

INFORMACJA

O ZAOPINIOWANIU PRZEZ ZARZĄD WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO PROJEKTU KONCEPCJI PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU 2030

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 stanie się najważniejszym długookresowym, krajowym dokumentem strategicznym, dotyczącym zagospodarowania przestrzennego. W projekcie przedstawiono wizję zagospodarowania przestrzennego kraju oraz sformułowano następujący cel strategiczny: **"Efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w horyzoncie długookresowym"**.

Zgodnie z decyzją Rady Ministrów z 9 października 2006 r., opierając się na obowiązujących zapisach ustawowych, Minister Rozwoju Regionalnego rozpoczął realizację zadania przygotowania **Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK)**, która w pełni odpowiadałaby na zmieniające się uwarunkowania oraz na wyzwania, przed jakimi stoi nasz kraj, a jednocześnie zapewniałaby integrację różnych nurtów planowania i zarządzania rozwojem w odniesieniu do jednego z podstawowych zasobów naszego kraju, jakim jest jego terytorium.

Pierwszym etapem prac nad nowym dokumentem było sformułowanie Tez i Założeń do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju. Projekt Tez i Założeń do KPZK został skierowany do Komitetu Rady Ministrów w kwietniu 2007 r., zaś 26 czerwca 2007 r. projekt uzupełniony zgodnie z zaleceniami KRM został przyjęty przez Radę Ministrów. Prace organizacyjne i analityczne dla potrzeb KPZK trwały od sierpnia 2006 r., zaś w czerwcu 2008 r. rozpoczęły się właściwe prace merytoryczne.

W rezultacie przeprowadzonych prac merytorycznych został opracowany *Ekspertycki Projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033 (EP KPZK)*. Dokument ten został poddany konsultacjom, odbyły się indywidualne spotkania eksperckie z udziałem wszystkich Urzędów Marszałkowskich oraz służb odpowiedzialnych za planowanie rozwoju, w tym wojewódzkich biur planowania przestrzennego, jak również przedstawicieli organizacji samorządowych, pozarządowych oraz biznesowych, przedstawicieli środowiska naukowego i oświaty oraz lokalnych jednostek samorządu terytorialnego.

Projekt ekspercki został zdecydowanie skrytykowany przez większość jednostek biorących udział w procesie konsultacji.

W wyniku dalszych prac zespołu redakcyjnego opracowano, poddany w lutym 2011 r. konsultacjom społecznym, projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Projekt został udostępniony na stronie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego i przesłany województwom w celu jego oceny oraz przekazania uwag w terminie do 2 marca 2011 r.

W związku z powyższym Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego z upoważnienia Wicemarszałka Wojciecha Drożdża podjęło się organizacji wewnętrznych, wojewódzkich konsultacji projektu KPZK 2030 polegających na zebraniu uwag od wydziałów urzędu marszałkowskiego, jednostek organizacyjnych i instytucji zaangażowanych w proces planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz przeprowadzenia konferencji z udziałem przedstawicieli zainteresowanych podmiotów w celu wypracowania wspólnego stanowiska województwa do projektu KPZK 2030. Spotkanie odbyło się 24 lutego 2011 r. w siedzibie Wydziału Infrastruktury i Transportu Urzędu

Marszałkowskiego. Syntezę zebranych uwag przesłano 1 marca 2011 r. do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

Niezależnie od procedury opiniowania Ministerstwo zaplanowało trzy konferencje konsultacyjne: 21 lutego 2011 r. na temat współpracy transgranicznej w Zielonej Górze, 23 lutego 2011 r. na temat pomocy obszarom peryferyjnym i problemowym w Lublinie oraz 28 lutego 2011 r. na temat policentrycznej metropolii sieciowej i współpracy miast, która odbyła się w Bydgoszczy. Województwo zachodniopomorskie zwróciło się do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego z inicjatywą zorganizowania dodatkowej konferencji poświęconej problematyce gospodarki morskiej i planowania na morzu. Ministerstwo przyjęło inicjatywę i wyznaczyło termin konferencji na dzień 14 marca 2011 r. Pierwotne założenia ministerstwa zakładały zakończenie konsultacji 7 marca 2011 r. Jednak już pierwsze dyskusje na temat projektu, poziom zaangażowania uczestników procesu konsultacji oraz ilość i merytoryczna jakość wnoszonych uwag wykazały potrzebę przedłużenia prac nad dokumentem. W związku z powyższym województwo zachodniopomorskie zwróciło się do Pani Minister Bieńkowskiej o możliwość przedłożenia ostatecznego stanowiska do 21 marca 2011 r.

W wyniku dyskusji podczas konferencji w dniu 14 marca w Szczecinie Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego sformułowało pakiet uwag i wniosków do projektu KPZK 2030, który został skierowany do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego zgodnie z wcześniejszą deklaracją do 21 marca 2011 r.

17 marca 2011 r. Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego podjął uchwałę, w której zaopiniował projekt KPZK 2030 formułując jednocześnie poniższe uwagi, stanowiące generalne zastrzeżenia do najważniejszych jego ustaleń:

1. Zaproponowany w projekcie model policentrycznej metropolii sieciowej, jako niespójny z przyjętymi już i obowiązującymi dokumentami strategicznymi poziomu krajowego, powinien zostać przekształcony w kierunku modelu opartego o sieć powiązanych wzajemnie ośrodków metropolitalnych z jednoczesnym uwzględnieniem ich oddziaływania na poziomie regionalnym.
2. W wyniku powyższego przekształcenia przyjętego modelu rozwoju projekt winien konsekwentnie uwzględniać wzajemne, w tym infrastrukturalne, powiązania wewnętrzne głównych ośrodków miejskich, ale także ich zewnętrzne powiązania, w szczególności z ośrodkami metropolitalnymi Europy Zachodniej i basenu Morza Bałtyckiego.
3. Projekt KPZK 2030 winien uwzględniać istniejące już struktury przestrzenne i powiązania infrastrukturalne, stanowiące o możliwości budowy korytarzy transportowych o znaczeniu i zasięgu europejskim, w szczególności powinien uwzględniać ideę rozwoju Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC, ale i innych korytarzy w odniesieniu do pozostałych regionów kraju, jako podstawowych elementów budowy sieciowych powiązań transgranicznych, krajowych i regionalnych.
4. Projekt KPZK 2030 wymaga sformułowania głównych kierunków i zasad polityki morskiej, w tym zasad zagospodarowania i wykorzystania przestrzeni morskiej, przy uwzględnieniu istotnych dla rozwoju kraju i regionu uwarunkowań takich jak budowa niemiecko-rosyjskiego gazociągu Nord Stream w kontekście przyszłego rozwoju morskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w Szczecinie i Świnoujściu, czy rozwój energetyki wiatrowej na morzu przy jednoczesnym zapewnieniu dostępu do portów, oraz innych sposobów wykorzystania zasobów morza, w tym ochrony walorów środowiskowych i krajobrazowych.

WSZYSTKIE UWAGI SFORMUŁOWANE W WYNIKU PRZEPROWADZONYCH KONSULTACJI I DYSKUSJI ZAWIERAJĄ PONIŻSZE ZESTAWIENIA:

UWAGI WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO DO PROJEKTU KONCEPCJI PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU 2030

/wersja na dzień 1 marca 2011 roku/

1. Uwagi ogólne

1.1. Uwagi dotyczące założeń programowych

Projekt Konceptcji przestrzennego zagospodarowania kraju został oparty o nowy paradygmat i nowe założenia w stosunku do obowiązującej Konceptcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju z roku 2001. Zespół autorski odstąpił od wyznaczenia w polskiej przestrzeni pasm rozwojowych, a na ich tle innych elementów zagospodarowania przestrzennego i przedstawił nową wizję rozwoju przestrzennego – model policentrycznej metropolii sieciowej.

W rzeczywistości jest to kompromisowa modyfikacja modelu zaprezentowanego w tzw. eksperckim projekcie KPZK, polegająca na rezygnacji z tzw. heksagonu („jądro rozwoju”, na które składało się sześć głównych miast i przestrzeń między nimi) i dołączenia doń innych dużych miast, przede wszystkim leżących na wschodzie i zachodzie Polski. Ośrodkiem centralnym policentrycznej metropolii sieciowej jest Warszawa i trudno oprzeć się wrażeniu, że – mimo przeciwnych deklaracji, zawartych w dokumencie – Konceptcja prezentuje centralistyczny model zagospodarowania przestrzennego, ukierunkowany na wzmacnianie powiązań ze stolicą, przy zaniechaniu innych powiązań, wynikających z naturalnego położenia niektórych regionów. W przypadku województwa zachodniopomorskiego położenie nadmorskie i przygraniczne, w sąsiedztwie rozwijających się europejskich lokomotyw rozwoju: Berlina i Kopenhagi, może dostarczać silnych bodźców rozwojowych. Dla rozwoju portów ujścia Odry i dla rozwoju obszaru wzdłuż Odry najważniejsze jest budowanie relacji północ-południe. Nie wiadomo w jaki sposób ewentualna rezygnacja z pełnego wykorzystania atutów położenia miałyby być zrekompensowana przez wzmacnianie powiązań Szczecina z Warszawą.

