Łagów na autostradzie A2, • przebudowa autostrady A4 na odcinku Krzyżowa – Wrocław (budowa pasa awaryjnego), • przebudowa autostrady A6, • budowa dróg ekspresowych S6 (Via Hanseatica), S10 (droga krajowa nr 10), • przebudowa drogi krajowej nr 18 do parametrów autostrady A18, • modernizacja dróg krajowych o numerach: 12, 13, 22, 23, 24, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 92, 94
	<i>Podjęte działania inwestycyjne:</i>
	<ul style="list-style-type: none"> • 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 (po 2020 r.) • budowa drogi S10 od południowego obejścia Stargardu Szczecińskiego w kierunku Wałcza, Bydgoszczy i Płońska (po 2020 r.) • przebudowa południowej jezdni autostrady A18 Olszyna – Golnice (po 2020 r.) • przebudowa drogi nr 94 na odcinku: Krzywa – Chojnów – Legnica – Prochowice (po 2020 r.) • budowa obejść miejscowości: Biedrzykowice, Chmielęń i Pasiecznik w ciągu drogi nr 30 (po 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 • wzmocnienie drogi nr 12 na odcinku Łęknica – Trzebień • budowa obwodnicy we Wschowej na drodze nr 12 • budowa obwodnicy w Szprotawie na drodze nr 12 • budowa obwodnicy w Nowogrodzie Bobrzańskim na drodze nr 27

- Działanie 2.** Budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z połączeniem w kierunku niemieckiej autostrady A20

Podjęte działania inwestycyjne:

 - 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:

 - studium wykonalności, decyzja środowiskowa (2010 r.)
 - Działanie 5.** Budowa mostów na Odrze i Nysie Łużyckiej

Podjęte działania inwestycyjne:

 - budowa mostów w Kostrzynie nad Odrą, Milsku, Przewozie, Sobolicach/Lodenau, Połęcku, Coschen/Żytowań, Bytomiu Odrzańskim
- Kierunek 3. 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, 125, 126, 127, 134, 135, 137, 138, 139, 276, 285, 287, 289, 296, 297, 352, 354
- Podjęte działania inwestycyjne:*
- remont i podniesienie mostu między Gryfinem a Mescherin na Odrze Zachodniej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 120
 - 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
 - przebudowa drogi wojewódzkiej nr 352 Radomierzyce-Zatonie
 - przebudowa drogi wojewódzkiej nr 296 z Żagania do granicy województwa lubuskiego wraz z budową obwodnicy Iłowy
 - przebudowa drogi wojewódzkiej nr 138 (relacji od drogi krajowej nr 29 do m. Debrznica),
 - budowa obwodnicy Nowej Soli (Etap I)
 - w opracowaniu budowa obwodnicy Torzymia od drogi krajowej nr 92 do węzła autostradowego A2 w Torzymiu
 - przebudowa drogi woj. nr 137 na odcinku Międzyrzecz – Słubice (Ośno – Sulęcín – Międzyrzecz),
 - przebudowa drogi woj. nr 276 Krosno Odrzańskie – Świebodzin,
 - budowa obwodnicy Lubuska (II Etap) na połączeniu dróg woj. nr 287 o 289, po południowo-wschodniej stronie miejscowości,
 - budowa obwodnicy Wschowy (II Etap) (287 – DK 12),

- budowa obejścia Żagania po zachodniej stronie miejscowości w ciągu drogi woj. nr 296, budowa obwodnicy Iłowy, przebudowa drogi woj. nr 296 na odcinku Żagań – Kożuchów,
- Budowa obwodnicy Rzepina na drodze woj. nr 139, przebudowa dróg woj. nr 134 i 139 w rejonie Rzepina,
- budowa obwodnic: Nowego Kramaska (304), Jezior (303), Kożuchowa (łączy 296 i 297), Sławy (II Etap) (278), Drezdenka (łączy drogi 158,160,181 i 174), Bogaczowa (288), Drzonkowa (279), Przyborowa (315), budowa obwodnicy w ciągu drogi woj. nr 282 m. Milsko, Łaz, Zabór, Droszków
- przebudowa drogi woj. nr 297 od DK 3 do granicy województwa
- oraz budowa obwodnic Bobrowic i Kukadła w ciągu drogi nr 287, Konotopu (łączy 282 i 278)
- 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 (po 2020 r.):

- budowa mostu granicznego na Odrze w rejonie Kostrzyna nad Odrą,
- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 138 z budową mostu na Odrze w rejonie Połęcka (Maszewa) wraz z dojazdami
- końcowy etap budowy drogi pomiędzy miastami Zittau i Hradek nad Nisou wraz z włączeniem do polskiej sieci drogowej
- budowa mostu na Nysie Łużyckiej w Pieńsku

Kierunek 4. 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:

- przygotowanie projektu „Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Poznań – Szczecin”, dokumentacja przedprojektowa (od 2012 r.)
- modernizacja linii nr 402 Goleniów – Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do portu lotniczego Szczecin-Goleniów (2013 r.)
- modernizacja linii C-E59 Międzyzlesie – Wrocław – Kostrzyn nad Odrą – Szczecin, przygotowanie dokumentacji przedprojektowej, etap I (2010 r.)
- modernizacja linii E30/C-E30 na odcinku Wrocław – Legnica – Węglińiec – Bielawa Dolna (do 2015 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:

- modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Świnoujście – Szczecin – Poznań – Wrocław (w realizacji)

- rewitalizacja linii kolejowej C-E59 na odcinku Szczecin – Zielona Góra – Wrocław (2014-2020 r.)
- modernizacja linii kolejowej nr 351/202 Szczecin – Gdańsk
- modernizacja linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia – Słupsk (2014-2020 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. Realizacja szybkiego połączenia kolejowego Świnoujścia ze Szczecinem i Berlinem.

Działanie 6. Analiza możliwości przeprowadzenia połączenia kolejowego Szczecin – Berlin przez Gryfino – Schwedt, z budową odcinka ze Schwedt do linii nr 273

Kierunek 5. Rozwój i usprawnienie regionalnej i lokalnej kolejowej infrastruktury komunikacyjnej

Działanie 1. Modernizacja linii kolejowych tj.: Nr203, Nr274, Nr358, Nr370, Nr282,

Podjęte działania inwestycyjne:

- modernizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Gorzów Wlkp – Kostrzyn nad Odrą (2011 r.)
- dalszy etap modernizacji linii kolejowej nr 203 Gorzów Wlkp. – Krzyż Wlkp.
- rewitalizacja linii kolejowej nr 274 relacji Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Zgorzelec (do 2016 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 – Węgliniec jako CE59/1, do uzyskania prędkości 80km/h
- modernizacja linii Rzepin – Sulęcín – Trzemeszno Lub. – Międzyrzecz jako rezerwowej dla połączenia Berlin – Rzepin – Poznań

Kierunek 6. 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:

- 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
- budowa łącznicy kolejowej od linii kolejowej nr 274 do portu lotniczego Wrocław Starachowice
- modernizacja i wykorzystanie bocznicy kolejowej dochodzącej do linii kolejowej nr 358 z lotniska Zielona Góra/Babimost
- poprawa powiązania lotniska w Babimoscie z A2/E30, S3/E65 oraz z portem rzeczonym w Cigacicach

Kierunek 7. 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. 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 zmiany w organizacji ruchu na niebezpiecznych skrzyżowaniach, separacja ruchu lokalnego od tranzytowego i ograniczenie dostępu do dróg wyższych klas (np. przez budowę dróg zbiorczych), rozwój infrastruktury zabezpieczającej niechronionych uczestników ruchu

Działanie 2. Przebudowa i modernizacja arterii komunikacyjnych do określonych parametrów technicznych (klas dróg, prędkości)

Kierunek 2. Poprawa komfortu akustycznego i jakości zamieszkiwania

Działanie 1. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza tereny zabudowane

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:

- modernizacja stacji Krajnik i wprowadzenie do niej linii 400 kV Krajnik – Vierraden wraz z instalacją przesuwników fazowych;
- budowa linii 400 kV Krajnik – Baczyna i stacji 400/110 kV Baczyna;
- budowa pierścienia 220 kV wokół aglomeracji szczecińskiej, w tym:
 - » rozbudowa stacji 220/110 kV Glinki;
 - » rozbudowa stacji 110 kV Pomorzany o rozdzielnię 220 kV;
 - » rozbudowa stacji 110 kV Reclaw o rozdzielnię 220 kV;
- budowa linii 400 kV Plewiska – Eisenhüttenstadt;
- budowa stacji 400/110 kV Plewiska bis;
- wprowadzenie linii 400 kV Plewiska bis – Eisenhüttenstadt do stacji Zielona Góra;
- budowa stacji 400 kV Gubin;
- budowa linii 400 kV Baczyna – Gubin;
- budowa 2 torowej linii 400 kV Dobrzeń – nacięcie linii Pasikurowice – Wrocław;
- budowa linii 400 kV Czarna – Polkowice wraz z rozbudową stacji Polkowice o rozdzielnię 400 kV;
- połączenie/koordynacja rozwoju sieci przesyłowej i dystrybucyjnej 110 kV w obszarze punktów transformacji SE: Morzyczyn, proj. Baczyna, proj. Zielona Góra;
- rozbudowa/przebudowa sieci dystrybucyjnej w obszarze istniejących węzłów transformacji: 220/110 kV Żukowice, 400/220/110 kV Mikułowa, WN-110 kV Pawłowice (ewentualnie docelowo węzeł 400/110 kV) w obrębie miejscowości Legnica, 220/110 kV Polkowice, 400/220/110 kV Świebodzice, 220/110 kV Ząbkowice Śląskie, 220/110 kV Cieplice;
- przebudowa/rozbudowa sieci dystrybucyjnej w obrębie aglomeracji miasta Wrocław

Kierunek 2. Budowa i rozbudowa systemu przesyłowego gazu związanego z dywersyfikacją kierunków dostaw gazu do kraju, w tym sieci transgranicznych

Działanie 1. Budowa gazociągu Börnicke – Police

Działanie 2. Budowa gazociągu Baltic Pipe, obejmuje realizację gazociągu podwodnego łączącego system przesyłowy gazu ziemnego Danii i Polski wraz z częścią lądową Niechorze – Płoty

Działanie 3. Budowa gazociągu Bernau – Szczecin

Działanie 4. Budowa obiektów i sieci przesyłowych gazu

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 nad Odrą
- budowa korytarza gazowego Północ – Południe

- budowa gazociągu „obwodnica Kostrzyna nad Odrą” (połączenie trans graniczne z niemieckim systemem dystrybucyjnym)
- budowa stacji gazowej wysokiego ciśnienia w Kostrzynie nad Odrą
- budowa lokalnego połączenia niemieckiego i polskiego systemu gazowego, gazociągu wysokiego ciśnienia przez Odrę w rejonie Kostrzyna nad Odrą oraz stacji gazowej o przepustowości 35 tys. m³ /h
- rozbudowa podziemnego magazynu gazu w Wierzchowicach,
- rozbudowa węzła gazowego Lasów i budowa tłoczni gazu Jeleniów II

3.10. Główne obszary zagospodarowania turystycznego – aktywizacja społeczno-ekonomiczna

3.10.1. Podstawy kształtowania polityki przestrzennej

3.10.1.1. 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, Twierdza Świnoujście) czy obiekty poprzemysłowe. Należy dążyć do sieciowania oferty turystycznej oraz produktów turystycznych. 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. 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.

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).

3.10.1.2. 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 góorskimi, 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.

3.10.1.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Województwo dolnośląskie

Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego 2020 wskazuje na turystykę jako jeden z filarów rozwoju społecznego i gospodarczego regionu ze względu na dolnośląskie atuty, bazujące na środowisku przyrodniczym, walorach krajobrazowych i kulturowych. Położenie geograficzne regionu oraz zapisane w przestrzeni regionu materialne i kulturowe atrakcje powinny zostać wykorzystane dla rozwinięcia produktów turystycznych, zwłaszcza na bazie uzdrowisk.

Cel 1: Zrównoważony transport i poprawa dostępności transportowej.

Cel 3: Wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw, zwłaszcza MŚP.

Cel 4: Ochrona środowiska naturalnego, efektywne wykorzystanie zasobów oraz dostosowanie do zmian klimatu i poprawa poziomu bezpieczeństwa.

Cel 6: Wzrost zatrudnienia i mobilności pracowników.

Cel 7: Włączenie społeczne, podnoszenie poziomu i jakości życia.

Makrosfera: Turystyka. Priorytety

- Wzmocnienie wizerunku regionu zarówno na terenie kraju, jak i Europy, jako atrakcyjnego miejsca wypoczynku, otwartego na świat, o nieprzeciętnych walorach przyrodniczych, kulturowych i uzdrowiskowych.
- Udostępnienie obiektów dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego.
- Rozwój produktów turystycznych i rozbudowa infrastruktury turystycznej regionu, m.in. dla pobudzania popytu na usługi turystyczno-rekreacyjne.

Makrosfera: Infrastruktura. Priorytety

- Wzrost nakładów na odtworzenie połączeń kolejowych oraz remonty i modernizacja infrastruktury kolejowej (w tym dworców), ze szczególnym uwzględnieniem turystycznych obszarów Dolnego Śląska.