Konceptcja policentrycznej metropolii sieciowej, przedstawiona jako centralny element wizji i podstawa celu 1 jest bardziej wyzwaniem badawczym niż rozwojowym. Potwierdza to rozwinięcie celu 1, gdzie brak jest argumentów przemawiających za tym, że wzrost współpracy miast wojewódzkich będzie czynnikiem, który w sposób znaczący poprawi konkurencyjność węzłów metropolii sieciowej. Należałoby zaproponować wskaźniki pozwalające na zmierzenie poziomu tej współpracy i jej dalszej ewaluacji.

Jednakże pierwotnym wobec tego założenia wydaje się nadrobienie zapóźnienia infrastrukturalnego w stopniu podstawowym. Szczególnie dotyczy to regionów i miast ze zdefiniowanym deficytem tym bardziej, iż dokumenty rozwojowe zakładają centryczny rozwój infrastruktury, co widoczne jest szczególnie np. przy planowaniu siatki kolei dużych prędkości.

Pominięcie pasm rozwojowych oznacza zerwanie ciągłości planowania. W oparciu o Konceptcję Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju powstały obecnie obowiązujące plany zagospodarowania przestrzennego województw i podjęte zostały – oraz są realizowane – przedsięwzięcia prowadzące do kształtowania makroregionalnych struktur przestrzennych. Uwzględnienie pasm rozwojowych nie wyklucza nałożenia na nie policentrycznej metropolii sieciowej.

W przyjętym przez zespół autorski modelu nie ma miejsca na inne pasmowe struktury przestrzenne niż te, które tworzą powiązania między głównymi miastami. Dlatego w dokumencie – podobnie jak w eksperckim projekcie KPZK – pominięty został całkowicie Środkoeuropejski Korytarz Transportowy, który z założenia jest nie tylko korytarzem komunikacyjnym, ale i pasmem rozwojowym na obszarze Polski Zachodniej. Jest to realnie istniejąca, wciąż budowana struktura przestrzenna, nie ograniczająca się do infrastruktury transportowej, ale i do przedsięwzięć gospodarczych podejmowanych wzdłuż szlaków komunikacyjnych i w pewnej odległości od nich.

Główne cele tego Korytarza to utrzymanie i podniesienie rangi portów ujścia Odry (zagrożonych konkurencją portów niemieckich) oraz podniesienie poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów leżących wzdłuż zachodniej granicy Polski. Pominięcie w projekcie KPZK tej struktury przestrzennej, umieszczenie w założeniach i prognozach projektu tylko niektórych elementów jej infrastruktury jest istotnym mankamentem dokumentu i skrzywieniem optyki zagospodarowania przestrzennego Polski.

Podobnie rozbudowa modelu policentrycznej metropolii sieciowej jako głównego celu Koncepcji usuwa z pola widzenia zjawiska przestrzenne na poziomie regionalnym czy nawet lokalnym, domagające się ustaleń lub regulacji, takich jak np. regionalne i lokalne sieci transportowe, przestrzenne uwarunkowania lokalizacji elektrowni wiatrowych, niektóre zagadnienia związane z zagospodarowaniem turystycznym, ładem przestrzennym i inne. Dla zilustrowania ważności tych zagadnień można wymienić lokalne linie kolejowe, których istnienie Koncepcja całkowicie pomija (koncentrując się na połączeniach kolejowych między ośrodkami policentrycznej metropolii sieciowej i ośrodkami regionalnymi), co może zostać zinterpretowane w planowaniu regionalnym i lokalnym w szczególnych przypadkach jako rezygnacja z utrzymania tych linii.

Trzeba też zauważyć, że model policentrycznej metropolii sieciowej nie jest tożsamy, ani spójny, ani wynikający z modelu polaryzacyjno-dyfuzyjnego, na którym została oparta Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego. Podczas gdy istotą tego pierwszego jest współpraca pomiędzy metropoliami, to ten drugi oparty jest na zasadzie biegunowości rozwoju w odniesieniu do każdej metropolii osobno. Stanowi to widoczną niekonsekwencję projektu KPZK, który powinien wynikać z KSRR. Nie może mieć tu też zastosowania wytłumaczenie, że oba modele się uzupełniają, ponieważ oba dokumenty powinny być oparte na tym samym modelu. Wprowadzanie nowego modelu rozwoju przy każdym nowym krajowym dokumencie strategicznym tylko osłabia krajową politykę rozwoju.

Projekt Koncepcji traktuje Polskę w przeważającej mierze jako przestrzeń zamkniętą. Brak szerokiego kontekstu umiejscowienia Polski w przestrzeni europejskiej w sferze infrastruktury, przyrody, gospodarki.

Projekt – co jest jego zaletą – zajmuje się, oprócz przestrzeni lądowej, także przestrzenią morską. W tej dziedzinie dokument zawiera jednak liczne błędy i braki, co zostało omówione niżej.

Powyższe mankamenty dokumentu winny być naprawione przez:

- nawiązanie do Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju z roku 2001 i dokonania oceny realizacji zawartych tam kierunków działań, uwzględnienie pasm rozwojowych oraz nałożenie na nie modelu policentrycznej metropolii sieciowej,
- szersze przedstawienie – w tym graficzne – przestrzeni polskiej na tle przestrzeni Europy, zwłaszcza Europy Środkowo-Wschodniej,
- uwzględnienie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego jako obszaru funkcjonalnego szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej (podobnie jak Żuławy),
- uzupełnienie i korektę fragmentów dotyczących obszarów morskich, zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi,
- odniesienie się do wybranych zagadnień zagospodarowania przestrzennego na poziomie regionalnym i lokalnym,
- określenie wymagań z zakresu ochrony środowiska i zabytków, z uwzględnieniem obszarów podlegających ochronie, rozmieszczenia infrastruktury społecznej o znaczeniu międzynarodowym i krajowym oraz obszarów problemowych o znaczeniu krajowym, w tym obszarów zagrożeń wymagających szczegółowych studiów i planów (wymóg art. 47 ust. 2 pkt 2, 3 i 5 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym).

1.2. Uwagi dotyczące zawartości merytorycznej tekstu, rysunków i map

- Rysunki-mapy w tekście opracowane są na podstawie nieaktualnych danych; powinny być uwzględnione dane co najmniej z roku 2009.
- Ośrodki metropolitalne podzielone są następująco:
 - stolica,
 - pozostałe,
 - regionalne.Proponuje się następujący podział:
 - stolica,
 - podstawowe,
 - regionalne.
- Na wszystkich mapach i rysunkach z zaznaczonymi obszarami metropolitalnymi należy ograniczyć się tylko do oznaczenia miast rdzeniowych, bez wskazywania granic obszarów metropolitalnych. Delimitacja obszarów metropolitalnych powinna być dokonana w innym trybie.
- Na wszystkich mapach i rysunkach z zaznaczonymi lotniskami oznaczyć lotnisko Szczecin-Goleniów jako podstawowe, tak jak pozostałe polskie lotniska należące do sieci TEN-T.
- Uwzględnić na mapach i w tekście Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy.
- Na wszystkich mapach zmienić sposób oznaczania symbolami liniowymi morskiej granicy państwa, morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego, wyłącznej strefy ekonomicznej według następujących zasad:
 - morze terytorialne jest częścią terytorium państwa,
 - wyłączna strefa ekonomiczna jest częścią polskich obszarów morskich,
 - obszar sporny wyłącznej strefy ekonomicznej jest częścią tej strefy,
 - reda portów morskich Szczecina i Świnoujścia i północny tor podejściowy na Zatoce Pomorskiej są częścią morza terytorialnego.W tekście i w legendach map stosować konsekwentnie powyższą terminologię dla obszarów morskich.
Mapa polskich obszarów morskich znajduje się w części 2. Uwagi szczegółowe poz. 78.
- Nie oznaczać na mapach przedłużenia granic województw na obszarach morskich. Podstawowy podział administracyjny państwa na jednostki terytorialne nie obejmuje obszarów morskich.
- KPZK proponuje system monitoringu przestrzennego obejmujący wszystkie szczeble administracji (jego dotychczasowy brak był odczuwalny). Autorzy dokumentu we wprowadzeniu zaznaczyli, że projekt KPZK 2030 *ma wiele cech strategii ogólnorozwojowej (cele, mierniki realizacji, plan działań), łącząc elementy przestrzennego zagospodarowania z czynnikami rozwoju społeczno-gospodarczego*. Nie negując zasadności takiego podejścia należy jednak stwierdzić, że kwestia mierników realizacji została w dokumencie rozwiązana w sposób niezadowolający. Proponuje się usunięcie tego kierunku, ponieważ z uwagi na jego horyzontalny, wtórny i wyraźnie roboczy charakter nie będzie możliwe dobranie do niego wskaźników realizacji. Treść tego kierunku, która sama w sobie jest jak najbardziej potrzebna, powinna stanowić osobny rozdział KPZK.

1.3. Uwagi dotyczące struktury i formy edytorskiej dokumentu

- Nadać numery podrozdziałów wszystkim wyłuszczonego akapitom – łatwiej będzie przywołać tekst lub się do niego odnieść.
- Rozbudować spis treści o jeden lub dwa poziomy.
- Powiększyć mapy w tekście, poprawić ich kolorystykę i dobór symboli na bardziej zróżnicowane optycznie.
- Uzupełnić tytuły map o datę zilustrowanego na nich stanu.

2. Uwagi szczegółowe

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
1.	S. 6 rys. 1	<p>Tytuł mapy nie odpowiada treści.</p> <p>Nieczystelnie oznaczono granice na obszarach morskich.</p> <p>Mapa pozwala na dużą swobodę interpretacji. Ma to szczególne znaczenie w związku z podważaniem przez RFN polskiego prawa do części Zatoki Pomorskiej i kotwiczniska nr 3.</p>	<p>Zmienić tytuł mapy na: „Polska – ląd i obszary morskie”.</p> <p>Oznaczyć prawidłowo::</p> <ul style="list-style-type: none"> – granicę morza terytorialnego, – granicę wyłącznej strefy ekonomicznej, – granicę spornego obszaru wewnątrz wyłącznej strefy ekonomicznej. <p>Mapa polskich obszarów morskich znajduje się w poz. 78.</p> <p>W legendzie podać dodatkowo: „Zachodnia morską granicą RP zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów dnia 22 lutego 1995 r. (Dz. U. z 1 marca 1995 r.), umową między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Niemiecką Republiką Demokratyczną w sprawie rozgraniczenia obszarów morskich w Zatoce Pomorskiej podpisaną w Berlinie 22 maja 1989 r. (Dz.U. 1989 nr 43 poz. 233 art. 5 ust. 2, art. 12 Konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, traktatem między RP a RFN (Warszawa, 14 listopada 1990 r.) o potwierdzeniu istniejącej granicy”.</p>
2.	S. 8	<p>Zdanie: <i>Projekt KPZK 2030 – odpowiadając na wyzwania identyfikowane w opracowaniach europejskich, m.in. w pracach VASAB oraz ESPON – przedstawia Polskę na tle europejskim, jako przestrzeń spójną i konkurencyjną.</i></p>	<p>Zmienić na: „Projekt KPZK 2030 – odpowiadając na wyzwania identyfikowane w opracowaniach europejskich, m.in. w pracach VASAB oraz ESPON i strategii dla Morza Bałtyckiego – przedstawia Polskę na tle europejskim jako przestrzeń spójną i konkurencyjną.”</p>
3.	S. 18 i nn.	<p>Brak podrozdziału dotyczącego uwarunkowań prawnych, w tym w szczególności dotyczących morskich granic i stref ekonomicznych.</p>	<p>Do rozdziału II <i>Uwarunkowania polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w perspektywie najbliższych dwudziestu lat</i> należy dodać podrozdział „Uwarunkowania prawne”, w nim określić status morskiej granicy RP z uwzględnieniem polskiego prawa do północnego toru podejściowego do Świnoujścia i kotwiczniska na Zatoce Pomorskiej zgodnie z obowiązującymi umowami międzynarodowymi i konwencją ONZ.</p>
4.	S. 18	<p>Rozdział 2.1. Brak uwarunkowań politycznych dotyczących rozwoju Regionu Morza Bałtyckiego.</p>	<p>Uzupełnić o rozdział dotyczący Regionu Morza Bałtyckiego lub dopisać odpowiedni fragment do istniejących rozdziałów.</p>

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
5.	S. 19	Zdanie (akapit 1): <i>Ewentualne zagrożenie... itd.</i>	Zmienić na: „Spójna europejska polityka energetyczna będzie zapobiegła ewentualnemu zagrożeniu wynikającemu z braku dostaw ropy naftowej lub gazu.”
6.	S. 21	Rozdz. <i>Nowe kierunki migracji</i> . Teza o Polsce jako kraju imigracyjnym jest nieuzasadniona.	Należy zweryfikować tezę.
7.	S. 22-23	W opisach pominięto transport morski i żeglugę śródlądową.	W rozdz. <i>Zwiększenie zapotrzebowania na usługi transportowe... zmienić zdanie na: „Będzie to sprzyjało rozwojowi miast i wywoła zmiany struktury systemu transportowego, przyczyniając się do dalszego wzrostu znaczenia kolejowych, morskich, śródlądowych i lotniczych przewozów pasażerskich na poziomie europejskim i międzyregionalnym...” itd. Podobnie w rozdz. <i>Zmiany technologiczne w transporcie</i>.</i>
8.	S. 23	Zdanie (w rozdz. <i>Zmiany technologiczne w transporcie</i>): <i>Ponadto, w długim okresie... itd.</i> zawiera zbyt ogólne stwierdzenie dotyczące transportu lotniczego.	Doprecyzować, o jaki rodzaj transportu chodzi: pasażerski, cargo czy oba.
9.	S. 27 i nn.	Brak opisu stanu prawnego oraz przywołania uregulowań dotyczących planowania i zagospodarowania przestrzennego na lądzie i na morzu; jest wyłączenie ocena tego stanu.	Uzupełnić opracowanie o wykaz uregulowań polskich i unijnych.
10.	S. 28	W rozdz. <i>Powiązanie systemu planowania... brakuje określenia połączenia działań regionalnych biur przygotowujących PZPW z instytucjami odpowiedzialnymi za zagospodarowanie przestrzenne na obszarach morskich.</i>	Rozszerzyć listę instytucji, z którymi biura regionalne będą konsultowały i współpracowały przy tworzeniu PZPW.
11.	S. 29	W rozdz. <i>Brak systemu... pominięto kwestie planowania przestrzennego na morzu, co nie daje pełnego obrazu stanu realizacji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju.</i>	Uzupełnić o system planowania przestrzennego na morzu.
12.	S. 34 rys. 5	Brak zaznaczenia na mapie 2010 powiązań funkcjonalnych na kierunku Szczecin - południowa Szwecja (Øresund), a na obu mapach powiązań wzdłuż korytarza Via Hanseatica (Szczecin - Hamburg) i na kierunku Szczecin - Berlin.	Oznaczyć powiązania funkcjonalne ze Szczecina w kierunku Hamburga, Berlina i Øresundu. Na mapie 2030 ww. powiązania powinny być oznaczone jako podstawowe.

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
13.	S. 36, 37, 38 rys. 6a, 6b, 6c	Brak zaznaczenia: – Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65, – korytarza Via Hanseatica (Szczecin - Hamburg), – portów morskich, – autostrad morskich do Skandynawii, szczególnie w perspektywie 2030 r.	Uwzględnić: – Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65, – korytarz Via Hanseatica (Szczecin - Hamburg), – szlaki żeglugowe na Morzu Bałtyckim ze Szczecina-Świnoujścia, Gdańska, Gdyni, Kołobrzegu, z uwzględnieniem szlaku Świnoujście-Ystad i na południe od Aldegrund, szlaku żeglugowego Świnoujście-Trelleborg, – porty morskie na rysunku 6a, – legendę do ww.
14.	S. 35	Na dole strony lotnisko w Szczecinie wymienione jest wśród lotnisk uzupełniających. .	Umieścić lotnisko w Szczecinie wśród lotnisk należących do podstawowej sieci, a wykreślić z uzupełniającej listy.
15.	S. 38 rys. 6c	Linia kolejowa z Goleniowa(?) w kierunku Koszalina jest oznaczona nieprawidłowo: – albo jest to istniejąca linia Goleniów - Koszalin, ale wtedy jej przebieg jest inny i brakuje odcinka Kołobrzeg - Koszalin, – albo jest to nowa linia Kamień Pomorski - Kołobrzeg(?). Brak linii kolejowej Poznań - Kołobrzeg.	Oznaczyć prawidłowo linię kolejową Goleniów - Kołobrzeg - Koszalin, ewent. Kamień Pomorski - Kołobrzeg(?). Oznaczyć linię kolejową Poznań - Kołobrzeg.
16.	S. 42-43	Zdanie (w. 2 od dołu): <i>Polska Zachodnia i Pomorze Środkowe...</i> itd. ogranicza planowanie przestrzenne do terenów lądowych.	Dodać: „...wraz z polskimi obszarami morskimi.”
17.	S. 43	Zdanie (w. 1 od góry): <i>Wykształceniu ulegają powiązania...</i> itd. Z kontekstu zdania wynika, że powiązania dotyczą Pomorza Zachodniego i Środkowego. Ciążenie tego regionu będzie raczej w kierunku regionów: Skania, Blekinge, Kalmar, Kronoberg, Halland. Miasta w Skandynawii i na południu Europy są wymienione jako <i>państwa</i> bardziej odległe.	Wykreślić Sztokholm. Dopisać regiony: Skania, Blekinge, Kalmar, Kronoberg, Halland. Usunąć słowo <i>państwa</i> . Dla porządku należałoby wymienić najpierw miasta, potem regiony, lub ograniczyć się do regionów.
18.	S. 43	Zdanie (w. 4 od góry): <i>Sprzyja to wykorzystaniu szans...</i> itd.	Dopisać na końcu: „...Danii i Szwecji.”
19.	S. 43	Zdanie (w. 8 od góry): <i>Konurbacja Górnośląska...</i> itd. W całym akapicie nawiązuje się do zachodniej granicy Polski, a od wskazanego zdania omawia się Konurbację Górnośląską.	Oddzielić akapity.