Projekt aktualizacji Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego

Kierunek 3. Wykorzystanie potencjału turystycznego oraz uzdrowiskowego regionu dla jego rozwoju gospodarczego

Działania i wybrane zadania dla danych lokalizacji:

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
 - » Pasma Sudeckie
- 3. Rozbudowa wewnętrznych powiązań komunikacyjnych i powiązań z otoczeniem
 - » Pasma Sudeckie
- 4. Modernizacja i rozwój infrastruktury w uzdrowiskach
 - » Miejscowości uzdrowiskowe: Cieplice Śląskie-Zdrój, Czerniawa-Zdrój Długopole-Zdrój, Duszniki-Zdrój, Jedlina-Zdrój, Kudowa-Zdrój, Łądek-Zdrój, Polanica-Zdrój, Przerzeczyn-Zdrój, Szczawno-Zdrój i Świeradów-Zdrój
- 5. Intensyfikacja rozwoju ośrodków obsługi turystyki o znaczeniu ponadregionalnym
 - » Wspecjalizowane 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
 - szlaki piesze:
 - » 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,
 - szlaki rowerowe:
 - » 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 Rowerowa, 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, szlaki samochodowe:
 - » 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,
 - szlaki konne:
 - » regionalne: Sudecki Szlak Konny, Szlak Konny Doliny Baryczy,
 - szlaki wodne:
 - » międzynarodowe: żeglugowy Odry i kajakowy Nysy Łużyckiej,
 - » regionalne: kajakowe Odry, Kwisy, Bobru, Baryczy, Nysy Kłodzkiej, Oławy i Bystrzycy
- 8. Wykorzystanie potencjału Odry dla rozwoju turystyki nadodrzańskiej poprzez:
 - 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”
 - » Gminy i powiaty nadodrzańskie

» Oława, Wrocław, Brzeg Dolny, Głogów

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).

Województwo Lubuskie

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 Środkowo-odrzański,
- 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.

Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego

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 poprzez sprawną, skuteczną i nowoczesną promocję oraz informację turystyczną,
- rozbudowa infrastruktury turystycznej i towarzyszącej turystyce,
- podniesienie jakości ruchu turystycznego,
- wspieranie instytucji i organizacji zajmujących się turystyką, różnych form ich współpracy oraz kształcenia wykwalifikowanej kadry turystycznej.

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.

Województwo Zachodniopomorskie

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego

Wzrost gospodarczy

Kierunek 4. Wykorzystanie potencjału turystycznego województwa jako czynnika rozwoju gospodarczego i społecznego

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, 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 Dziwną 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, Czaplonek, 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 infrastruktury dla turystyki kajakowej
 - » Gminy: Gryfino, Kołbaskowo, Szczecin, Widuchowa
 - » 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

Zalecenia:

1. Wydłużenie sezonu turystycznego w drodze rozwoju niektórych form turystyki: (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):

• 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

Projekty

1. Studium drogi wodnej łączącej akweny Pojezierza Drawskiego

» Gminy w powiatach: drawskim, szczecineckim

Rekomendacje

1. Wykreowanie turystyki wodnej jako regionalnego produktu turystycznego

» Całe województwo

» Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, organizacje turystyczne

2. Wypromowanie pętli żeglarskiej Świnoujście – Kołobrzeg – Bornholm – Sassnitz (Rugia) – Świnoujście Kołobrzeg, Świnoujście

» Polski Związek Żeglarski, organizacje turystyczne

3. Promocja pojezierzy i rejonu Zalewu Szczecińskiego na rzecz intensyfikacji ruchu turystycznego na akwenach śródlądowych

» Gminy pojezierzy, gminy nad Zalewem Szczecińskim

» Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, samorzady lokalne, organizacje turystyczne

Rozwój infrastruktury społecznej

Kierunek 4. Poprawa wykorzystania potencjału uzdrowskiego

Ustalenia:

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 uzdrowskiej

» Dąbki (gm. Darłowo), Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Świnoujście

Zalecenia:

Przywrócenie lub nadanie funkcji uzdrowiskowej nowym ośrodkom

- » Borne Sulinowo, Trzcińsko-Zdrój

3.10.1.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju

- 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 imprezy sportowe, wystawiennicze, kulturalne i turystyczne.

Barier rozwoju

- 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
- ograniczone wykorzystanie innowacyjnych form promocji turystycznej
- brak działań wspierających wpisywanie obiektów na listę światowego dziedzictwa UNESCO

3.10.2. 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

Działanie 1. Realizacja spójnego systemu promocji i informacji turystycznej dla szlaku wodnego Odry i jej dorzecza.

Podjęte działania inwestycyjne:

- Szlak wodny Berlin-Szczecin-Bałtyk –promowanie turystyki wodnej jako wiodącej oferty turystycznej
- Wrocławski Węzeł Wodny-promowanie turystyki wodnej
- Szlak Parków i Ogrodów po obu stronach Nysy – promocja turystyki kulturowej i ekoturystyki

Działanie 2. Realizacja infrastruktury turystyki wodnej oraz rozwój spójnego systemu ośrodków na Odrze, w tym rekonstrukcja historycznego zagospodarowania doliny rzeki.

Podjęte działania inwestycyjne:

- MARRIAGE – Lepsze zarządzanie mariną, konsolidacja sieci portów oraz marketing turystyki wodnej,
- Zachodniopomorski Szlak Żeglarski -budowa sieci portów turystycznych Pomorza Zachodniego,
- Odra dla turystów 2014 – rozwój turystyki wodnej na transgranicznym obszarze Doliny Środkowej Odry,
- 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 3. Podniesienie atrakcyjności turystycznej miejscowości nadodrzańskich, w tym podniesienie jakości wizualnej frontów wodnych miejscowości nad Odrą i w jej dorzeczu.

Podjęte działania inwestycyjne:

- działania prowadzone w śródmieściu Wrocławia,
- modernizacja bulwarów nadodrzańskich w Szczecinie i Gryfinie

Działanie 4. Udostępnianie dorzecza Odry dla różnych form turystyki wędrowniczej, w tym: kajakowej, wodnej, pieszej, rowerowej, konnej w ujęciu systemowym

Podjęte działania inwestycyjne:

- harmonizacja i optymalizacja zarządzania siedliskami i ostojami NATURA 2000 w transgranicznym obszarze przyrodniczym Doliny Dolnej Odry-budowa min. Mobilnych platform widokowych oraz ścieżek dydaktycznych na Międzyodrzu,
- systemy ścieżek rowerowych w powiatach: wołowskim, oławskim, oleśnickim, trzebnickim, milickim, w tym ścieżka rowerowa w dolinie Baryczy biegnąca 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 Trzebiel,
- koncepcja budowy szlaku rowerowego „Trasa rowerowa Warta – Noteć” – TRWN (od powiatu Maskisch – Oderland – od Kostrzyna poprzez powiat strzelecko – drezdenecki do granicy z województwem wielkopolskim).

Działanie 5. Integracja turystycznego szlaku wodnego Odry z zewnętrznymi systemami szlaków wodnych – europejskim oraz lokalnymi w obszarze dorzecza

Działanie 6. 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. Wspieranie turystyki miejskiej i kulturowej w tym konferencyjno-biznesowej, zakupowej itp.

Rozwój turystyki w oparciu o regionalne tradycje, imprezy kulturalne
Wykorzystanie turystyczne dawnych terenów i obiektów wojskowych, kolejowych i przemysłowych

Wprowadzanie nowych funkcji komercyjnych (w tym hotelowych o wysokim standardzie) w obiektach zabytkowych (pałace, dworki, forty, wieży ciśnień, latarnie morskie itp.

Lobbowanie na rzecz ustanowienia Pomników Historii oraz umieszczenia obiektów na liście światowego dziedzictwa UNESCO

Podjęte działania inwestycyjne:

- Centrum Kongresowo-Kulturalne Zamek Książ (Wałbrzych),
- Zamek Książąt Pomorskich-centrum kongresowo-szkoleniowe,
- odnowa i turystyczne udostępnienie obiektów twierdzy Kostrzyn.

Działanie 2. Rewitalizacja zabytków oraz zespołów staromiejskich i miejscowości turystyczno-uzdrowiskowych

Podjęte działania inwestycyjne:

- rewaloryzacja przestrzeni publicznych uzdrowisk: Kudowa-Zdrój, Łądek-Zdrój, Duszniki-Zdrój, Długopole-Zdrój, Jedlina-Zdrój, Szczawno-Zdrój, Cieplice Śląskie-Zdrój, Świeradów-Zdrój, Polanica-Zdrój,
- prace konserwatorsko-re restauracyjne w Połczynie Zdrój,
- rewitalizacja zabytkowego śródmieścia Świnoujścia,
- 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

Podjęte działania inwestycyjne:

- markowy produkt turystyczny Uzdrowiska Kłodzkie (Duszniki-Zdrój, Kudowa-Zdrój, Polanica-Zdrój,
- Termy Cieplickie – Dolnośląskie Centrum Rekreacji Wodnej (Jelenia Góra),
- Szlak Królowy Marianny Orańskiej,
- infrastruktura turystyczna Karkonoskiego Parku Narodowego,
- system tras rowerowych na pograniczu kłodzkim,
- izersko-jakuszycka magistrała narciarsko- biegowa,
- Pomorski Krajobraz Rieczny (w ramach projektu zostanie min. ujednolicone oznaczenie szlaku),
- rozwój geoturystyki (geopark Łuk Mużakowa),
- Zachodniopomorski Krajobraz Rieczny (w ramach projektu zostanie min. ujednolicone oznaczenie szlaku)
- Produkt turystyczny Kraina 44 wysp (Świnoujście),
- budowa i zagospodarowanie ścieżek rowerowych na terenie dorzecza Parsęty

Kierunek 3. Rozwój jakościowy infrastruktury turystycznej

Działanie 1. Podniesienie standardu bazy noclegowej i gastronomicznej

Podjęte działania inwestycyjne:

- modernizacja schronisk młodzieżowych: gmina Podgórzyn (Staniszów), gmina Paszowice (Kłonice), gmina Krośnice (Krośnice), Dzierżonów, powiat jaworski (Jawor), powiat trzebnicki (Kuraszków), powiat złotoryjski, powiat lubiński

Kierunek 4. Zintegrowanie zasad rozwoju turystycznego ośrodków powiązanych funkcjonalnie

Działanie 1. Prowadzenie wspólnej polityki rozwoju ośrodków turystycznych na obszarze przygranicznym: Świnoujście/Seebad Heringsdorf, Kostrzyn nad Odrą/Kietz, Słubice/Frankfurt, Gubin/Guben, Łęknica/Bad Muskau, Zgorzelec/Görlitz, Bogatynia/Zittau/Hradek

Podjęte działania inwestycyjne:

- 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:

- 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

Podjęte działania inwestycyjne:

- budowa drogi S6 na odcinku S3 (Goleniów) w kierunku Kołobrzegu, Koszalina do obwodnicy Słupska i dalej w kierunku Trójmiasta i Kaliningradu – w terminie po 2013 roku
- budowa stałego połączenia drogowego w Świnoujściu między wyspami Uznam i Wolin-sporządzono studium wykonalności oraz decyzje środowiskową

Działanie 2. Modernizacja i rozwój szlaków turystycznych:

- Międzynarodowy Szlak Nadbałtycki R-10,
- Szlak rowerowy wokół Zalewu Szczecińskiego,
- Szlak Odry,

- Południowo-zachodni Szlaku Cystersów,
- Droga św. Jakuba
- Międzyrzecki Rejon Umocnieniowy

Podjęte działania inwestycyjne:

- Europejski Szlak Kultury – Droga Św. Jakuba (część zachodniopomorska jest w trakcie realizacji)

Działanie 3. Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowych, w tym wąskotorowych, i dostosowanie ich do potrzeb obsługi ruchu turystycznego:

- Koszalin – Manowo – Świelino,
- Gryfice – Niechorze – Trzebiatów – Gryfice,
- Szczecin – Pojezierze Drawskie,
- Kamień Pomorski – Dziwnówek – Rewal,
- pętla kolejowa Euroregionu Glacensis,
- łączniki transgraniczne: Tłumaczów – Otovice,
- kolej sudecka: Zgorzelec/Görlitz – Jelenia Góra (z połączeniem do Tanwaldu) – Sędziszów (z połączeniem do Lubawki, Trutnowa, 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).

Podjęte działania inwestycyjne:

- modernizacja linii kolejowej Radomierzyce – Bogatynia
- Koszalin – Manowo – Świelino – kolejka wąskotorowa o regularnych kursach na odcinku Koszalin-Manowo jest w trakcie modernizacji,
- Gryfice – Niechorze – Trzebiatów – Gryfice (Nadmorska Kolej Wąskotorowa) – obecnie realizowany jest projekt „Rewitalizacja zabytkowej linii Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej w Gminie Rewal” – remont budynków i budowli wraz z zagospodarowaniem terenu

3.11. Obszary zagrożone powodzią – zasięg i metody ochrony

3.11.1. Podstawy formułowania polityki przestrzennej

3.11.1.1. Opis obszaru działań

Województwo dolnośląskie.

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 górska, obejmująca zlewnię Nysy Kłodzkiej, Bobru, Kwisy i Nysy Łużyckiej.

3.11. Obszary zagrożone powodzią – zasięg i metody ochrony

Na terenie województwa dolnośląskiego wyodrębniono następujące rejony podwyższonego ryzyka powodziowego:

- aglomerację wrocławską, ze względu na duże zagęszczenie ludności, wielkość zgromadzonego majątku, urzędnia 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 i Sudety Środkowe, ze względu na intensywne narażenie na katastrofalne w skutkach powodzie o charakterze górskim,
- Kotlinę Żytdawską, 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.

Województwo lubuskie

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:

- powodzie opadowe, spowodowane silnymi opadami nawałnymi, frontalnymi lub rozlewnymi; występują najczęściej w okresach od maja do września,
- powodzie roztopowe, spowodowane gwałtownym topnieniem śniegu, często połączonym z wystąpieniem deszczu; najczęściej w lutym, marcu i kwietniu,
- powodzie 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, Trzebicz, Goszczanowiec, 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.

Województwo zachodniopomorskie

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 polskich i niemieckich 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, Police, Szczecin, Stepnica, Świnoujście, Wolin, Kamień Pomorski, Nowe Warpno.

System technicznej ochrony przed powodzią w województwie zachodniopomorskim obejmuje: wały przeciwpowodziowe, poldery i umocnienia brzegowe. W związku z ograniczeniami środowiskowymi (Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry) Międzyodrza straciło swój pierwotny potencjał retencyjny, ponieważ od 20 lat nie wykonywano żadnych prac konserwacyjno-utrzymawczych. Szacuje się, że poldery Międzyodrza obecnie są w stanie przyjąć około 30% wody w porównaniu do lat 80-tych. W efekcie wezbrania wody na Odrze, związane z wysokimi stanami stanowią duże zagrożenie powodziowe wynikające z długiego okresu stagnacji wody w jej wysokich stanach co wymaga z kolei bardzo dobrego stanu technicznego urządzeń przeciwpowodziowych.

Wały przeciwpowodziowe stanowią podstawowy i najważniejszy element systemu ochrony przeciwpowodziowej w województwie. Łączna długość wałów będących w ewidencji ZZMiUW w Szczecinie wynosi 551 km. W ostatnich czterech latach zmodernizowano wszystkie wały przeciwpowodziowe, które były w niedostatecznym stanie technicznym. W latach 2008 – 2010 zmodernizowano 57,42 km wałów wzdłuż Odry i Zalewu Szczecińskiego wraz z ujściowymi odcinkami rzek uchodzących do Zalewu Szczecińskiego i jeziora Dąbie.

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.

3.11.2.2. 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

działaniami 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. obligatoryjną budowę minimum dwóch alternatywnych linii energetycznych oraz tras dojazdowych do jednostek osadniczych na terenach zagrożonych. Priorytetem stanie się budowa rękodowej 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 wewnętrzne, 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 zarówno 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 zajmuje się ochroną przed powodzią dużych skupisk ludności i cennych przyrodniczo terenów położonych w dolinie Odry. Przed 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-Sprewa 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,

3.11. Obszary zagrożone powodzią – zasięg i metody ochrony

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).

3.11.2.3. Ustalenia dokumentów strategicznych szczebla wojewódzkiego

Województwo dolnośląskie

Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego 2020

Cel 4: Ochrona środowiska naturalnego, efektywne wykorzystanie zasobów oraz dostosowanie do zmian klimatu i poprawa poziomu bezpieczeństwa.

Makrosfera: Zdrowie i bezpieczeństwo – grupa działań zakładających poprawę jakości i dostępności usług medycznych oraz ograniczenie negatywnych skutków powodzi i innych zjawisk katastrofalnych na Dolnym Śląsku, a także poprawę bezpieczeństwa publicznego i ratownictwa.

Priorytety:

- Ochrona przed klęskami żywiołowymi, w tym szczególnie likwidacja zagrożeń powodziowych.

Projekt *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego* ustala następujące kierunki i działania:

a) 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.

b) koordynację działań systemowych na poziomie dorzecza Odry dla prewencyjnej gospodarki przestrzennej, w tym:

- wprowadzenie monitoringu działań przestrzennych, prowadzonych na terenach zagrożonych zalaniem,

3.11. Obszary zagrożone powodzią – zasięg i metody ochrony

- 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.

Województwo lubuskie

Strategia rozwoju województwa lubuskiego zakłada wsparcie budowy oraz modernizacji systemów i infrastruktury zapobiegania zagrożeniom przez:

- usprawnienie zarządzania środowiskiem z zakresu retencjonowania wód i zapewnienia bezpieczeństwa przeciwpowodziowego,
- zapobieganie i ograniczanie skutków zagrożeń naturalnych oraz przeciwdziałanie poważnym awariom przez budowę lub remonty infrastruktury technicznej,
- promowanie działań dostosowawczych do zmian klimatycznych oraz zapobiegania i zarządzania ryzykiem,
- zwiększenie bezpieczeństwa i ciągłości dostaw energii elektrycznej i innych mediów energetycznych,
- rozbudowa i modernizacja infrastruktury służb ratowniczych i porządkowych oraz systemu ratowniczo – gaśniczego,
- doskonalenie działalności i współpracy policji, straży pożarnej i innych służb oraz instytucji odpowiedzialnych za zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego,
- identyfikacja i podejmowanie działań ochronnych przeciw przestępstwom popełnionym w cyberprzestrzeni.

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.

Województwo 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.

3.11.2.4. Identyfikacja potencjału i barier rozwoju

Potencjał rozwoju

- 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
- umowa polsko – niemiecka (w trakcie negocjacji) regulująca w kontekście formalno – prawnym i rzeczowym trzy zagadnienia, tj. modyfikację zabudowy regulacyjnej granicznego odcinka Odry, pogłębienie szlaku żeglownego przez jezioro Dąbie oraz powiązanie portu w Schwedt z Morzem Bałtyckim dla żeglugi statkami rzeczno – morskimi, i stanowiąca podstawę prawną dla konkretnych działań w praktyce.
- wykonane programy i projekty (Program dla Odry – 2006, OderRegio, Odra Region, studia ochrony przeciwpowodziowej sporządzone przez RZGW, wstępna ocena ryzyka powodziowego sporządzona przez KZGW.
- 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 (dyrektywa powodziowa)
- rozwinięta struktura współpracy instytucjonalnej w zakresie ochrony przeciwpowodziowej
- przykłady realizacji osiągnięcia kompromisu między wymogami ochrony przeciwpowodziowej a ochrony przyrody
- bogate doświadczenia naukowe, rozpoznanie problematyki, opracowana dokumentacja
- świadomość istniejącego zagrożenia powodziowego
- uwzględnienie potrzeb obszarów cennych przyrodniczo w ochronie przeciwpowodziowej (np. konieczność cyklicznych zalewów lasów łęgowych)
- zainteresowanie społeczeństwa problemem ochrony przed powodzią

Bariery rozwoju

- zły stan techniczny wałów, z których większość 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 Programu dla Odry – 2006
- 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 siedliskowej
- presja na zagospodarowanie terenów nadrzecznych
- konflikty przestrzenne i środowiskowe
- brak systemu ubezpieczeń powodziowych
- brak skutecznych rozwiązań prawnych oraz skutecznej realizacji prawa wodnego na obszarach zagrożonych powodzią
- brak wspólnej polsko – niemieckiej koncepcji regulacji cieków Odry granicznej oraz umowy polsko – niemieckiej umożliwiającej m. in. jej pełną realizację w praktyce

3.11.2. 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 – rzeka Odra, Zalew Szczeciński, jezioro Dąbie, Wyspa Pucka, Wyspa Policka, Przytór, Łunowo – łącznie 62,74 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
- Odra od granic Województwa Zachodniopomorskiego do Szczecina – 19,799 km

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

Podjęte działania inwestycyjne (do 2020 r.):

- budowa zbiornika Racibórz (województwo śląskie)
- budowa zbiornika Kamieniec Ząbkowicki (województwo dolnośląskie)
- budowa zbiornika Pielgrzymka (województwo dolnośląskie)
- zbiornik Wielowieś Klasztorna (województwo wielkopolskie)
- 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 nad Odrą o łącznej długości 10,8 km
- przebudowa i remont zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej do ujścia Warty

Działanie 4. 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.):

- odsuniecie wału Domaszków-Tarchalice,
- budowa kanału ulgi w Nowej Soli,
- realizacja działań przestrzennych zatrzymujących wody deszczowej w miejscach ich opadu,
- odsuniecie wału – „Wężyńska – Chlebowo” w rejonie przeprawy promowej w m. Połeczko.

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, m. Żagania

CEL 2. Koordynacja działań systemowych na poziomie dorzecza Odry

Kierunek 1. Opracowanie dokumentów wynikających z dyrektywy powodziowej (KZGW):

- 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 ujednolicanie 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 wczesnego 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

4. ZASADY WSPÓŁPRACY MIĘDZYREGIONALNEJ ORAZ INSTRUMENTY REALIZACJI POLITYKI PRZESTRZENNEJ NA OBSZARZE POGRANICZA

4.1. Zasady współpracy w sferze planowania przestrzennego i regionalnego

Planowanie przestrzenne jest instrumentem prawnego określania warunków dopuszczających gospodarowanie przestrzenią poprzez tworzenie dokumentów planistycznych i strategicznych na szczeblu gminnym, wojewódzkim i krajowym.

Opracowanie dokumentu pn. *Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec*, zwane dalej *Studium (projekt IPPON)*, wynika z ustaleń VI posiedzenia Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej (Szczecin, maj 2006 roku). Dokument ten ma być pierwszym etapem pracy nad wspólnym, polsko-niemieckim projektem odniesionym do spójnego obszaru funkcjonalnego, położonego między aglomeracjami Berlina, Poznania, Szczecina, Wrocławia, Drezna i ewentualnie Pragi. Oczekuje się, że projekt ten powinien przyczynić się do wzmocnienia konkurencyjności tego obszaru w Europie.

Zadanie to jest realizacją art. 46. ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zgodnie z którym *minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego koordynuje współpracę transgraniczną i przygraniczną w zakresie zagospodarowania przestrzennego*.²²

Dla realizacji tego zadania województwa zachodnie: zachodniopomorskie, lubuskie i dolnośląskie podjęły wspólnie z Ministrem Infrastruktury (obecnie MRR) współpracę opartą na porozumieniu, podpisanym 28 czerwca 2010 roku. z dniem 1 stycznia 2013 r. na mocy ustawy z dnia 13 lipca 2012 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw Stroną porozumienia stał się Minister Rozwoju Regionalnego. Opracowywany dokument, pn. projekt IPPON określa priorytety przestrzenne i umożliwi podejmowanie decyzji w sprawie kształtowania wspólnej, spójnej polityki przestrzennej dla obszaru polskiej części pogranicza Polski i Niemiec. 21 czerwca 2011 r. podczas polsko-niemieckich konsultacji międzyrządowych w Warszawie została przyjęta „Deklaracja Rządów Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Federalnej Niemiec z okazji 20. rocznicy podpisania Traktatu o dobrym sąsiedztwie i przyjaźni współpracy” wraz z programem współpracy pomiędzy oboma krajami.

Program współpracy zawiera między innymi następujące ustalenie: „W dziedzinie zagospodarowania przestrzennego chcemy zaktualizować wypracowane w latach 1992/1993 zalecenia dot. ułatwień we współpracy transgranicznej i poprzez zainicjowanie „Konkursu na modelowe projekty kooperacyjne w polsko – niemieckim obszarze przygranicznym” chcemy inspirować twórcze pomysły zorientowane na przyszłość. Będziemy wspierać opracowanie wspólnej wizji strategii rozwoju polsko-niemieckich obszarów przygranicznych.”

Głównym celem opracowania *Studium* jest wskazanie kierunków rozwoju obszaru pogranicza Polski i Niemiec w celu poprawy jego spójności przestrzennej dla realizacji wyzwań integracyjnych w Unii Europejskiej. Aby osiągnąć założony cel należy: wypracować spójną politykę przestrzenną polskiej części obszaru pogranicza Polski i Niemiec oraz innowacyjne zasady współpracy międzyregionalnej w zakresie planowania przestrzennego, a także standardy zapisów planistycznych i systemu informacji o planowaniu przestrzennym, ponadto należy stworzyć instrumenty wspomagające formułowanie dokumentów planistycznych i programowych dla perspektywy finansowej UE w latach 2014-2020.

Całokształt zagadnień związanych z planowaniem i zagospodarowaniem przestrzennym w Polsce reguluje ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003 r. Nr 80 poz. 717 z późniejszymi zmianami). Ustawa wprowadza trójstopniowy system planowania przestrzennego – na poziomie gminy, województwa i na szczeblu krajowym.

Planowanie przestrzenne w gminie – obejmuje kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej na terenie gminy, w tym uchwalanie dwóch rodzajów dokumentów: studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego określa politykę przestrzenną gminy, w tym lokalne zasady zagospodarowania przestrzennego, uwzględniając zasady określone w koncepcji

²² brzmienie ustalone zapisami ustawy z dnia 13 lipca 2012 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2012 r. poz. 951)

przestrzennego zagospodarowania kraju, ustalenia strategii rozwoju i planu zagospodarowania przestrzennego województwa oraz strategii rozwoju gminy, o ile gmina dysponuje takim opracowaniem. Ustalenia studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego sporządza się w celu ustalenia przeznaczenia terenów, w tym dla inwestycji celu publicznego oraz określenia sposobów ich zagospodarowania i zabudowy. Przed podjęciem uchwały o przystąpieniu do sporządzenia planu miejscowego wójt, burmistrz albo prezydent miasta m.in. Wykonuje analizy dotyczące stopnia zgodności przewidywanych rozwiązań z ustaleniami studium. Plan miejscowy jest aktem prawa miejscowego.

Do zadań samorządu województwa należy kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej w województwie, w tym uchwalanie planu zagospodarowania przestrzennego województwa.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia ustalenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, programy zawierające zadania rządowe, służące realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym, ustalenia strategii rozwoju województwa oraz inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, które zostały ustalone w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa. W planie zagospodarowania przestrzennego województwa określa się m.in. kierunki powiązań transgranicznych.

Kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej państwa należy do zadań Rady Ministrów i wyraża się w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju. Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego, uwzględniając cele zawarte w rządowych dokumentach strategicznych sporządza koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju, która uwzględnia zasady zrównoważonego rozwoju kraju w oparciu o przyrodnicze, kulturowe, społeczne i ekonomiczne uwarunkowania, o których mowa w przepisach odrębnych, a także prowadzi współpracę zagraniczną w tym zakresie.

Od 1 stycznia 2013 r. do zadań ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego należy również: koordynacja zgodności planów zagospodarowania przestrzennego województw z koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju, koordynacja współpracy transgranicznej i przygranicznej w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego, jak również przygotowywanie okresowych raportów o stanie zagospodarowania przestrzennego kraju.

Włączenie do kompetencji ministra rozwoju regionalnego kompetencji w zakresie zagadnień związanych z planowaniem i zagospodarowaniem przestrzennym na poziomie regionalnym i krajowym oraz polityka miejską stworzyło warunki do integracji procesów gospodarowania przestrzenią i rozwojem kraju.

Zmiany te umożliwiają również wprowadzenie współzależności celów polityki przestrzennej z celami polityki rozwoju, a także osiągnięcie większej spójności planowania strategicznego z programami współfinansowanymi ze środków unijnych. Możliwa jest także lepsza koordynacja podmiotów i polityk publicznych, a także spójność w określaniu działań państwa w sferze legislacyjnej i instytucjonalnej dla wzmocnienia efektywności systemu planowania przestrzennego i działań rozwojowych.