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
20.	S. 43	W akapicie: <i>Korzyści z nadmorskiego położenia...</i> itd. marginalnie opisano korzyści wynikające z dostępu do morza. Nie jest również jasne, co autorzy mieli na myśli pisząc o <i>dalekomorskich przeladunkach z Trójmiasta, Warszawy, Poznania i Szczecina</i> .	Akapit wymaga szerszego opisu, szczególnie w kontekście strategii UE w sprawie zrównoważonego zagospodarowania strefy przybrzeżnej. Poprawić niejasne sformułowanie.
21.	S. 44 rys. 7	Brak zaznaczenia następujących kierunków: – Szczecin - Koszalin - Gdańsk, – Szczecin - Bydgoszcz - Warszawa, – Świnoujście - Szczecin - Gorzów Wlkp. - Zielona Góra - Wrocław, – Kołobrzeg - Koszalin - Poznań. Brak zaznaczenia kierunków powiązań Szczecina (transgranicznego obszaru metropolitalnego Szczecina) z ośrodkami w RFN: Stralsundem, Rostockiem, Neubrandenburgiem, Schwerinem.	Dodać kierunki wskazane obok.
22.	S. 54 rys. 12	Na mapie stanu z roku 2030 zaznaczono gazoport w Greifswaldzie. Nie ma i – według dostępnych informacji – nie planuje się budowy gazoportu (portu obsługującego statki przewożące gaz) w tym miejscu. Przedstawiono nieprawidłowy przebieg i zakończenie gazociągu Baltic Pipe.	Usunąć oznaczenie gazoportu w Greifswaldzie. Oznaczyć prawidłowy przebieg gazociągu Baltic Pipe z zakończeniem na polskim wybrzeżu w miejscowości Pogorzelica.
23.	S. 57	Zdanie (ostatni akapit): <i>Podstawą planowania na obszarach przygranicznych w 2030 roku są działania w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej, ochrony zasobów wodnych, ochrony przeciwpowodziowej, ochrony dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego.</i>	Dodać: „...i tworzenia obszarów aktywności gospodarczej.”
24.	S. 61	Tekst w ramce – doprecyzowanie definicji przestrzeni.	Zmienić na: „...przestrzeni lądowej i morskiej kraju...”
25.	S. 64 tab. 1	Rozdz. <i>Zapewnienie bezpieczeństwa</i> . Brak zapewnienia bezpieczeństwa dla żeglugi morskiej oraz dostępności do portów, a także żeglugi śródlądowej.	Dodać ten punkt w kol. 2 tabeli oraz sposób i poziom monitorowania oraz źródła danych.
26.	S. 65	<i>Cel 1</i> . Pominęto całkowicie kwestie podwyższania konkurencyjności polskich obszarów morskich.	Uzupełnić rozdział o cele dla obszarów morskich.

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
27.	S. 66 rys. 13	Mapa nie oddaje rzeczywistych proporcji potencjałów gospodarczych poszczególnych miast z uwagi na formalną lokalizację wielu spółek w Warszawie, podczas gdy efekty ich działalności (np. wygenerowana wartość dodana) niekoniecznie muszą być przypisane wyłącznie do stolicy.	Rozważyć zmianę mapy lub dodać uwagę wyjaśniającą.
28.	S. 71 rys. 15	Pominięcie w sieci podstawowej kierunków działań polityki przestrzennej: – Szczecin - Bydgoszcz, – Szczecin - Koszalin - Trójmiasto, – Świnoujście - Gorzów - Zielona Góra - Wrocław. Brak zaznaczenia kierunków powiązań Szczecina (transgranicznego obszaru metropolitalnego Szczecina) z ośrodkami w RFN: Stralsundem, Rostockiem, Neubrandenburgiem, Schwerinem. Nie zaznaczono kierunku działań Kołobrzeg - Koszalin - Poznań	Nanieść na mapę jako podstawowe kierunki działań polityki przestrzennej: Szczecin - Bydgoszcz, Szczecin - Trójmiasto, Świnoujście - Szczecin - Gorzów - Zielona Góra - Wrocław oraz kierunek Szczecin - Schwerin / Rostock / Neubrandenburg / Greifswald. Nanieść na mapę kierunek Kołobrzeg - Koszalin - Poznań.
29.	S. 75 i nn.	Cel 2. Pominięto kwestie poprawy spójności wewnętrznej kraju przez promowanie integracji funkcjonalnej obszarów morskich z lądem, ograniczono opracowanie do terytorium lądowego.	Uzupełnić opracowanie o kierunki działań (Ad 2.3.) w celu poprawy spójności obszarów morskich z lądem: – przygotowanie i aktualizację strategii regionalnych, – wzmocnienie powiązań transportowych Polski Zachodniej, integrację i rozwój obszarów morskich, – zwiększanie dostępności komunikacyjnej obszarów morskich, integrację funkcjonalną obszarów morskich, – wspomaganie rozwoju spójności funkcjonalnej obszarów morskich.

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
30.	S. 79	<p>Zdania (akapit 3): <i>Projektów współpracy przygranicznej realizowanych w ramach Europejskiej Współpracy Terytorialnej jest mało i rzadko wykraczają one poza działalność kulturalną, turystyczną lub edukacyjną. Skala ich oddziaływania jest zbyt mała, aby mogły wpłynąć na integrację funkcjonalną obszarów położonych po obu stronach granicy, a tym bardziej na wykorzystanie wspólnego potencjału rozwojowego.</i> Stwierdzenia te są nieadekwatne do rzeczywistości i mogą prowadzić do pominięcia tematów dotyczących wspólnego planowania przestrzennego w przyszłych programach. W ramach EWT najczęściej realizuje się projektów transgranicznych. Największą populacją (w przypadku programu INTERREG IVA MV-BB-PL) cieszą się projekty dotyczące infrastruktury turystycznej i kulturalnej oraz projekty współpracy „miękkiej” w tym zakresie. Wiele ze zrealizowanych projektów dotyczyło również budowy infrastruktury drogowej na pograniczu. Projekty współpracy przygranicznej mają istotne znaczenie dla integracji obszarów przygranicznych; głównym problemem jest zbyt mała ilość środków zaplanowanych na te programy.</p>	<p>Zweryfikować zapisy, uwzględniając treść uwagi.</p>
31.	S. 80 rys. 16	<p>Pominięcie powiązań Koszalin - Poznań. Delimitacja obszaru Polski Zachodniej i Pomorza Środkowego dokonana według niejasnego kryterium.</p>	<p>Uzupełnić mapę o powiązanie Koszalin - Poznań. Oznaczyć granicę Polski Zachodniej wg granic województw (lubuskie i dolnośląskie); wyjaśnić kryterium delimitacji granicy Pomorza Środkowego (podregiony koszaliński i słupski?).</p>
32.	s. 89	<p>Zdanie (akapit 3): <i>Istotnym czynnikiem dla rozwoju będzie także przygotowanie transgranicznych planów zagospodarowania dla subregionalnych i lokalnych ośrodków miejskich podzielnymi granicą oraz ich regionów przygranicznych; ... itd.</i></p>	<p>Do wyszczególnionych par miast należy dodać Szczecin (transgraniczny region metropolitalny Szczecina) wraz z miastami niemieckimi lub wprowadzić odpowiednią zmianę w rozdz. Ad 1.2. (s. 72), uwzględniającą te powiązania.</p>
33.	S. 92	<p>Zdanie (w. 4 od dołu): <i>Priorytetem przestaną być... itd.</i></p>	<p>Wykreślić: <i>...zwłaszcza drogowemu.</i></p>
34.	S. 93	<p>Zdanie (w. 14 od góry): <i>Zwiększenie udziału i roli transportu szynowego... itd. nie koresponduje z założeniami planu budowy dróg i autostrad, gdzie „wycięto” wiele inwestycji drogowych z planów do roku 2020. Nie można więc mówić o znacznym zaawansowaniu rozwoju autostrad i dróg ekspresowych w 2015 roku.</i></p>	<p>Przeformułować kierunki działań w oparciu o faktyczne plany polityk i programów sektorowych.</p>

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
35.	S. 93	Zdanie (4. akapit): <i>W przewozach towarowych...</i> itd. Należy brać pod uwagę nie tylko rozwój transportu intermodalnego, ale również transportu multimodalnego i bimodalnego. Wszystkie te rodzaje transportu wchodzi w skład transportu kombinowanego.	Słowo <i>intermodalnego</i> zastąpić słowem „kombinowanego”.
36.	S. 93	Zdanie (4. akapit): <i>W zakresie żeglugi... morskiej...</i> itd. W kierunkach działań wymienione są inwestycje służące poprawie dostępności do głównych polskich portów morskich (Szczecin, Świnoujście, Police, Gdańsk, Gdynia) jedynie od strony lądu.	Zmienić na: „W zakresie żeglugi śródlądowej priorytet uzyska modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej, a w obszarze żeglugi morskiej inwestycje służące poprawie dostępności do głównych polskich portów morskich (Szczecin, Świnoujście, Police, Gdańsk, Gdynia) od strony lądu i morza.”
37.	S. 94	Pominięto poprawę dostępności portów i regionów od strony morza. Brakuje deklaracji o konieczności pogłębienia podejściowego toru wodnego do portu w Świnoujściu do docelowej głębokości 17 m.	Wstawić rozdział „Poprawa dostępności polskich portów i regionów od strony morza”. W rozdziale podkreślić konieczność pogłębienia podejściowego toru wodnego do portu w Świnoujściu do docelowej głębokości 17 m.
38.	S. 94	Zdanie (2. akapit): <i>Dotyczy to dostępności do Warszawy...</i> itd. Brak relacji Wrocław - Szczecin.	Uzupełnić zdanie o relację Wrocław - Szczecin.
39.	S. 94	Rozdz. 3.1.2. Brak Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65	Na końcu pierwszego zadania dodać zapis: „...a także w relacjach Szczecin - Warszawa i w ciągu Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego: Świnoujście - Szczecin - Zielona Góra - Lubawka (połączenie drogowe) oraz Szczecin - Zielona Góra - Wrocław - Międzylesie (połączenie kolejowe).”
40.	S. 95	Rozdz. 3.1.4. Brak zachodniego drogowego obejścia Szczecina.	Dopisać na końcu podrozdziału: „...oraz zachodniego drogowego obejścia Szczecina.”