Pomiędzy dokumentami na wszystkich poziomach planowania przestrzennego następuje przepływ informacji w toku prowadzonych procedur planistycznych. Dzieje się to w oparciu o instrumenty wniosków, opinii i uzgodnień. Na początku procedury tworzenia konkretnego dokumentu, organ właściwy ogłasza o przystąpieniu do sporządzania planu/studium i inicjuje składanie wniosków dotyczących dokumentu. Po sporządzeniu projektu dokumentu, w toku dalszej procedury, występuje o opinie oraz uzgadnia projekt z organami określonymi w przepisach odrębnych.

Ministrowie i centralne organy administracji rządowej, w zakresie swojej właściwości rzeczowej, sporządzają programy zawierające zadania rządowe, służące realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym oraz występują do marszałka właściwego województwa z wnioskiem o wprowadzenie programów do planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Ponadto od 1 stycznia 2013 r. minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego koordynuje zgodność planów zagospodarowania przestrzennego województw z koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łączy planowanie krajowe z planowaniem miejscowym i formułuje propozycje do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, planu zagospodaro-

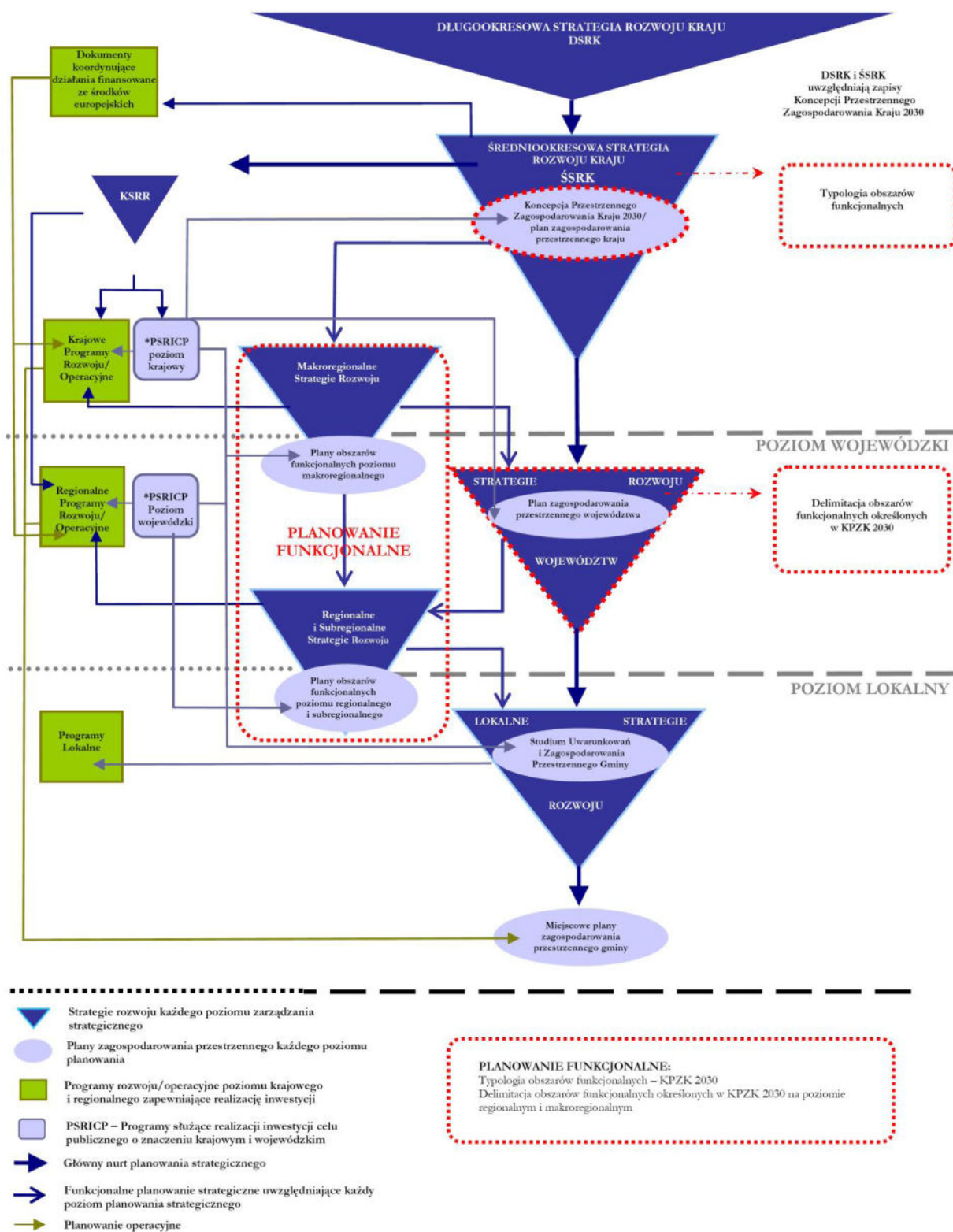
wania przestrzennego obszarów morskich i projektów międzynarodowych o charakterze planistycznym. z drugiej strony stanowi podstawę do formułowania regionalnych wniosków do studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i ich oceny pod kątem realizacji celów regionalnych. Samorządom lokalnym i inwestorom plan dostarcza informacji, jakie dobre praktyki powinni stosować w gospodarowaniu przestrzenią.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa jest aktem kierownictwa wewnętrznego – wiąże organy i jednostki organizacyjne samorządu województwa oraz inne organy w zakresie dokonanych z nimi uzgodnień. Ustalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa wprowadza się do planu miejscowego po uprzednim uzgodnieniu terminu realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym i warunków wprowadzenia ich do planu miejscowego. Uzgodnienia przeprowadza marszałek województwa z wójtem, burmistrzem albo prezydentem miasta.

Opisany tu syntetycznie system planowania przestrzennego, funkcjonujący w Polsce, będzie w najbliższych latach ulegał harmonijnej ewolucji w kierunku integracji społeczno-gospodarczego planowania strategicznego z polityką przestrzenną na poziomie krajowym i regionalnym poprzez zwiększanie stopnia zgodności dokumentów strategicznych w tych obszarach oraz częściową ich integrację metodologiczną. Podjęte zostaną również działania w sferze wdrażania tej polityki na poziomie lokalnych dokumentów w zakresie planowania przestrzennego. Podstawą tak sformułowanego kierunku integracji polityki regionalnej jest dążenie do jej terytorialności narzucone przez Komisję Europejską i przyjęte w krajowym dokumencie strategicznym — Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, na mocy uchwały Rady Ministrów z 13 grudnia 2011 roku. Obraz wizji funkcjonowania zmodyfikowanego, zintegrowanego z planowaniem społeczno-gospodarczym, systemu planowania przestrzennego w Polsce przedstawia poniższy rysunek zaczerpnięty z opublikowanej 27 kwietnia 2012 roku, wyżej cytowanej uchwały Rady Ministrów. Jednym z bardziej znaczących uregulowań, widocznych na tym schemacie jest przenikanie polityki przestrzennej z poziomu krajowego bezpośrednio do poziomu regionalnego a nawet do poziomu lokalnego przy pomocy instrumentu „obszary funkcjonalne”, dla których opracowane zostaną odpowiednie dokumenty planistyczne (studia).

Studium wpisuje się w prognozowaną strukturę zmodyfikowanego systemu planowania przestrzennego ponieważ zawiera nie tylko zapisy w skali regionalnej ale również w skali lokalnej dla miast rozprzestrzeniających się transgranicznie. Ponieważ całe pasmo pogranicza Polski i Niemiec opisane zostało w KPZK 2030 jako obszar dodatkowych impulsów rozwojowych na tle wielkoprzestrzennego regionu środkowoeuropejskiego – rezultaty projektu IPPON mogą być traktowane jako modelowe podejście do transgranicznej integracji przestrzennej również w skali lokalnej. Powstały dokument jest elementem przygotowującym do opracowywania makroregionalnej strategii rozwoju obszaru przygranicznego Polski i Niemiec jaka jest ustaleniem wprowadzanym przez KPZK. Obszar Studium jest też propozycją delimitacji przestrzennej tego obszaru. Podstawowym polem implementacji ustaleń Studium będą dokumenty strategiczne, w tym plany zagospodarowania przestrzennego województw oraz sama Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030.

Rysunek 29. Docelowy hierarchiczny system planowania w Polsce



Źródło: Konceptcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 przyjęta Uchwałą Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r.

4.2. Instrumenty realizacji polityki przestrzennej i regionalnej w nowej perspektywie finansowej (2014-2020)

Bardzo ważnym elementem kształtującym politykę rozwojową polskich regionów, w tym obszaru pogranicza jest dostępność funduszy strukturalnych Unii Europejskiej. o wielkości wsparcia finansowego i generalnym przeznaczeniu tych funduszy decyzje podejmowane są w cyklu sześcioletnim. Obecny okres programowania 2007-2013 kończy się, a obecnie prowadzona jest dyskusja nad nowym okresem w latach 2014-2020. Kwota funduszy strukturalnych jaka będzie dostępna Polsce podlega obecnie negocjacom. Jej wartość będzie podobna do wielkości przekazanej w latach 2007-2013 i wyniesie prawdopodobnie 72,9 mld euro w okresie 2014-2020. W latach 2014-2020 zakres decentralizacji systemu wdrażania funduszy w Polsce będzie większy niż obecnie.

Reforma polityki strukturalnej Unii Europejskiej związana jest z realizacją strategii Europa 2020. Jej głównymi celami są wspieranie rozwoju inteligentnego, zrównoważonego i sprzyjającego włączeniu społecznemu. Wspieranie rozwoju inteligentnego oznacza zwiększenie roli wydatków na wiedzę, innowacje, kształcenie i technologie cyfrowe. Rozwój zrównoważony związany jest z bardziej efektywnym wykorzystaniem zasobów przy jednoczesnym zwiększeniu konkurencyjności. Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu oznacza koncentrację na zwiększeniu aktywności zawodowej społeczeństw Unii Europejskiej, podnoszeniu kwalifikacji oraz walce z ubóstwem. Cele te realizowane są przez siedem inicjatyw flagowych oraz 10 zintegrowanych wytycznych dla polityki gospodarczej i zatrudnienia. Do inicjatyw flagowych należą:

1. Unia innowacji;
2. Mobilna młodzież,
3. Europejska agenda cyfrowa;
4. Europa efektywnie korzystająca z zasobów;
5. Polityka przemysłowa w erze globalizacji;
6. Program na rzecz nowych umiejętności i zatrudnienia;
7. Europejski program walki z ubóstwem.

Przewiduje się reformę polityki strukturalnej Unii Europejskiej, w tym połączenie celów jej funkcjonowania we Wspólnych Ramach Strategicznych. W politykę spójności włączone zostaną następujące fundusze: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny, Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rolny Rozwoju Obszarów Wiejskich i Europejski Fundusz Morski i Rybactwa. Kluczowe proponowane zmiany polityki spójności zostały przedstawione przez Komisję Europejską 6 października 2011 r. W projektach rozporządzeń regulujących wyżej wymienionych funduszy. Przewiduje się ograniczenie wsparcia do 11 celów tematycznych:

1. Badania naukowe, rozwój technologiczny i innowacje;
2. Zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości technologii informacyjno-komunikacyjnych;
3. Podnoszenie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego oraz sektora rybołówstwa i akwakultury;
4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach;
5. Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem;
6. Ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywności wykorzystania zasobów;
7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych;
8. Wspieranie zatrudnienia i mobilności pracowników;
9. Wspieranie włączenia społecznego i walka z ubóstwem;
10. Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie;
11. Wzmacnianie potencjału instytucjonalnego i skuteczności administracji publicznej.

Wstępna przewidywana na podstawie m.in. ograniczeń wynikających z projektu rozporządzeń przedsta-

wionych przez Komisję Europejską alokacja środków dla Polski na lata 2014-2020 wskazuje na dość znaczące zmiany odnośnie prowadzonej polityki rozwoju. Wzrośnie wspieranie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji. Sprzyjać to będzie w szczególności rozwojowi ośrodków metropolitalnych oraz krajowych ośrodków równoważenia rozwoju, które mogą stać się kołem zamachowym gospodarki obszaru polskiej części pogranicza Polski i Niemiec. Zmniejszy się możliwość finansowania rozwoju instytucji kultury, a realizowane projekty z tego zakresu będą w większym stopniu musiały być powiązane z innowacyjnością, cyfryzacją, przedsiębiorczością i rozwojem kapitału ludzkiego. Zmniejszeniu (pomimo wciąż największego udziału w całości środków) ulegnie udział środków na działania związane z promocją zrównoważonego transportu, co będzie musiało być rekompensowane krajowymi środkami publicznymi. Nastąpi wzrost za to wydatków na cele związane z efektywnością energetyczną i gospodarką niskoemisyjną. Nie będzie jednak możliwości finansowania dużych projektów energetycznych (za wyjątkiem OZE) z funduszy strukturalnych.

Dokumentem, który określi sposób zakres i realizacji interwencji funduszy w nowym okresie programowania 2014-2020 będzie Umowa Partnerstwa pomiędzy Komisją Europejską, a rządem RP. W ramach niej rozstrzygnięte zostaną kwestie dotyczące liczby i zakresu programów operacyjnych, zarys systemu wdrażania oraz zakres wsparcia w wybranych obszarach tematycznych. Przewiduje się, że w latach 2014-2020 na poziomie krajowym w Polsce realizowane będą programy Europejskiej Współpracy Terytorialnej oraz 8 programów operacyjnych. Na poziomie regionalnym będzie realizowanych 16 dwu-funduszowych regionalnych programów operacyjnych. Przewidziane są następujące programy do realizacji w latach 2014-2020:

1. program operacyjny dotyczący innowacyjności, badań naukowych i ich powiązań ze sferą przedsiębiorstw
2. program operacyjny dotyczący gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego
3. program operacyjny dotyczący rozwoju kompetencji i umiejętności, włączenia społecznego oraz dobrego rządzenia
4. program operacyjny dotyczący rozwoju cyfrowego
5. program dotyczący rozwoju obszarów wiejskich
6. program dotyczący rozwoju obszarów morskich i rybackich
7. program pomocy technicznej
8. program operacyjny dotyczący Polski Wschodniej
9. programy dotyczące współpracy terytorialnej
10. regionalne programy operacyjne finansowane z dwóch funduszy EFRR, EFS i zarządzane przez zarządy województw

Wszystkie te propozycje zostały przekazane przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego do pozostałych resortów oraz samorządów wojewódzkich w dokumencie „Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020 – uwarunkowania strategiczne”. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020, a w ślad za nią Założenia do Umowy Partnerskiej wskazują też na pięć kluczowych geograficznych obszarów strategicznej interwencji:

1. Polska wschodnia (województwa: lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie i warmińsko-mazurskie)
 2. Miasta wojewódzkie i ich obszary funkcjonalne
 3. Miasta i dzielnice wymagające rewitalizacji
 4. Obszary, w szczególności wiejskie, o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe
 5. Obszary przygraniczne
- Obszary Strategicznej Interwencji (OSI) jako działania mające na celu koncentracje geograficzną dzia-

łań rozwojowych wprowadzane są także przez Krajową Strategię Rozwoju Regionalnego oraz Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2030. Prace nad wyznaczeniem obszarów strategicznej interwencji trwają obecnie, a sposób ich uwzględnienia w programach WRS przedstawia przywołany wcześniej dokument MRR „Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020 – uwarunkowania strategiczne”. Instrumentem koordynującym działania rządu i samorządu w tym zakresie będzie Kontrakt Terytorialny. Należy wskazać, że częściowo obszary strategicznej interwencji pokrywają się z obszarami koncentracji działań szczególnych poruszanych w Studium Integracji Przestrzennej Pogranicza Polski i Niemiec. Dotyczy to w szczególności obszarów funkcjonalnych wokół stolic województw oraz miast przygranicznych. Także część regionalnych ośrodków równoważenia rozwoju może być wskazana w regionalnych programach operacyjnych jako miasta średniej wielkości wymagające rewitalizacji. Działania w zakresie poprawy dostępności transportowej częściowo będą się pokrywać z działaniami na rzecz OSI obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe.

Rozwój oparty na osi Odry, który obejmuje rozwój portów ujścia Odry oraz Odrę – główną oś komunikacyjną obszaru pogranicza na tle systemu ekologicznego, nie jest bezpośrednio związany z obszarami strategicznej interwencji. Ze względu jednak na wielkość przewidywanych działań inwestycyjnych w ramach tych obszarów kierunków koncentracji działań szczególnych oraz ich znaczenie m.in. W zakresie polityki zmniejszania negatywnego oddziaływania na zmiany klimatu powinny one zostać uwzględnione w inny sposób w działaniach wspieranych z funduszy WRS.

Obszary funkcjonalne wokół miast wojewódzkich będą podstawą dodatkowego podziału środków w ramach WRS. W obrębie OSI dotyczących obszarów funkcjonalnych stolic województw realizowane będą Zintegrowane Inwestycje Terytorialne, na które przeznaczone będzie 5% alokacji funduszy WRS w ujęciu krajowym. Zapisane w dokumencie kierunki i cele działań dotyczące tych obszarów stanowią swoistą propozycję podejmowania działań w ramach tych obszarów.

Założenia do Umowy partnerskiej nie wskazują, że realizacja inwestycji na pozostałych obszarach nie będzie możliwa, co w szczególności dotyczy przedsięwzięć o znaczeniu makroregionalnym lub regionalnym. Do takich przedsięwzięć należeć z pewnością będą wskazywane w Studium Integracji Przestrzennej Pogranicza Polski i Niemiec obszary koncentracji działań szczególnych:

1. Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy – pasmo rozwoju społeczno-gospodarczego i korytarz transportowy.
2. Porty ujścia Odry – wzrost ich rangi w Regionie Bałtyckim i w Europie Środkowo-Wschodniej.
3. Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina – ponadregionalny ośrodek rozwoju.
4. Wrocławski obszar funkcjonalny – ponadregionalny ośrodek rozwoju społeczno-ekonomicznego i transferu innowacyjności
5. Krajowe ośrodki wzrostu: Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski
6. Regionalne ośrodki wzrostu i równoważenia rozwoju: Koszalin, Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra
7. Miasta przygraniczne (Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec) – wielokierunkowa współpraca transgraniczna i planowanie przestrzenne.
8. Odra – główna oś komunikacyjna obszaru pogranicza na tle systemu ekologicznego.
9. Transgraniczne powiązania infrastrukturalne i komunikacyjne – spójność i dostępność przestrzenna.
10. Główne obszary zagospodarowania turystycznego – aktywizacja społeczno-ekonomiczna.
11. Obszary zagrożone powodzią – zasięg i metody ochrony.

Należy podkreślić także ich powiązania z poszczególnymi inicjatywami flagowymi Strategii Europa 2020 oraz celami tematycznymi wykazanymi w projektach regulacji dotyczących polityki spójności na lata 2014-2020. Poniższa tabela przedstawia powiązanie poszczególnych obszarów koncentracji działań szczególnych z przywołanymi celami tematycznymi. Wskazane są też programy operacyjne, przewidziane

w przedstawionych przez MRR Założeniach do Umowy Partnerstwa, z których w szczególności mogą być dofinansowane kierunki proponowanych działań.

3.1. Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy – pasmo rozwoju społeczno-gospodarczego i korytarz transportowy.

Cele tematyczne, z którymi dany cel jest szczególnie powiązany:

3. Podnoszenie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego oraz sektora rybołówstwa i akwakultury;
6. Ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywności wykorzystania zasobów;
7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych;

Programy operacyjne, z których w szczególności mogą być dofinansowane kierunki proponowanych działań:

2. Program operacyjny dotyczący gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego
9. Programy dotyczące współpracy terytorialnej
10. Regionalne programy operacyjne EFRR, EFS zarządy województw

3.2. Porty ujścia Odry – wzrost ich rangi w Regionie Bałtyckim i w Europie Środkowo-Wschodniej.

Cele tematyczne, z którymi dany cel jest szczególnie powiązany:

6. Ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywności wykorzystania zasobów;
7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych;

Programy operacyjne, z których w szczególności mogą być dofinansowane kierunki proponowanych działań:

2. Program operacyjny dotyczący gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego
6. Program dotyczący rozwoju obszarów morskich i rybackich
9. Programy dotyczące współpracy terytorialnej
10. Regionalne programy operacyjne EFRR, EFS zarządy województw

3.3. Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina – ponadregionalny ośrodek rozwoju.

Cele tematyczne, z którymi dany cel jest szczególnie powiązany:

1. Badania naukowe, rozwój technologiczny i innowacje;
3. Podnoszenie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego oraz sektora rybołówstwa i akwakultury;
7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych;
8. Wspieranie zatrudnienia i mobilności pracowników;

Programy operacyjne, z których w szczególności mogą być dofinansowane kierunki proponowanych działań:

1. Program operacyjny dotyczący innowacyjności, badań naukowych i ich powiązań ze sferą przedsiębiorstw
2. Program operacyjny dotyczący gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego
9. Programy dotyczące współpracy terytorialnej
10. Regionalne programy operacyjne EFRR, EFS zarządy województw

3.4. Wrocławski obszar funkcjonalny – ponadregionalny ośrodek rozwoju społeczno-ekonomicznego i transferu innowacyjności

Cele tematyczne, z którymi dany cel jest szczególnie powiązany:

1. Badania naukowe, rozwój technologiczny i innowacje;
3. Podnoszenie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego oraz sektora rybołówstwa i akwakultury;
7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastrukturalnych sieciowych;
8. Wspieranie zatrudnienia i mobilności pracowników;

Programy operacyjne, z których w szczególności mogą być dofinansowane kierunki proponowanych działań:

1. Program operacyjny dotyczący innowacyjności, badań naukowych i ich powiązań ze sferą przedsiębiorstw
2. Program operacyjny dotyczący gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego
9. programy dotyczące współpracy terytorialnej
10. regionalne programy operacyjne EFRR, EFS zarządy województw

3.5. Krajowe ośrodki wzrostu: Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski

Cele tematyczne, z którymi dany cel jest szczególnie powiązany:

1. Badania naukowe, rozwój technologiczny i innowacje;
3. Podnoszenie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego oraz sektora rybołówstwa i akwakultury;
7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastrukturalnych sieciowych;
8. Wspieranie zatrudnienia i mobilności pracowników;
10. Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie;

Programy operacyjne, z których w szczególności mogą być dofinansowane kierunki proponowanych działań:

1. program operacyjny dotyczący innowacyjności, badań naukowych i ich powiązań ze sferą przedsiębiorstw
2. program operacyjny dotyczący gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego
3. program operacyjny dotyczący rozwoju kompetencji i umiejętności, włączenia społecznego oraz dobrego rządzenia
9. programy dotyczące współpracy terytorialnej
10. regionalne programy operacyjne EFRR, EFS zarządy województw

3.6. Regionalne ośrodki wzrostu i równoważenia rozwoju: Koszalin, Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra

Cele tematyczne, z którymi dany cel jest szczególnie powiązany:

1. Badania naukowe, rozwój technologiczny i innowacje;
3. Podnoszenie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego oraz sektora rybołówstwa i akwakultury;

Programy operacyjne, z których w szczególności mogą być dofinansowane kierunki proponowanych działań:

1. program operacyjny dotyczący innowacyjności, badań naukowych i ich powiązań ze sferą przedsiębiorstw
2. program operacyjny dotyczący gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych; 8. Wspieranie zatrudnienia i mobilności pracowników; | <ul style="list-style-type: none"> 3. program operacyjny dotyczący rozwoju kompetencji i umiejętności, włączenia społecznego oraz dobrego rządzenia 9. programy dotyczące współpracy terytorialnej 10. regionalne programy operacyjne EFRR, EFS zarządy województw. |
|--|--|

3.7. Miasta przygraniczne (Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec) – wielokierunkowa współpraca transgraniczna i planowanie przestrzenne.

Cele tematyczne, z którymi dany cel jest szczególnie powiązany:

- 2. Zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości technologii informacyjno-komunikacyjnych;
- 3. Podnoszenie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego oraz sektora rybołówstwa i akwakultury;
- 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych;
- 8. Wspieranie zatrudnienia i mobilności pracowników;
- 10. Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie;
- 11. Wzmacnianie potencjału instytucjonalnego i skuteczności administracji publicznej.

Programy operacyjne, z których w szczególności mogą być dofinansowane kierunki proponowanych działań:

- 2. program operacyjny dotyczący gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego
- 3. program operacyjny dotyczący rozwoju kompetencji i umiejętności, włączenia społecznego oraz dobrego rządzenia
- 4. program operacyjny dotyczący rozwoju cyfrowego
- 9. programy dotyczące współpracy terytorialnej
- 10. regionalne programy operacyjne EFRR, EFS zarządy województw

3.8. Odra – główna oś komunikacyjna obszaru pogranicza na tle systemu ekologicznego.

Cele tematyczne, z którymi dany cel jest szczególnie powiązany:

- 6. Ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywności wykorzystania zasobów;
- 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych;

Programy operacyjne, z których w szczególności mogą być dofinansowane kierunki proponowanych działań:

- 2. program operacyjny dotyczący gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego
- 9. programy dotyczące współpracy terytorialnej
- 10. regionalne programy operacyjne EFRR, EFS zarządy województw.

3.9. Transgraniczne powiązania infrastrukturalne i komunikacyjne – spójność i dostępność przestrzenna.

Cele tematyczne, z którymi dany cel jest szczególnie powiązany:

Programy operacyjne, z których w szczególności mogą być dofinansowane kierunki proponowanych działań:

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">3. Podnoszenie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego oraz sektora rybołówstwa i akwakultury;8. Wspieranie zatrudnienia i mobilności pracowników;7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych; | <ul style="list-style-type: none">2. Program operacyjny dotyczący gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego3. Program operacyjny dotyczący rozwoju kompetencji i umiejętności, włączenia społecznego oraz dobrego rządzenia9. Programy dotyczące współpracy terytorialnej10. Regionalne programy operacyjne EFRR, EFS zarządy województw. |
|--|---|

3.10. Główne obszary zagospodarowania turystycznego – aktywizacja społeczno-ekonomiczna

Cele tematyczne, z którymi dany cel jest szczególnie powiązany:

- 3. Podnoszenie konkurencyjności MŚP, sektora rolnego oraz sektora rybołówstwa i akwakultury;
- 6. Ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywności wykorzystania zasobów;
- 10. Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie;

Programy operacyjne, z których w szczególności mogą być dofinansowane kierunki proponowanych działań:

- 3. Program operacyjny dotyczący rozwoju kompetencji i umiejętności, włączenia społecznego oraz dobrego rządzenia
- 5. Program dotyczący rozwoju obszarów wiejskich
- 6. Program dotyczący rozwoju obszarów morskich i rybackich
- 9. Programy dotyczące współpracy terytorialnej
- 10. Regionalne programy operacyjne EFRR, EFS zarządy województw.

3.11. Obszary zagrożone powodzią – zasięg i metody ochrony.

Cele tematyczne, z którymi dany cel jest szczególnie powiązany:

- 5. Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem;
- 6. Ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywności wykorzystania zasobów;
- 11. Wzmacnianie potencjału instytucjonalnego i skuteczności administracji publicznej.

Programy operacyjne, z których w szczególności mogą być dofinansowane kierunki proponowanych działań:

- 2. program operacyjny dotyczący gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego
- 9. Programy dotyczące współpracy terytorialnej
- 10. Regionalne programy operacyjne EFRR, EFS zarządy województw.