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
41.	S. 96	<p>Zdanie (akapit 3): <i>W perspektywie roku 2030... itd.</i> pomija informację, że Odra na odcinku Ognica - Szczecin jest drogą V klasy.</p> <p>Zakładanie, że Odrzańska Droga Wodna będzie zmodernizowana powyżej do klasy III, stoi w sprzeczności z postulatem włączenia jej do sieci europejskich dróg wodnych, gdzie wymagana jest IV klasa.</p> <p>Brak postulatu budowy kanału Odra - Dunaj.</p>	<p>Zmienić na: „W perspektywie roku 2030 zostaną zmodernizowane polskie drogi wodne do co najmniej III klasy. Odrzańska Droga Wodna, która obecnie w jej dolnym biegu jest drogą wodną V klasy, uzyska od Kanału Gliwickiego przynajmniej III klasę zęglowności (z możliwością podniesienia do klasy IV) i wraz z kanałami Odra - Sprewa i Odra - Hawela znajdzie się w systemie europejskich dróg wodnych. Uzupelnieniem tego systemu będzie budowa kanału Odra - Dunaj.”</p> <p>Wykreślić zdanie: <i>Z powodów braku odpowiednich zasobów wodnych oraz konieczności ochrony unikatowej przyrody, nie zostanie zrealizowany zamiar zmodernizowania Odrzańskiej Drogi Wodnej do IV klasy.</i></p>
42.	S. 98 i nn.	<p>Rozdz. 3.4. Projekt koncepcji zakłada, iż w 2030 roku osiągnięta zostanie sieć dróg krajowych o standardzie autostrady m.in. pomiędzy Szczecinem i Gdańskiem oraz Szczecinem i Gorzowem. Efekt ten ma zostać uzyskany poprzez tworzenie odcinków dróg ekspresowych, które następnie mają być podnieszone do klasy autostrady. Dodatkowym elementem sieci połączeń dróg krajowych mają być po 2030 roku pełne obwodnice autostradowe dla niektórych miast, m.in. dla Szczecina. Nie jest jednoznacznie sprecyzowane, w ciągu których dróg miałyby powstawać obwodnica Szczecina, ani rok jej budowy.</p>	<p>W KPZK należy określić docelowy kształt sieci dróg krajowych, ze szczególnym uwzględnieniem:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wykazu dróg krajowych, dla których planuje się zmianę kategorii, – ustalenia sposobu eksploatacji planowanych autostrad, – ustalenia ostatecznego przebiegu dróg ekspresowych (np. drogi nr 6 na odcinku Ploty - Kołobrzeg - Koszalin. <p>Jeżeli wspomniane autostrady w ciągach dróg nr 3 i 6 byłyby płatne, to zgodnie z ustawą o drogach publicznych do dróg krajowych należy zaliczyć drogi równoległe, alternatywne dla autostrad płatnych, a więc w tych przypadkach stare przebiegi dróg nr 3 i 6.</p> <p>W KPZK powinna zostać określona kategoria początkowego odcinka obecnej drogi krajowej nr 11 Kołobrzeg - Koszalin oraz przebieg jej ewentualnego połączenia z portem w Kołobrzegu.</p> <p>Doprecyzować informacje o obwodnicy autostradowej Szczecina.</p>
43.	S. 98	<p>Akapit 3. Dane nieaktualne, wymagają uaktualnienia ze względu na korektę Programu Budowy Dróg Krajowych; obecnie obowiązuje wersja z horyzontem czasowym na lata 2011-2015.</p>	<p>Uaktualnić treść akapitu.</p> <p>Zmienić odpowiednio przepis 80 w stopce.</p>

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
44.	S. 99	Zdanie: <i>Dodatkowy element...</i> nieprecyzyjnie przedstawia terminy budowy obwodnicy Szczecina.	Zmienić na: „Dodatkowy element będą stanowić autostradowe obwodnice najważniejszych ośrodków miejskich – „duża” obwodnica Warszawy, obwodnica Krakowa, Trójmiasta, zachodnie drogowe obejście Szczecina, oraz pełne obwodnice autostradowe po 2030 roku – Poznań, Wrocławia, Szczecina.”
45.	S. 99	<p>Akapit 5. Zdecydowany sprzeciw budzi propozycja przebiegu linii kolei dużych prędkości z Warszawy do Szczecina przez Bydgoszcz oraz nieujęcie szybkiego połączenia na tej trasie w perspektywie do roku 2030.</p> <p>Obecnie najkrótsze połączenie Szczecina z Poznaniem, Warszawą i innymi dużymi ośrodkami miejskimi na południu kraju zapewnia linia nr 351, jednak jej stan techniczny z roku na rok się pogarsza, co wpływa na wydłużenie czasu podróży. Brak działań modernizacyjnych spowoduje dalsze ograniczenia prędkości i wydłużenie czasu przejazdu na tej trasie do 6 lub więcej godzin.</p> <p>Połączenie Szczecina linią kolei dużych prędkości z centrum kraju sprzyja podnoszonej (m.in. na s. 35, 38, 43, 72, 76) konieczności powiązań funkcjonalnych metropolii sieciowej z Kopenhagą i regionem Oresund, a także Hamburgiem.</p>	Uwzględnienie budowy nowej linii kolei dużych prędkości Szczecin - Poznań.
46.	S. 100-103 rys. 18a, 18b, 18c, tab. 2	<p>Wskazany na rysunkach w tabeli harmonogram realizacji inwestycji drogowych w horyzontach czasowych roku 2015, 2020 i 2030 na terenie województwa zachodniopomorskiego nie jest spójny z uchwalonym w dniu 25 stycznia br. Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015. W szczególności zwraca uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> – błędne oznaczenie w części rysunkowej KPZK, iż droga krajowa nr 3 doprowadzona zostanie do standardu drogi ekspresowej już w roku 2015 na odcinku pomiędzy realizowaną obecnie obwodnicą Miękowa a Świnoujściem, z wyłączeniem rzeczywiste realizowanego obecnie odcinka obwodnicy Troszyna, Parłowska i Ostrowie, – przesunięcie do realizacji na okres pomiędzy rokiem 2015 i 2020 drogi ekspresowej S6 na odcinku Goleniów - Gdańsk, – przesunięcie do realizacji na okres pomiędzy rokiem 2020 i 2030 dróg ekspresowych S10 i S11 na odcinkach przebiegających przez 	Zweryfikować dane i poprawić oznaczenia na mapach i zapisy w tabeli.

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
		<p>województwo zachodniopomorskie,</p> <ul style="list-style-type: none"> - niewskazanie do realizacji określonego w decyzji środowiskowych uwarunkowaniach (z dnia 9 lipca 2010 r.) dla drogi ekspresowej S6 wariantu przebiegu od miasta Płoty na północ do Kołobrzegu i dalej wspólnym przebiegiem z drogą ekspresową S11 do Koszalina, a w konsekwencji - błędne wskazanie na realizację drogi S11 na odcinku Kołobrzeg - Koszalin pomiędzy rokiem 2020 i 2030, - budowa drogi ekspresowej S10 na odcinku pomiędzy Szczecinem a granicą państwa w Lubieszynie, co jest niezgodne z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Rady Ministrów z 20 października 2009 r. , - podniesienie do klasy technicznej autostrady drogi ekspresowej S3 na odcinku Szczecin - Gorzów Wlkp. (część rysunkowa i tekstowa KPZK) oraz drogi ekspresowej S6 na odcinku Szczecin - Gdańsk (część tekstowa KPZK). 	
47.	S. 100 rys. 18a, tab. 2	Brak oznaczenia na mapie drogi ekspresowej S10 (Szczecin - Bydgoszcz - Warszawa) oraz zachodniego drogowego obejścia Szczecina jako elementu drogi ekspresowej S6.	Uzupełnić oznaczenia na mapie i zapis w tabeli.
48.	S. 101 rys. 18b, tab. 2	Brak oznaczenia na mapie drogi ekspresowej S10 oraz S11 (Kołobrzeg - Koszalin - Poznań - Tarnowskie Góry).	Uzupełnić oznaczenia na mapie i zapis w tabeli.
49.	S. 102 rys. 18c, tab.2	Brak wskazania na mapie w postulatach KPZK niemal wszystkich kluczowych dla województwa zachodniopomorskiego połączeń drogowych. Nie zaznaczono dróg S6, S10, S11, zaś drogę S3 tylko w części zaznaczono jako autostradę.	Uzupełnić oznaczenia na mapie i zapis w tabeli.
50.	S. 103 tab. 2	Brak zachodniego drogowego obejścia Szczecina.	Wstawić w wierszu <i>Kategoria B</i> , kolumnie 2030: „Zachodnie drogowe obejście Szczecina”