Zaproponowane w dokumencie obszary działań szczególnych oraz cele, kierunki i działania w ramach poszczególnych obszarów mogą stanowić punkt odniesienia dla tworzonego obecnie regionalnych programów operacyjnych oraz programów operacyjnych na poziomie krajowym. Proponowane cele koncentracji działań szczególnych mogą znaleźć się w regionalnych programach operacyjnych lub programach na szczeblu krajowym jako projekty kluczowe lub mogą też wpisać się doskonale w realizację proponowanych osi priorytetowych i także zostać wsparte finansowo ze środków unijnych. Jest to rekomendacja Studium odnośnie formułowanej obecnie polityki regionalnej dla tego obszaru w perspektywie 2014-2020. Jest to szczególnie ważne ze względu na terytorialny i makroregionalny charakter obszarów koncentracji działań szczególnych, a więc możliwość osiągnięcia większej spójności społeczno-gospodarczej i terytorialnej rozwoju całego obszaru polskiej części pogranicza Polski i Niemiec. Tworzy to wartość dodaną w porównaniu do niepowiązanych ze sobą działań poszczególnych województw. Konieczne jest też okre-

ślenie najbardziej dopasowanego zgodnie z zasadą subsydiarności poziomu wsparcia dla określonego typu inwestycji. Propozycje te muszą bowiem uwzględniać proponowany podział wspieranych działań z poziomu krajowego i regionalnego.

4.3. Standaryzacja zapisów planistycznych na poziomie regionalnym

Problem standaryzacji zapisów, a w szczególności oznaczeń graficznych dla publikacji mapowych opracowań planistycznych poziomu regionalnego i ponadregionalnego od wielu lat towarzyszy regionom i krajom podejmującym współpracę na polu gospodarki przestrzennej i planowania przestrzennego.

Próbę rozwiązania tego problemu podejmowano w ramach szeregu inicjatyw realizowanych przez partnerów. Na wspólny dorobek współpracy w tym zakresie składają się m.in. Wyniki prac poniższych projektów i inicjatyw, dotyczących obszaru pogranicza Polski i Niemiec:

- *Atlas Podstawy zagospodarowania przestrzennego wzdłuż granicy brandenbursko-polskiej* – 1997 r.;
- *Atlas Podstawy zagospodarowania przestrzennego wzdłuż granicy pomiędzy Meklemburgią-Pomorzem Przednim a Rzeczpospolitą Polską* – 1999 r.;
- *Polsko-Niemiecki Leksykon Pojęć Planistycznych* – 2001 r.;
- Inicjatywa DP-PLIS bazująca na wspólnych pracach prowadzonych w latach 90-tych – przeniesienie na poziom cyfrowy i wdrożenie systemu informacji o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – do 2009 r.;
- *Mapa zamierzeń inwestycyjnych polskiego obszaru pogranicza wzdłuż granicy polsko-niemieckiej* – 2009 r. Wraz z jej odpowiednikiem po stronie niemieckiej opracowanym w 2012 r.;
- *Mapa Rozwój ponadregionalnej infrastruktury transportowej w obszarze Partnerstwa Odry* – 2010 r.;
- *Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec – IPPON* – 2013 r.

Dorobek powyższych działań realizowanych na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat zarówno przez województwa pogranicza jak i we współpracy ze stroną niemiecką, upoważnia do przyjęcia rezultatów tej owocnej współpracy jako wytycznych dla standaryzacji zapisów, w szczególności oznaczeń graficznych na poziomie regionalnym i transgranicznym.

Uwzględnienie powyższej rekomendacji uzasadnia również przyjęta przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego formuła dla rozporządzenia w sprawie zakresu projektu planu zagospodarowania przestrzennego województwa (zobowiązanie zawarte w art. 40 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). Zakres ustaleń, ogólne zasady oraz procedura sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego województwa zostały określone w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Rozporządzenie natomiast będzie określać rodzaje materiałów planistycznych oraz dotyczące ich wymogi, skale i rodzaje map, na których sporządza się projekt planu oraz będący jego częścią projekt planu obszaru metropolitalnego, ogólne wymogi dotyczące stosowanych w części graficznej oznaczeń i nazewnictwa oraz wymogi dotyczące standardów stosowanych przy formułowaniu ustaleń części tekstowej projektu planu a także sposób dokumentowania prac planistycznych.

Spośród wymienionych powyżej projektów i wspólnych inicjatyw, *projekt IPPON*, ze względu na jego zakres przedmiotowy, zakres przestrzenny oraz aktualność treści w warstwie tekstowej i graficznej, wydaje się być obecnie właściwym materiałem wyjściowym dla formułowania propozycji standaryzacji oznaczeń graficznych opracowań poziomu regionalnego, ponadregionalnego i również transgranicznego.

W ramach projektu, we współpracy trzech województw pogranicza, powstały dwie zasadnicze mapy obszaru studium, ilustrujące najważniejsze elementy struktury funkcjonalno-przestrzennej, sieci osadniczej, infrastruktury komunikacyjnej, obszarów chronionych i zagrożeń. Mapy te zawierają również graficzną ilustrację 11 wskazanych w studium obszarów działań szczególnych – struktur przestrzennych koncentracji działań rozwojowych.

Studium obejmuje swoim zasięgiem obszar trzech przygranicznych województw i w istotnej części bazuje na ustaleniach obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego województw (województwa

lubuskie i zachodniopomorskie) i aktualnym projekcie zmiany planu (województwo dolnośląskie). Jak wynika z wieloletniej współpracy w tym obszarze, w tego typu opracowaniach, wykraczających poza granice jednego województwa, wyraźnie uwidaczniają się problemy wynikające właśnie z braku wspólnych standardów, zarówno w warstwie metodologicznej, tekstowej jak i graficznej dokumentów planistycznych. Problem ten dotyczy również pozostałych województw, które podejmują współpracę na poziomie ponadregionalnym w różnych relacjach z wykorzystaniem swoich opracowań planistycznych. W ramach współpracy wewnętrznej, nie wykraczającej poza granice kraju, województwa rozwiązują tę kwestię indywidualnie dostosowując się do bieżących potrzeb i problematyki realizowanych projektów.

W podobny sposób w 2009 r. zrealizowano np. *Mapę zamierzeń inwestycyjnych polskiego obszaru pogranicza wzdłuż granicy polsko-niemieckiej*. Przyjęte wówczas ustalenia w zakresie graficznej ilustracji przedmiotu opracowania nie zostały jednak zaimplementowane do opracowań regionalnych, co mogło wynikać m.in. z wąskiego branżowego charakteru samej mapy.

Również w relacji transgranicznej udało się wypracować uzgodnioną przez część krajów związkowych i województw pogranicza Polski i Niemiec legendę oznaczeń graficznych wraz z częścią opisową (wspomniane na wstępie *Atlasy – Podstawy zagospodarowania przestrzennego ...*). Podobnie jak w przypadku *Mapy zamierzeń inwestycyjnych...* wyniki tej współpracy nie zostały dotychczas wdrożone jako standard wyznaczający ramy dla opracowań planistycznych obszaru pogranicza.

Studium ma w swoich założeniach, ujętych już w Porozumieniu w sprawie jego realizacji, stanowić element wyjściowy do opracowania o zasięgu transgranicznym, obejmującym przygraniczne kraje związkowe Niemiec (Meklemburgię-Pomorze Przednie, Brandenburgię wraz z Berlinem i Saksonię). Stąd bardzo istotnym wyzwaniem stało się wypracowanie przez partnerów po stronie polskiej jednolitej formuły dla obrazowania i opisywania zarówno uwarunkowań jak i kierunków rozwoju obszaru pogranicza.

Stosowanie standardowej symboliki, nazewnictwa obiektów przestrzennych oraz ich cech przy sporządzaniu planów województw, a także przy opracowaniu *Studium* powinno stanowić podstawę dla wprowadzenia standardu publikacji tych opracowań. Aby były one właściwie rozumiane przez systemy informatyczne przy tworzeniu odpowiednich modeli zapisu danych planistycznych pożądane byłoby jednoznaczne określenie cech obiektów – przedmiotu tych danych. Szerzej tą problematykę omówiono w dalszej części rozdziału w punkcie 4.4 System informacji przestrzennej i monitoring realizacji celów planowania przestrzennego.

Jako wkład do dyskusji nad standaryzacją opracowań planistycznych zarówno po stronie polskiej jak i w relacjach transgranicznych proponuje się wykorzystanie wyników projektu IPPON. Na potrzeby tej dyskusji opracowano zestawienie oznaczeń graficznych wykorzystanych na mapach IPPON wraz z odpowiednikami stosowanymi po stronie niemieckiej (załącznik nr1).

Zestawienie to ilustruje zakres koniecznych prac i uzgodnień w kwestii wspólnego obrazowania map na kolejnym etapie realizacji studium w układzie transgranicznym. Konieczne będzie podjęcie warsztatowej współpracy z partnerami po stronie niemieckiej w celu wypracowania spójnej formuły. Celowym wydaje się wykorzystanie w tej dyskusji uzgodnionych już przez strony polską i niemiecką rezultatów prowadzonych w ostatnich latach projektów. Warty szczególnej uwagi w dalszej współpracy na tej płaszczyźnie jest wykorzystanie dorobku wspomnianych Atlasów, Leksykonu Pojęć Planistycznych oraz systemu informacji przestrzennej – DPPLIS. Są to w zasadzie jedyne inicjatywy, w których dokonano uzgodnienia najważniejszych elementów struktury graficznej ilustracji opracowań planistycznych partnerów po obu stronach granicy.

4.4. System informacji przestrzennej i monitoring realizacji celów planowania przestrzennego

Potrzeba zastosowania Systemu Informacji Przestrzennej do planowania przestrzennego pozostaje w obecnych czasach kwestią bezsporną i nie wymagającą argumentacji. Zagadnieniem podlegającym dyskusji może być jedynie wybór systemu, który powinien sprowadzać się do wyboru drogi rozwoju sys-

temu, zapewniającej mu stabilność i integralność w dłuższym horyzoncie czasowym z innymi obecnie tworzonymi systemami. Z pomocą w planowaniu założeń systemu przychodzi dyrektywa INSPIRE, nakreślając ogólne zasady, które mają być spełnione przy tworzeniu Infrastruktury Informacji Przestrzennej (IIP) w Kajach Unii Europejskiej. Założenia INSPIRE mają na celu wskazanie pożądanej drogi rozwoju i zmierzają do wypracowania wspólnej platformy, określanej jako IIP, dla wzajemnie niespójnych i trudno przekładalnych, powstałych dotychczas w różnych technologiach, a przez to rozproszonych systemów informacji przestrzennej. Spełniając podstawowe założenia wyartykułowane w dyrektywie, tworzony SIP zapewni podstawową wartość takiego systemu, czyli interoperacyjność.

4.4.1. Stan wyjściowy projektu

W momencie przystąpienia do projektu, każdy z Partnerów wojewódzkich posiadał własny System Informacji Przestrzennej, realizowany za pomocą odmiennych narzędzi GIS. Systemy te, o różnym stopniu zaawansowania, zaprojektowane do celów innych, niż Studium Integracji Przestrzennej spełniały odmienne zadania. Dane przestrzenne zgromadzone w tych systemach wymagały selekcji, oceny, harmonizacji, uzupełnienia braków lub w konsekwencji wytworzenia nowych danych – doprowadzenia do ich jednorodności i spójności na obszarze trzech województw.

Z uwagi na istnienie systemu informacji przestrzennej pokrywającego zakresem przestrzennym obszar zbliżony do obszaru zainteresowania Studium – dorzecze Odry, stanowiący zintegrowane narzędzie do koordynacji zadań realizowanych w ramach Programu dla Odry-2006, oraz zgromadzone w tym systemie dane przestrzenne, zdecydowano o podjęciu współpracy z Wydziałem Programu dla Odry-2006. Współpraca ma na celu wykorzystanie funkcjonującej platformy SIPDO – System Informacji Przestrzennej Dorzecza Odry²³ do stworzenia wyodrębnionego modułu obsługującego Studium Integracji Przestrzennej Polskiej Części Pogranicza Polski i Niemiec, z wykorzystaniem bazy danych SIPDO. Działanie to pozwala na zintegrowanie zasobów modułu Studium z zasobami SIPDO, z możliwością obrazowania zasobów na jednej mapie. Przy okazji przyjęcia nowych zadań wykonana została modernizacja samego systemu SIPDO oraz aktualizacja licencji oprogramowania. Wartość systemu SIPDO, z punktu widzenia Studium, polega na zgromadzonych zasobach danych oraz zasobach wiedzy.

4.4.2. Założenia funkcjonowania systemu informacji przestrzennej

Zmodernizowany system umożliwia tworzenie usług udostępniania danych przestrzennych zgodnie z obowiązującymi standardami Open Geospatial Consortium²⁴. Zastosowanie tego typu standardów pozwala użytkownikom na zintegrowanie treści merytorycznych pomiędzy modułami tematycznymi zarówno samego SIPDO jak również innych systemów w domenie budowanych w Europie IIP.

Integracja modułu IPPON z pozostałymi modułami SIPDO rozszerza zakres dostępu do danych tematycznych. Planowane jest również porozumienie z GUGiK pozwalające na użycie usług sieciowych udostępniania danych topograficznych²⁵ jako danych podkładowych do prezentowania danych planistycznych.

4.4.2.1. Płaszczyzny dostępu do Systemu

Poprawnie zaprojektowany system informacji przestrzennej ma spełniać zadania ułatwiające pracę jego użytkownikom, jest tylko narzędziem służącym osiągnięciu celów. Należy go projektować stosownie do potrzeb, w tym wypadku dla międzyregionalnego i międzypaństwowego planowania przestrzeni pogranicza dwóch państw.