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
51.	S. 104, 105, 106 rys. 19a, 19b, 19c	<p>Sprzeciw budzi nieujęcie linii nr 354, 405 i 404 tworzących ciąg Poznań - Piła - Szczecinek - Kołobrzeg w zestawieniu linii kolejowych przewidzianych do modernizacji. Linie te przebiegają przez obszary o słabej dostępności komunikacyjnej i kondycji społeczno-ekonomicznej, w których brakuje silnego ośrodka miejskiego mogącego wesprzeć procesy rozwoju regionalnego i dać bodźce rozwojowe obszarom go otaczającym. Wielu mieszkańców zmuszonych jest dojeżdżać do pracy i szkół w miastach metropolitalnych, położonych w dużych odległościach od ich miejsc zamieszkania (w Szczecinie i Poznaniu).</p> <p>Linie tworzące ciąg Poznań - Kołobrzeg są w złym stanie technicznym, co wymusiło wprowadzenie licznych ograniczeń prędkości pociągów. Dalsze pomijanie konieczności ich modernizacji spowoduje całkowity spadek konkurencyjności linii względem dróg kołowych. Linie te odgrywają ponadto dużą rolę w ruchu turystycznym i to nie tylko w sezonie letnim, gdyż np. uzdrowisko w Kołobrzegu świadczy usługi przez cały rok.</p>	<p>Ujęcie linii kolejowych nr 354, 404 i 405 w zestawieniu linii przewidzianych do modernizacji przynajmniej do kategorii C (100-120 km/h).</p>
52.	S. 107 tab. 3	<p>Występuje nieścisłość w postaci dwukrotnego umieszczenia linii E59 w dwóch odrębnych kategoriach, tj. w kategorii B, gdzie linię opisano jako Rawicz - Poznań - Szczecin, oraz w kategorii C, w której linię E59 ujęto w całej długości, czyli jako Chatupki - Wrocław - Poznań - Szczecin - Świnoujście.</p>	<p>Konieczne jest ujęcie modernizacji linii Wrocław - Poznań - Szczecin do parametrów opisanych w kategorii B (prędkość od 120 do 200 km/h) w jak najkrótszym horyzoncie czasowym z resztą kraju.</p>
53.	S. 109 i nn.	<p>Cel 3. Rozszerzenie regulacji dotyczących relacji energetyki wiatrowej i sfery ochrony środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych. Obecne przepisy nie zabezpieczają w sposób wystarczający walorów przyrodniczo-krajobrazowych.</p> <p>Powstające na terenie województwa zachodniopomorskiego liczne farmy wiatrowe znajdują się w różnym etapie realizacji, część jest dopiero na etapie planistycznym (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, procedura zmierzająca do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach), a niewielka część w realizacji. Z uwagi na to nie ma obecnie możliwości uściślenia, jaka będzie</p>	<p>Lokalizacja zespołów elektrowni wiatrowych powinna być poprzedzona koniecznością opracowania studium krajobrazowego uwzględniającego powiązania widokowe, szczególnie w odniesieniu do następujących obszarów istniejących i projektowanych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - parki krajobrazowe wraz z otulinami, - zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, - obszary chronionego krajobrazu, - obszary kulturowo-krajobrazowe, - panoramy i osie widokowe, - przedpola ekspozycji z dróg (ważniejszych ciągów komunikacyjnych) i czynnych linii kolejowych na przyrodnicze dominanty przestrzenne

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
		<p>rzeczywista ilość farm wiatrowych, które powstaną na terenie województwa oraz kraju, a także określenie skumulowanego wpływu farm wiatrowych na środowisko przyrodnicze (w tym w szczególności na awifaunę i chiropterofaunę, zwłaszcza ich szlaki migracyjne).</p>	<p>i sylwetki historycznych układow osadniczych, - wnętrza krajobrazowe – polany leśne, a zwłaszcza doliny oraz rynny rzek i jezior, - tereny wypoczynkowe w pasie nadmorskim i pojezierzy.</p> <p>Polityka lokalizacyjna zespołów elektrowni wiatrowych powinna uwzględniać wyniki tych opracowań jako instrumentu w zakresie rozwoju energetyki wiatrowej.</p> <p>Rozważyć umieszczenie zapisów dotyczących określenia docelowego zajęcia terenu przez farmy wiatrowe do roku 2030 w skali kraju oraz w poszczególnych województwach.</p>
54.	S. 109	<p>Zdania (akapit 3): <i>Problemem pozostają: niezadawalający stan wód powierzchniowych jako skutek niskiego stopnia oczyszczania ścieków i braku racjonalnej gospodarki odpadami komunalnymi, lokalnie występujących skażeń gleby na terenach przemysłowych i powierzchniowej eksploatacji surowców mineralnych, powodującej utratę watorów krajobrazowych i degradację środowiska. Towarzystwą temu konsekwencje uzależnienia gospodarki od spalania węgla. Nie zostały zadawalająco rozwiązane problemy jakości powietrza związane z emisją pyłów, okresowym występowaniem wysokich stężeń ozonu oraz z kumulacją zanieczyszczeń wywołanych przez środki transportu. Do wymientowanych zaburzeń należą: zmniejszenie potencjału biotycznego siedlisk, widoczne jako postępujące... itd.</i></p>	<p>Zamienić na: „Problemem pozostają: niezadawalający stan wód powierzchniowych jako skutek zrzutów ścieków nieoczyszczonych, niskiego stopnia oczyszczania ścieków i braku instalacji do unieszkodliwiania odpadów komunalnych zgodnych z normami, racjonalnej gospodarki odpadami komunalnymi, lokalnie występujących skażeń gleby na terenach przemysłowych i powierzchniowej eksploatacji surowców mineralnych, powodującej utratę watorów krajobrazowych i degradację środowiska. Towarzystwą temu konsekwencje uzależnienia gospodarki od spalania węgla. Nie zostały zadawalająco rozwiązane problemy jakości powietrza związane z emisją pyłów, okresowym występowaniem wysokich stężeń ozonu oraz z kumulacją zanieczyszczeń wywołanych przez środki transportu. Konsekwencją wymienionych zaburzeń jest zmniejszenie potencjału biotycznego siedlisk, widoczne jako postępujące...” itd.</p>

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
55.	S. 110	<p>Zdanie (akapit 1): <i>Zabudowa dolin rzecznych i obszarów podmokłych odbywa się kosztem obszarów retencji wód powodziowych, a przegradzanie rzek zbiornikami wielofunkcyjnymi i innymi przegradami poprzecznymi zmienia reżim wodny i ogranicza możliwość migracyjne...</i> itd.</p> <p>Taka konstrukcja tekstu powoduje, że <i>zabudowa dolin rzecznych i obszarów podmokłych</i> jest pewnego rodzaju normą, a nie procederem, który z punktu widzenia prawa nie powinien występować, głównie z uwagi na bezpieczeństwo użytkowników.</p>	<p>W opisie problemu celu 4 należy podkreślić <i>odpowiedzialność</i> planistów i osób wydających odpowiednie decyzje.</p>
56.	S. 112	<p>Rozdz. (2) <i>Kierunki działań</i>. Nacisk powinien być położony na długofalowe, a nie bieżące zapewnienie zrównoważonego, zintegrowanego i bezpiecznego rozwoju, zgodnie z polityką Unii Europejskiej.</p>	<p>Przededagować kierunki działań:</p> <p>„... – zaspokojeniu potrzeb rozwojowych społeczeństwa, poprzez stworzenie podstaw dla silnej i zróżnicowanej gospodarki, przy zachowaniu spójności ekonomicznej i społecznej, – zabezpieczeniu możliwości dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego w oparciu o rozwój zrównoważony, polegający na pełnym poszanowaniu walorów przyrodniczych oraz wielokulturowego dziedzictwa, ale z należytą dbałością o pełne włączenie w procesy rozwojowe i integracyjne w obrębie Morza Bałtyckiego oraz Unii Europejskiej, – zapewnieniu zintegrowanego rozwoju społeczno-gospodarczego”.</p>
57.	S. 116	<p>Zdanie (akapit 3): <i>Działania w tym zakresie obejmą powołanie transgranicznych obszarów chronionych o różnych programach funkcjonalno-przeznaczonych i zróżnicowanym poziomie ochrony: powołanie ... Rezerwatu Biosfery Doliny Dolnej Odry.</i></p>	<p>Zapis wymaga jasnego określenia, czy ma to być rezerwat dwustronny polsko-niemiecki.</p>
58.	S. 122 rys. 22	<p>Obszary w rejonie dolnej Odry o poborze wody powyżej 100 l/m² są źle oznaczone. Pobory dotyczącą punktowego poboru wody z przez elektrownię Dolna Odra i Zakłady Chemiczne Police, w związku z czym oznaczenie powierzchniowe jest bezzasadne (wskaźnik poboru przypisano do zasięgu powiatu).</p>	<p>Skorygować oznaczenie.</p>