Do systemu należy zaplanować dostęp wielopłaszczyznowy, jednocześnie mając na uwadze różne grupy odbiorców. Dwie podstawowe grupy odbiorców to:

23 <http://www.programodra.pl/sipdo>

24 OGC, międzynarodowa organizacja non profit, która opracowuje definicje otwartych standardów danych oraz technicznych usług sieciowych; strona internetowa: <http://www.opengeospatial.org/>

25 <http://www.geoportal.gov.pl/>

A. użytkownicy mający dostęp do modyfikacji zbiorów danych oraz

B. użytkownicy mający dostęp jedynie do przeglądania tych zbiorów.

Dla obydwu tych grup należy przewidzieć i zdefiniować:

a. dostęp z poziomu klientów desktopowych,

b. dostęp z poziomu klientów osadzonych w przeglądarce internetowej.

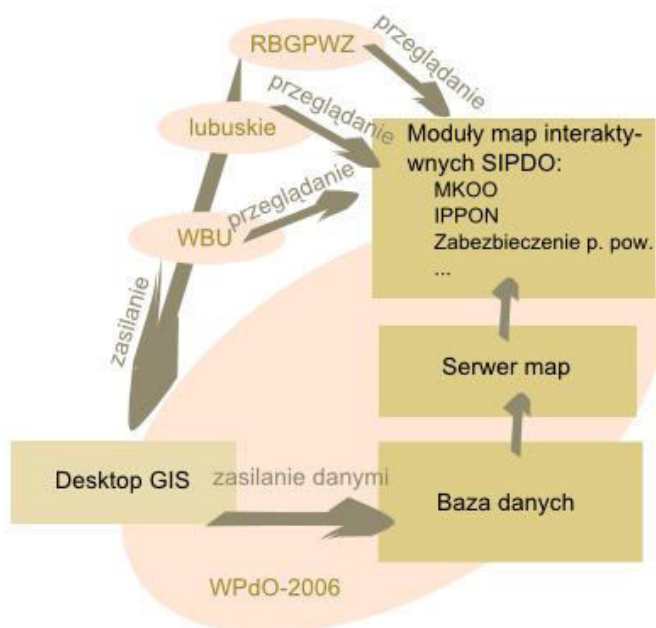
Dostęp „A.a.” jest przewidziany dla pracowników Wydziału Programu dla Odry-2006 oraz, z wykorzystaniem WFS-T dla wojewódzkich Partnerów projektu IPPON. Dostęp typu „A.b.”, po zalogowaniu się do panelu administracyjnego, jest planowany w kolejnym kroku rozwoju systemu. Dostęp typu „B.a.” jest realizowany poprzez upublicznienie adresów WMS poszczególnych warstw zbiorów danych i może być obsługiwany za pomocą dowolnych klientów desktopowych GIS, zgodnych ze standardami OGC. Dostęp typu „B.b.”, jako podstawowy powszechny dostęp do przeglądania danych, jest realizowany poprzez moduł IPPON w systemie SIPDO, bez konieczności logowania. Może być również realizowany za pomocą użycia upublicznionych adresów WMS w innych mapach interaktywnych osadzonych w przeglądarkach internetowych.

4.4.2.2. Architektura systemu

Docelowym Systemem Informacji Przestrzennej, z punktu widzenia narzędziowego, jest system znajdujący się fizycznie we Wrocławiu w Wydziale Programu dla Odry-2006 Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego, a składający się z następujących elementów:

1. SZBD²⁶ PostgreSQL oraz ESRI ArcSDE w wersji 2.0 w warstwie bazodanowej,
2. Windows Server w warstwie serwerowej, umożliwiający pracę serwera mapowego: ArcGIS Server Enterprise Standard - do generowania usług map internetowych, oraz
3. ArcGIS ArcInfo i 2 instalacje ArcGIS ArcEditor z pojedynczymi rozszerzeniami Spatial Analyst, 3D Analyst, Publisher, w warstwie desktopowej - do zarządzania danymi,
4. autorskiego klienta w przeglądarce internetowej napisanego wykorzystaniem ArcGIS API for JavaScript, oraz frameworku Dojo.

Rysunek 30. IPPON w strukturze SIPDO

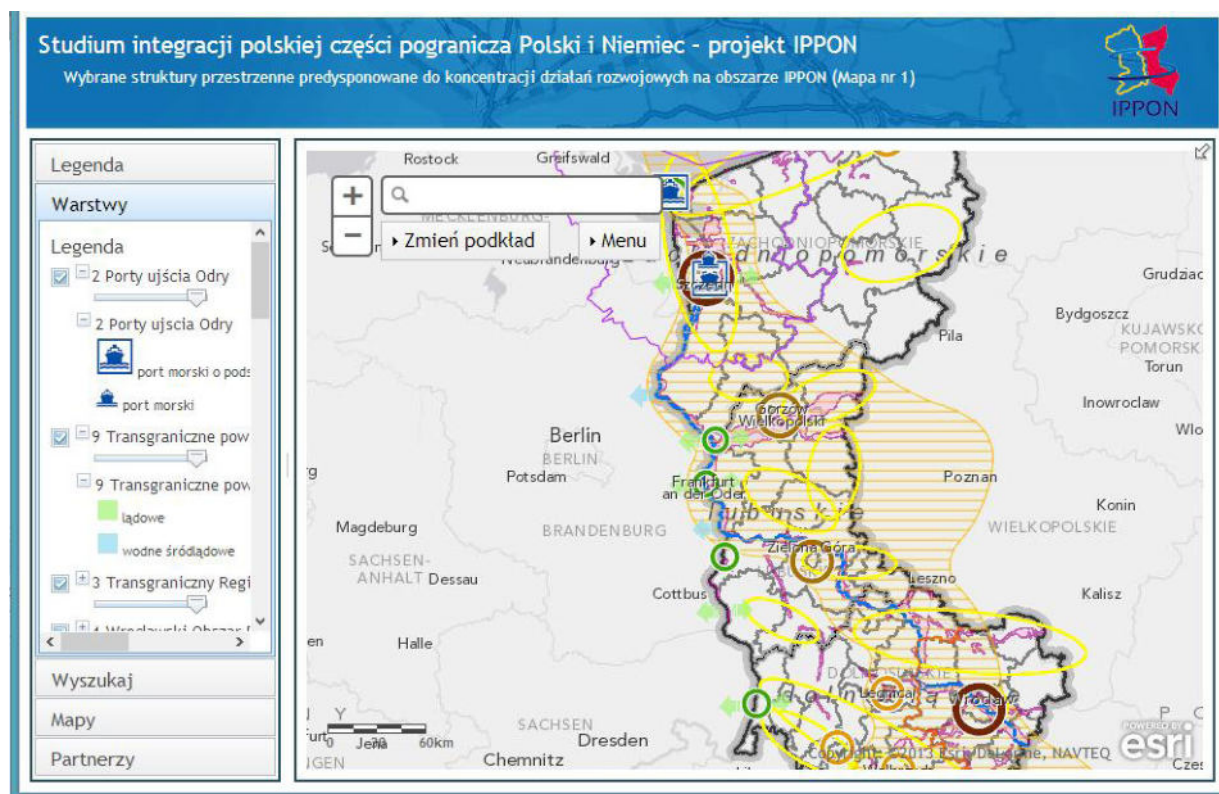


Wzmiankowane oprogramowanie desktopowe znajduje się w Wydziale Programu dla Odry-2006, i z tego poziomu możliwy jest dostęp do zasilania bazy danych oraz aktualizacji danych w niej zgromadzonych. Dostęp Partnerów projektu IPPON (pracowników 3 województw) do aktualizacji danych realizowany jest za pomocą dowolnego klienta desktop GIS obsługującego WFS. Dodatkowo dostęp do zarządzania danymi planowany jest z poziomu przeglądarki internetowej, z wykorzystaniem narzędzia napisanego przez pracowników Wydziału Programu dla Odry-2006 przy wykorzystaniu możliwości ArcGIS API for JavaScript oraz frameworku Dojo.

Najbardziej istotnym elementem Systemu, z punktu widzenia Partnerów i użytkowników projektu IPPON, jest klient w przeglądarce internetowej. To ta warstwa będzie służyła do przeglądania danych, komponowania map innych niż wcześniej zdefiniowane, drukowania kompozycji, podejmowania decyzji.

Moduł IPPON jest integralnym modułem systemu SIPDO, składającego się obecnie z pięciu modułów (rysunek 31.). Sam system SIPDO może być rozszerzany o kolejne moduły, obecnie zgromadzone są moduły Zabezpieczenie przeciwpowodziowe, Mapy przeglądowe, MKOO (Międzynarodowa Komisja Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniem), OdraRegion oraz Studium pogranicza PL-DE (IPPON).

Rysunek 31. Moduł systemu SIPDO, dostęp do map modułu IPPON, wybór warstw.



Każdy z modułów systemu SIPDO składa się z map, których zestaw może być dowolnie komponowany ze wszystkich warstw GIS zgromadzonych w bazie danych DIPDO a także zewnętrznych warstw udostępnianych jako usługi sieciowe zgodne ze standardami OGC.

Zgromadzenie danych w jednym systemie umożliwia komponowanie map z warstw GIS zgromadzonych we wszystkich modułach, i tak np. dane Projektu CORINE Land Cover dotyczące pokrycia terenu oraz zmian pokrycia terenu mogą być komponowane z danymi projektu IPPON na potrzeby Studium pogranicza.

4.4.3. Mapa Interaktywna IPPON

Wybrane do budowy klienta w przeglądarce internetowej nowe API²⁷ pozwala na stworzenie między inny-

27 API - (ang.) Application Programming Interface, interfejs programowania aplikacji

mi galerii map, która wydaje się być najlepszym wyborem dla prezentacji danych zgromadzonych w systemie informacji przestrzennej *Stadium*. Została ona zaprojektowana do prezentowania dynamicznej galerii map, z których każda jest odnośnikiem do interaktywnej mapy.

Widok mapy osadzonej na stronie internetowej może być przełączany na widok pełnoekranowy. Dodano narzędzia pomiaru oraz ujawniania współrzędnych. Należy zwrócić uwagę, że obecna funkcjonalność map interaktywnych może być rozszerzana o dowolną funkcję dostępną w ArcGIS API for JavaScript oraz frameworku Dojo i z pewnością będzie udoskonalana na potrzeby użytkowników. Podstawowa wersja map posiada:

- przełączanie map bazowych,
- przełączanie widoku pełnoekranowego,
- narzędzie identyfikacja
- legenda,
- podziałka i
- zoom.

Narzędzie Identyfikacja szuka informacji o atrybutach obiektów wszystkich warstw w miejscu kliknięcia. Wyświetla okno dialogowe z atrybutami pierwszego znalezionej obiektu, podświetlając go na mapie, z możliwością przełączenia do kolejnego znalezionej obiektu. Warstwy tematyczne obiektów predysponowanych do koncentracji działań rozwojowych posiadają link odnoszący użytkownika do tekstu studium. Dodatkowo miasta będące ośrodkami wzrostu i miasta przygraniczne posiadają link kierujący do planu MPZP, studium SUIKZP lub geoportalu.

W obszarze legendy dostępne są zakładki:

- legenda
- warstwy
- wyszukaj
- mapy.

Na zakładce Warstwy możliwe jest włączanie i wyłączanie widoczności warstw. Zakładka wyszukaj posiada narzędzie wyszukiwania obiektów, znajdujących się na tematycznych warstwach każdej z map. Zakładka mapy zawiera listę dostępnych map, opracowanych na potrzeby projektu w systemie map interaktywnych. W miarę rozwoju projektu lista ta będzie rosła. Na każdej z dostępnych map można wyświetlać warstwy tematyczne innych opracowanych map, które nie należą do jej domeny, korzystając z funkcjonalności zakładki Warstwy.

Ze względu na generalizację danych przestrzennych oraz rozciągłość przestrzenną obszaru zainteresowania, przyjęto skalę 1 : 100 000 jako największą do wyświetlania warstw tematycznych map kierunków. Skala najmniejsza może pozostać nieokreślona ze względu na wykorzystanie podkładów map obejmujących zasięgiem całą kulę ziemską. Przy takim założeniu jest możliwe ukazanie obszaru zainteresowania na tle Europy oraz Świata.

Oprócz map prezentujących cały obszar studium, planowane jest przygotowanie dokładniejszych map dla miast przygranicznych: Świnoujście, Kostrzyn nad Odrą, Słubice, Gubin, Zgorzelec oraz miast metropolitalnych Szczecin i Wrocław.

Jako mapy podkładowe o zasięgu światowym przyjęto ogólnie dostępne mapy OpenStreetMap oraz inne mapy, na wykorzystanie których pozwala licencja dostarczona z oprogramowaniem ArcGIS API for JavaScript - Mapy internetowe ESRI ArcGIS Online Basemaps²⁸ oraz mapy dostarczone wraz z oprogramowaniem ESRI (Data & Maps for ArcGIS Server).

Powyższe dane nie są danymi o jakości oficjalnych danych urzędowych, dlatego planowane jest również wykorzystanie jako danych podkładowych wspomnianych wcześniej usług sieciowych udostępnianych przez GUGiK. Podkłady te będą wykorzystane głównie do prezentacji na ich bazie danych planistycznych miast przygranicznych i metropolitalnych w skali do 1:10 000.

28 <http://www.esri.pl/index.php/produkty/dane>

4.4.4. Możliwości rozwoju systemu

Użycie nowych technologii i zastosowanie standardów opracowanych przez OGC otwiera drogę integracji systemu SIPDO z systemami krajowej i europejskiej Infrastruktury Informacji Przestrzennej, umożliwiając dostęp do wielu interdyscyplinarnych zakresów danych przestrzennych. Zastosowanie wskazanych standardów, poprzez aktualizację oprogramowania systemu SIPDO i zapewnienie zgodności technologicznej tych zasobów z zasobami infrastruktur informacji przestrzennej znajduje ogromne uzasadnienie w obecnej sytuacji budowy Europejskiej Infrastruktury Informacji Przestrzennej.

Opisywany system jest skalowalny i umożliwia przystąpienie do niego kolejnych partnerów pod warunkiem udostępnienia przez nich danych za pomocą usług sieciowych zgodnych ze standardami OGC. Usługi takie można, przy pomocy opisywanego wyżej klienta w przeglądarce internetowej, zebrać i wyświetlić na wspólnej mapie modułu IPPON w systemie SIPDO lub jako kolejne moduły systemu. Aby mapy Studium pogranicza pozostały kartograficznie jednorodne, należy wypracować wspólne standardy zapisu planistycznego po obu stronach granicy i użyć ich jako symboli i stylów kartograficznych do redakcji map udostępnianych za pomocą usług sieciowych. Style takie zostały zaproponowane rozdziale 4.3.

4.4.5. Monitoring realizacji celów planowania przestrzennego

Zastosowanie wyżej wskazanych rozwiązań dla SIP, pozwala na stały monitoring realizacji celów planowania przestrzennego. Monitoring ten jest możliwy jedynie pod warunkiem cyklicznej aktualizacji danych zgromadzonych w bazie danych. Aktualizacja ta, powinna odbywać się w cyklach zgodnych z przepisami dotyczącymi opracowywania i oceny planów województw. Z natury rzeczy nie będzie to prowadziło do aktualizacji danych pokrywających cały obszar *Studium* w tym samym czasie. Dane będą aktualizowane na obszarach właściwości województw, z przesunięciem czasowym właściwym ich cyklowi zmian i ocen Planów województw.

Z tego względu wszelkie dane, których aktualizacja ze względów położenia przestrzennego będzie leżała w gestii partnerów wojewódzkich, muszą zostać opatrzone atrybutem, np. TERYT, właściwym województwu. Dodanie takiego atrybutu w fazie harmonizacji danych, pozwala na tworzenie zapytań do bazy i aktualizację obiektów zebranych na jednej warstwie, a będących we właściwości jednego z partnerów.

W ramach współpracy pomiędzy Wydziałem Programu dla Odry-2006 a Partnerami Studium jest przewidziana możliwość dodawania nowych zestawów map, pozwalających na prezentowanie zmian i tym samym ukazywanie stopnia realizacji celów planowania przestrzennego w kolejnych okresach czasu.

Do monitoringu celów planowania przestrzennego może być w przyszłości wykorzystana np. usługa WPS, pozwalająca na analizę zmian w czasie obiektów przestrzennych.

4.5. Proces implementacji wyników projektu IPPON w planowanie strategiczne i przestrzenne na szczeblu międzynarodowym, krajowym, regionalnym i lokalnym.

Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec, jest pierwszym etapem pracy nad wspólnym, polsko-niemieckim projektem odniesionym do spójnego obszaru funkcjonalnego pogranicza. Niniejszy podrozdział przedstawia algorytm działań implementacyjnych związanych z wdrożeniem rezultatów *Studium* w planowanie strategiczne i przestrzenne na szczeblu międzynarodowym, krajowym, regionalnym i lokalnym. Na szczeblu międzynarodowym dotyczącym współpracy Polski i Niemiec Grupa Sterująca IPPON przedłoży Polsko-Niemieckiemu Komitetowi ds. Gospodarki Przestrzennej rezultaty projektu IPPON oraz przedstawi propozycję planu współpracy ze stroną niemiecką. Wzmacnianiu trwałości rezultatów oraz ich wdrażania służyć będzie powstanie Grupy Roboczej ds. projektu IPPON, która składałaby się z wysoki przedstawicieli wojewódzkich służb planowania przestrzennego i strategicznego programowania rozwoju oraz przedstawicieli strony rządowej. Powstanie takiej grupy ułatwi stabilizację inicjatywy i przejście do współpracy Polsko-Niemieckiej, która jest celem całej inicjatywy. Grupa ta mia-

4.5. Proces implementacji wyników projektu IPPON w planowanie strategiczne i przestrzenne na szczeblu międzynarodowym, krajowym, regionalnym i lokalnym.

łaby też za zadanie monitorowanie postępów we wdrażaniu rezultatów projektu IPPON.

Wśród ważnych zadań związanych z implementacją projektu IPPON jest jego wkład w dyskusję nad sposobem wydatkowania środków z funduszy WRS na poziomie krajowym, regionalnym i międzynarodowym. Prawdopodobnie najlepszym sposobem skutecznego uwzględnienia rezultatów projektu IPPON w każdym województwie jest włączenie członków Grupy Roboczej IPPON w skład grup roboczych określających tematyczną i geograficzną koncentrację działań z funduszy WRS. W szczególności wkład ten powinien dotyczyć obszarów koncentracji działań szczególnych w projekcie IPPON, które pokrywają się z Obszarami Strategicznej Interwencji, w tym szczególności Miejskimi Obszarami Funkcjonalnymi wokół stolic województw, miastami regionalnymi i subregionalnymi wymagającymi działań rewitalizacyjnych, oraz obszarami o słabej dostępności i obszarami przygranicznymi. Należy podkreślić też możliwość wkładu Studium poprzez wskazanie działań proponowanych w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych jakie są przewidywane do realizacji w ramach funduszy WRS.

Na szczeblu krajowym należy uwzględnić w funduszach WRS priorytety rozwoju wskazane w Studium, które są związane z Odrą a nie są bezpośrednio uwzględnione jako Obszary Strategicznej Interwencji ważne z poziomu krajowego. Należy przy tym podkreślić, że przykładowo koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju wskazują na specjalną rolę Odry w rozwoju kraju m.in. przez rozwój żeglugi śródlądowej, a przez to poprawę konkurencyjności całego obszaru pogranicza. Tymi obszarami koncentracji działań szczególnych są: Porty ujścia Odry – wzrost ich rangi w Regionie Bałtyckim i w Europie Środkowo-Wschodniej oraz Odra – główna oś komunikacyjna obszaru pogranicza na tle systemu ekologicznego. Należy też podkreślić szczególne znaczenie tych dwóch obszarów koncentracji działań szczególnych w kontekście realizacji polityki zrównoważonego rozwoju, a przez to szczególny wkład w realizację dwóch celów tematycznych wspieranych przez fundusze WRS: Cel 6. Ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywności wykorzystania zasobów oraz cel 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych. Zadaniem tej grupy roboczej będzie podkreślenie znaczenia wkładu realizacji tych dwóch obszarów w realizację tych ważnych celów funduszy WRS oraz jednocześnie wskazywanie na konieczność odpowiedniego zaangażowania względem oczekiwanych rezultatów, w tym w szczególności poprawy dostępności Portów Ujścia Odry od strony morza oraz poprawy żeglowności Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Rekomendowane jest też włączenie członków Grupy Sterującej, Grupy Roboczej lub przedstawiciela projektu IPPON w pracę nad stworzeniem programu lub programów współpracy transgranicznej obejmujących obszar Polski i Niemiec aby rezultaty projektu IPPON, w tym projekty związane z miastami przygranicznymi, mogły w odpowiedni sposób zostać uwzględnione w projektach tych programów.

Dorobek Studium odnośnie standaryzacji zapisów planistycznych może być wykorzystany przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego oraz poszczególne województwa w zakresie formułowania propozycji oznaczeń graficznych opracowań poziomu regionalnego, ponadregionalnego i również transgranicznego. Rezultaty projektu IPPON powinny być wykorzystane jako wkład merytoryczny strony polskiej do transgranicznych prac planistycznych we współpracy z partnerami niemieckimi.

Bardzo ważnym elementem wdrażania projektu IPPON jest stworzenie systemu informacji przestrzennej w obrębie funkcjonującego Systemu Informacji Przestrzennej Dorzecza Odry. Wytworzone w ramach porozumienia zasady współpracy mogą być wykorzystane na poziomie innych działań o charakterze makroregionalnym i transgranicznym. Zapisane szczegółowo w podrozdziale 4.4. działania powinny być realizowane, w tym szczególną uwagę należy poświęcić systematycznej realizacji monitoringu realizacji celów planowania przestrzennego. W tym zakresie powinna być utworzona pomiędzy umawiającymi się województwami grupa robocza dokonująca systematycznego przeglądu (np. w takcie półrocznym) zachodzących zmian z zakresu planowania przestrzennego i podejmująca decyzję o konieczności uaktualnienia niezbędnych informacji.

4.6. Podsumowanie

Przedstawiciele województw dolnośląskiego, lubuskiego i zachodniopomorskiego wraz z Ministerstwem Infrastruktury zobowiązali się w Porozumieniu w sprawie *Studium* do wskazania kierunków rozwoju obszaru pogranicza Polski i Niemiec w celu poprawy jego spójności przestrzennej. Narzędziem służącym temu celowi jest sporządzone *Studium* integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec.

Na podstawie przeprowadzonych analiz uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego określonych w planach zagospodarowania przestrzennego trzech województw przygranicznych oraz w oparciu o ważne dokumenty szczebla krajowego kształtujące politykę rozwoju przestrzennego państwa takiej jak Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 roku oraz Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego w projekcie IPPON sformułowano jedenaście obszarów działań szczególnych, istotnych z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju obszaru pogranicza, opisanych i zdelimitowanych w III rozdziale opracowania.

Dokument ten, poprzez wskazane obszary działań szczególnych, wyznacza priorytety przestrzenne i daje możliwość podejmowania decyzji w sprawie kształtowania wspólnej, spójnej polityki przestrzennej dla obszaru polskiej części pogranicza Polski i Niemiec. Osiągnięcie założonego celu wymagało od autorów *Studium* wprowadzenia celów operacyjnych, umożliwiających monitorowanie określonego wyniku.

Wypracowanie spójnej polityki przestrzennej polskiej części obszaru pogranicza Polski i Niemiec osiągnięto poprzez liczne spotkania i warsztaty Grupy Roboczej ds. *Studium*, która odpowiada za merytoryczną część opracowania. Projekt IPPON był przedmiotem opiniowania i konsultacji podczas warsztatów wojewódzkich we Wrocławiu, Zielonej Górze i Szczecinie. Natomiast proces finalnego opiniowania uwarunkowań i kierunków rozwoju pogranicza nastąpił poprzez upublicznienie dokumentu na stronie www.e-ippon.net.



Fot.1 Spotkanie Grupy Roboczej/ Wrocław/ 26 czerwca 2012 r. Fot.2 Spotkanie Grupy Roboczej/ Szczecin/ 28 lutego 2013 r.

Podczas pracy nad *Studium* zostały stworzone praktyczne zasady współpracy międzyregionalnej w zakresie planowania przestrzennego. Zagadnienia opisane w projekcie IPPON dotyczą skali regionalnej jak również lokalnej np.: dla miast rozprzestrzeniających się transgranicznie. Dla obszarów działań szczególnych, zostały ustalone cele, kierunki oraz szczegółowe działania, które zostały wypracowane i uzgodnione pomiędzy trzema województwami.

Instrumenty realizacji *Studium* stanowią narzędzia niezbędne z punktu widzenia możliwości przełożenia jego rezultatów na konkretne działania realizacyjne. Opracowano założenia dla instrumentów wspomagających formułowanie dokumentów planistycznych i programowych dla perspektywy finansowej UE w latach 2014-2020 wraz z omówieniem procesu implementacji wyników projektu IPPON.

Zagadnienia dotyczące zasad współpracy międzyregionalnej oraz instrumentów realizacji polityki przestrzennej na obszarze pogranicza szczegółowo zostały opisane w rozdziale IV w pkt 4.1 i 4.2.

Autorzy opracowania zrealizowali również cel w zakresie wypracowania standardu zapisu planistycznego a w tym również oznaczeń graficznych. Została stworzona wspólna legenda wraz ze zdefiniowaniem i określeniem warstw tematycznych. Próba zastosowania oznaczeń graficznych na poziomie międzywoje-

4.5. Podsumowanie

wódzkim, która stanowi załącznik do *Studium*, może stanowić materiał wyjściowy do opracowania wspólnej polsko-niemieckiej legendy.

Wykorzystanie funkcjonującego już Systemu Informacji Przestrzennej Dorzecza Odry (SIPDO) do publikacji opracowanych map IPPON umożliwiło wzajemne wzbogacenie treści informacji przestrzennej odnoszącej się w dużej mierze do tego samego obszaru. Działanie to ograniczyło również poniesienie wydatków związanych z utworzeniem i utrzymaniem dodatkowej platformy internetowej na potrzeby *Studium*.

Ponieważ proces przygotowania i realizacji projektów i strategii, obejmujących obszar położony w granicach więcej niż jednego kraju, jest czasochłonny, dlatego oczekuje się m.in. od sąsiadujących państw uzyskania z dużym wyprzedzeniem informacji o celach i kierunkach wykorzystania przygranicznej przestrzeni planistycznej. Takie działania umożliwią odpowiednie przygotowanie organizacyjne i merytoryczne projektów czy też strategii transgranicznych. Wspólnie uzgodnione po stronie polskiej założenia, w chwili podjęcia współpracy ze stroną niemiecką mogą zostać zmodyfikowane czy też przekonstruowane tak by odpowiadały na wspólne wyzwania związane z integracją przestrzenną pogranicza.



Fot.3 Warsztaty z udziałem potencjalnych partnerów po stronie niemieckiej/ Warszawa/ 11 września 2012 r.

Cel główny opracowania *Studium*, jakim jest wskazanie kierunków rozwoju obszaru pogranicza Polski i Niemiec, został osiągnięty w odniesieniu do polskiej części pogranicza, a więc w takim zakresie jakie kompetencje posiadają sygnatariusze Porozumienia. Aby można było mówić o pełnej integracji w zakresie przestrzennym, konieczne jest podjęcie współpracy z przedstawicielami strony niemieckiej. W tym celu przewodnicząca Grupy Sterującej przedstawi podczas Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej rezultaty projektu IPPON wraz z propozycją współpracy ze stroną niemiecką.

Opracowane *Studium* powinno być postrzegane jako dokument ramowy określający wspólną politykę rozwoju pogranicza po stronie polskiej, uzgodnioną pomiędzy partnerami Porozumienia, stanowiący jednocześnie dla strony niemieckiej deklarację chęci współpracy przy tworzeniu polsko-niemieckiej wizji rozwoju obszaru pogranicza Polski i Niemiec.