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
59.	S. 126 rys. 24	Brak oznaczenia zagrożenia zatorowego na dolnej Odrze i jeziorze Dąbie.	Oznaczyć zagrożenie zatorowe na dolnej Odrze i jeziorze Dąbie.
60.	S. 128	Akapit 4 – uzupełnienie.	Proponuje się rozważyć również lokalizację garnizonów i rozmieszczenie jednostek wojskowych w pobliżu poligonów na obszarach o niskim poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego w celu pobudzenia aktywności gospodarczej na tych terenach.
61.	S. 130	Akapit 1 (wyliczenie): <i>rozbudowa sieci przesyłowej niskiego napięcia niezbędnej dla przyłączenia nowych źródeł wytwórczych, w tym OZE, i wyprawadzenia z nich mocy</i>	Zmienić na: „rozbudowa sieci przesyłowych najwyższych napięć niezbędnych dla przyłączenia nowych źródeł wytwórczych, w tym OZE, i wyprawadzenia z nich mocy”.
62.	S. 132-133	Rozdz. 5.1.4. Niewłaściwie użyty skrót LPG. Nie ujęto gazociągu Police - Bornicke, który został zgłoszony przez PGNiG do planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego. Ww. gazociąg jest ujęty w przyjętym w październiku 2010 r. przez Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego.	Zdanie (s. 133): <i>Lista inwestycji związanych...</i> itd. poprawić: „...obejmuje budowę terminalu LNG dla gazu skroplonego w Świnoujściu (gazoportu), budowę gazociągu ze złoź Morza Północnego przez Bałtyk, połączenie z systemem niemieckim w Lasowie, a także budowę gazociągu Police - Bornicke oraz połączenie z planowanym gazociągiem NABUCCO przez Czechy”.
63.	S. 136	W całym dokumencie niewiele uwagi poświęcono kierunkom rozwoju systemu gazowniczego. Brakuje zestawień, takich jak dla elektroenergetyki, dotyczących ważnych inwestycji związanych z dywersyfikacją kierunków dostaw gazu do kraju oraz budową strategicznych gazowych sieci przesyłowych.	Uzupełnienie dokumentu w części tekstowej i graficznej o elementy systemu gazowniczego, w szczególności o działania kierunkowe – analogicznie do systemu elektroenergetycznego (patrz rys. 26 i tabela 4)
64.	S. 138 rys. 27	Nieprawidłowo oznaczono przebieg gazociągu Baltic Pipe Line. Gazociąg ma wchodzić na polskie wybrzeże w miejscowości Pogorzelica, a nie w Swinoujściu. Nieprawidłowo oznaczono zakończenie gazociągu Nord Stream na wybrzeżu RFN. Gazociąg nie kończy się w gazoporcie, którym to terminem określa się port obsługujący statki transportujące gaz. Gazociąg Nord Stream nie jest elementem zapewniającym bezpieczeństwo energetyczne Polski.	Prawidłowo oznaczyć: – przebieg i zakończenie gazociągu Baltic Pipe Line, – zakończenie gazociągu Nord Stream na wybrzeżu RFN (usunąć oznaczenie gazoportu).

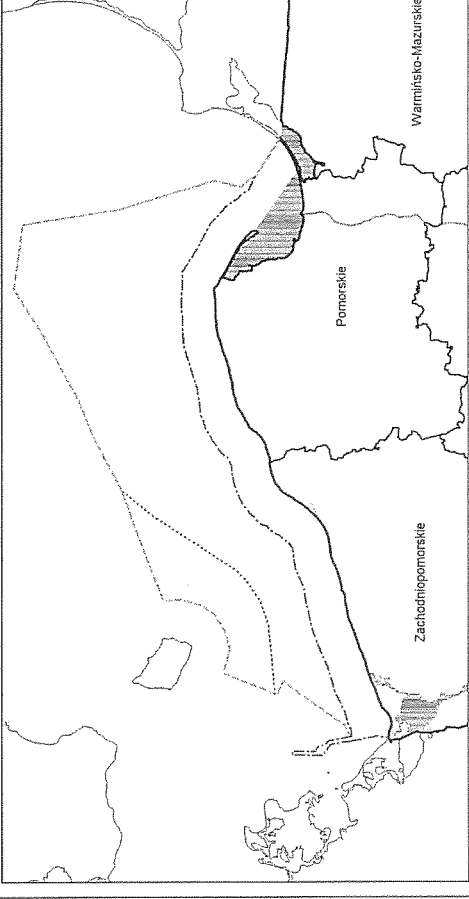
Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
65.	S. 141 i nn.	Ad 5.3. – uzupełnienie.	W rozdziale należy zwrócić uwagę na politykę obronności z punktu widzenia polityki przestrzennej, zwłaszcza wspierania ośrodków sieci osadniczej na terenach o słabej dostępności do dużych miast przez lokowanie w ich sąsiedztwie poligonów i garnizonów wojskowych.
66.	S. 142	Akapit 3. o niejasnej wymowie. Do poprawienia zdanie: <i>W tym kontekście trzeba postrzegać budowę infrastruktury strategicznej i korytarzy transportowych oraz kreowanie polskiej metropolii sieciowej.</i> [RBGP]	Zmienić zdanie na: „W tej sytuacji należy zintensyfikować działania do praktycznego i formalnego utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65 z Odrzańską Drogą Wodną, drogą E65, szlakiem żeglugowym Świnoujście-Ystad oraz połączenia tej struktury przestrzennej z polską metropolią sieciową.”
67.	S. 152 rys. 28	Brak odrębnej ścieżki planowania dla obszarów morskich.	Uzupełnić rysunek.
68.	S. 154 rys. 29	Na rysunku oznaczono niedokładnie granicę strefy ekonomicznej, brak jest także granicy morza terytorialnego, w szczególności na Zatoce Pomorskiej, gdzie mogą zaistnieć potencjalne konflikty. Brak głównych szlaków żeglugowych na Morzu Bałtyckim w tym w szczególności ze Świnoujścia do Ystad i w obszarze Aldegrund.	Rysunek poprawić o prawidłowo naniesioną strefę ekonomiczną i granicę morza terytorialnego, w szczególności zachodnią. Naniesić szlaki żeglugowe Świnoujście - Ystad i szlak na południe od Aldegrund oraz szlak żeglugowy Świnoujście - Trelleborg. Uzupełnić legendę w pozycji: <i>Główne elementy sieci transportowej 2030</i> o: – szlaki żeglugowe, – autostrady morskie.
69.	S. 160	Nie jest jasne, jaką rolę i wagę będą miały plany zagospodarowania obszarów funkcjonalnych w oparciu o proponowaną typologię obszarów funkcjonalnych (cechy i metody konsultacji wymagają jeszcze wypracowania) i na jakiej podstawie prawnej będą sporządzane.	Wyjaśnić problem wskazany obok.
70.	S. 161 tab. 5	Dla ośrodków subregionalnych (>50 tys.) nie podano podmiotu lub miejsca delimitacji obszaru (wyznaczenie granic).	Wpisać w pustej komórce: „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy”.

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
71.	S. 162 tab. 5	<p>W kolumnie <i>Typy obszarów</i> wyszczególniono tylko strefę przybrzeżną oraz wyłączną strefę ekonomiczną.</p> <p>Wskazane jest uwzględnienie o udziale władz samorządu województw nadmorskich jako podmiotu wskazującego kryteria obszarów funkcjonalnych w strefie przybrzeżnej (morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne).</p>	<p>W kolumnie <i>Typy obszarów</i> wyszczególnić obszary morskie wchodzące w skład polskich obszarów morskich, zgodnie z ustawą o obszarach morskich RP i administracji morskiej:</p> <ul style="list-style-type: none"> – morskie wody wewnętrzne, – morze terytorialne, – wyłączną strefę ekonomiczną. <p>W kolumnie <i>Miejsce i podmiot wskazujący kryteria</i> w wierszu dotyczącym strefy przybrzeżnej (morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego) dopisać: „Samorządy województw nadmorskich”.</p> <p>W kolumnie <i>Działania warunkujące wskazanie</i> wprowadzić do tabeli w wierszach dotyczących strefy przybrzeżnej (morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego) i polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej: „Powołanie zespołu przez MRR, w skład którego wejdą przedstawiciele nadmorskich województw.</p> <p>W kolumnie <i>Dokumenty powiązane</i> wstawić:</p> <ul style="list-style-type: none"> – strategię rozwojowe województw i programy wojewódzkie (strategia rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim do roku 2015), – program pilotażowy BalSeaPlan.
72.	S. 162 tab. 5	<p>Obszary funkcjonalne szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej należy uzupełnić o Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65.</p>	<p>Wstawić dodatkowy wiersz w tab. 5 w części <i>Obszary funkcjonalne szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej</i> i wpisać:</p> <ul style="list-style-type: none"> – w kol. 2: „Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy”, – w kol. 3: „KPZK”, „Porozumienie międzyregionalne na rzecz utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, Szczecin 6.04.2004 r.” – w kol. 4: „Województwa: Dolnośląskie, Lubuskie, Opolskie, Zachodniopomorskie”, – w kol. 5: „Powołanie zespołu przez MRR w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu, ochrony środowiska, spraw zagranicznych i z województwami”, – w kol. 6 (kolor czerwony): „Ustalenie. Opracowanie planu

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
73.	S. 172 rys. 31	Granice obszaru metropolitalnego Szczecina nie pokrywają się z proponowanymi w PZPW. Brak ośrodków subregionalnych w najgorzej dostępnej części województwa zachodniopomorskiego. W legendzie mapy błędna informacja: <i>obligatoryjnie wyznaczone w PZPW</i> .	zagospodarowania przestrzennego i strategii rozwoju społeczno-gospodarczego polskiej części Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego”, – w kol. 7 (kolor czerwony): „Strategie rozwoju województw, Plany zagospodarowania przestrzennego województw, Program dla Odry 2006.” Zaznaczyć granice obszaru metropolitalnego Szczecina zgodnie z PZPW. Dodać Wałcz i Szczecinek jako ośrodki subregionalne. Usunąć błędą informację z legendy, zwłaszcza słowo: <i>obligatoryjnie</i> .
74.	S. 173 i nn.	Rozdz. 6.3. – uzupełnienie o Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy.	Dodać podrozdział „ Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy” z ustaleniami dla PZPW województw leżących na obszarze Korytarza. Propozycja: „6.3.8. Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy jest przestrzenią obejmującą kilka regionów Polski Zachodniej oraz regionów zagranicznych, leżących na północ i na południe. Wspólnym wyznacznikiem strategicznym tego obszaru jest szeroki wachlarz zagadnień związanych z rozwojem cywilizacyjnym i kooperacją międzyregionalną. Obszar Korytarza umożliwia powiązanie ze sobą wielu miast i regionów, które nie wykreowały takich powiązań. Jest obszarem funkcjonalnym, wewnątrz którego funkcjonują związki społeczne, kulturowe i ekonomiczne. Nowe struktury europejskie otwierają możliwość odtworzenia powiązań lub zbudowania zupełnie nowych związków funkcjonalno-przestrzennych, stanowiących wartość dodaną do rozwoju regionów, krajów i Unii Europejskiej. Szczególnie ważną rolę pełni Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy dla utrzymania i podniesienia rangi portów ujścia Odry: Szczecina, Swinoujścia, Polic w konkurencji zwłaszcza z portami

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
			<p>niemieckimi. Niektóre szlaki komunikacyjne składające się na infrastrukturę transportową Korytarza już istnieją (droga E65, linia kolejowa E59 i CE59, Odrzańska Droga Wodna), muszą być jednak zmodernizowane i uzupełnione innymi powiązaniem. Część zadań związanych z rozwojem Korytarza będzie dopiero zrealizowana, tak aby w pełni wykorzystany został potencjał regionów Polski Zachodniej i zminimalizowane koszty transportu oraz negatywne oddziaływanie na środowisko. Wewnętrzne powiązania transportowe dynamizują procesy wytwórcze, umożliwiają rozwój turystyki, rozszerzają możliwości kooperacji i realizacji zamierzeń gospodarczych. Dzięki korzystnemu położeniu geograficznemu Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy ma szansę pełnić rolę ważnego ogniwa globalnego łańcucha gospodarczych powiązań.</p> <p>Potencjał demograficzny ważniejszych miast Korytarza ukazuje ogromne możliwości rozwojowe i kreacji silnego, wewnętrznego rynku. Część z tych miast np. Poznań, położona jest poza obszarem Korytarza, jednakże oddziałują silnie na charakter obszaru, a ich bezpośrednie sąsiedztwo stwarza dodatkowe możliwości rozwoju i generowania strategicznych dla Polski korzyści</p> <p>W skali makroregionalnej Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy łączy miasta portowe i porty znajdujące się nad Bałtykiem i Adriatykiem, a dzięki połączeniom osiami transportowymi wschód-zachód również porty nad Morzem Czarnym. Postrzegając regiony Polski Zachodniej jako obszar o dużym potencjale rozwojowym, który nie jest nasycony wysokimi technologiami, a dzięki temu otwarty na innowacyjne rozwiązania, dążyć należy do stworzenia warunków sprzyjających możliwości prowadzenia kooperacji przedsiębiorstw czy klastrów uczestniczących w procesie wymiany towarowej, przetwórstwa, produkcji i usług.</p> <p>Podstawowym zadaniem polityki przestrzennej zagospodarowania kraju na obszarze Korytarza jest zapewnienie koordynacji działań rozwojowych podejmowanych przy wykorzystaniu instrumentów sektorowych i działań inwestycyjnych podejmowanych ramach polityki regionalnej na obszarze</p>

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
75.	S. 173-175	Rozdz. 6.3., 6.3.1., 6.3.2.	<p>sześciu województw. Będzie to możliwe dzięki realizacji makroregionalnej strategii rozwoju społeczno-gospodarczego polskiej części Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego. Strategia umożliwi określenie pól, na których jest możliwa teraz i w przyszłości konkurencja polskich regionów z regionami z Europy Zachodniej.”</p> <p>Uzupełnić rys. 33 o odpowiedni element.</p> <p>Dokonać podziału obszarów funkcjonalnych dla obszarów morskich wg ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej, tj. dla:</p> <ul style="list-style-type: none"> – morskich wód wewnętrznych, – morza terytorialnego, – wyłączonej strefy ekonomicznej. <p>Przekonstruować opracowanie, dodając rozdziały odpowiadające temu podziałowi.</p>
76.	S. 173 rys. 33	Na schemacie obszarów funkcjonalnych wyszczególniono tylko wyłączną strefę ekonomiczną na morzu oraz strefę przybrzeżną.	<p>Wyszczególnione obszary powinny być obszary morskie wchodzące w skład polskich obszarów morskich, zgodnie z ustawą o obszarach morskich RP i administracji morskiej:</p> <ul style="list-style-type: none"> – morskie wody wewnętrzne, – morze terytorialne, – wyłączna strefa ekonomiczna <p>i przypisane im obszary funkcjonalne.</p>
77.	S. 174	Akapit 2. Wymienione zagadnienia dotyczą w głównej mierze ochrony brzegów i środowiska. Strefa przybrzeżna to też żegluga bliskiego zasięgu, infrastruktura na lądzie i morzu oraz zagadnienia bezpieczeństwa na morzu w strefie przybrzeżnej.	<p>Dodać w wycieszeniu na końcu akapitu:</p> <p>„...</p> <ul style="list-style-type: none"> – systemowych działań w celu zapewnienia zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju i wykorzystania gospodarczego polskich obszarów morskich, – poprawy bezpieczeństwa morskiego, – poprawy konkurencyjności portów morskich i zdynamizowanie rozwoju małych portów polskiego wybrzeża, – prowadzenia badań rozwojowych, – poprawy bezpieczeństwa energetycznego.

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
78.	S. 174-175	<p>Rozdz. 6.3.2. Bardzo istotny temat potraktowano marginesowo i ogólnikowo. Kwestia ta jest przedstawiona niespójnie i z wieloma błędami, ze szczególnym uwzględnieniem części pomorskiej, a z pominięciem części zachodniopomorskiej.</p> <p>Strona niemiecka w opisach planów zagospodarowania na morzu permanentnie podważa granice polskiego obszaru morskiego.</p>	<p>Szczegółowo opisać współrzędne granic polskiego obszaru morskiego. Umieścić w opracowaniu szczegółową mapę polskich obszarów morskich:</p>  <p>z uwagą: „Zachodnia morska granica RP zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 22 lutego 1995 r. (Dz.U. z 1 marca 1995 r.), umową pomiędzy Polską Rzeczpospolitą Ludową a Niemiecką Republiką Demokratyczną w sprawie rozgraniczenia obszarów morskich w Zatoce Pomorskiej podpisaną w Berlinie 22 maja 1989 r. (Dz.U. 1989 nr 43 poz. 233 art. 5 ust. 2, art. 12 Konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, traktat między RP a RFN z 14 listopada 1990 r. o potwierdzeniu istniejącej granicy.”</p> <p>Zmienić słownictwo na bardziej restrykcyjne. W zdaniu: (s. 175, akapit 2): <i>W tej sytuacji zasadne wydaje się...</i> stwierdzenie to powinno brzmieć „W tej sytuacji jest niezbędne i konieczne...” itd.</p>

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
79.	S. 176 rys.34	<p>Na mapie konieczne jest wyodrębnienie części lądowej <i>strefy przybrzeżnej</i> i części morskiej <i>strefy przybrzeżnej</i>.</p> <p>Niepoprawnie zaznaczono przebieg granicy morskiej i wyłączną strefę ekonomiczną.</p> <p>Legenda do rysunku. W opisie oznaczenia wyłącznej strefy ekonomicznej brak odniesienia do gospodarczego wykorzystania.</p>	<p>Na mapie zaznaczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - część lądową i część morską strefy przybrzeżnej, - morską granicę RP zgodnie z aktami prawnymi jak w wierszu wyżej, - port w Świnoujściu, - wyłączną strefę ekonomiczną w prawidłowych granicach. <p>W legendzie w części <i>strefa przybrzeżna</i> – <i>wprowadzenie</i> dopisać: „poprawy bezpieczeństwa morskiego, poprawy konkurencyjności portów morskich i zdynamizowanie rozwoju małych portów polskiego wybrzeża, prowadzenia badań rozwojowych, poprawy bezpieczeństwa energetycznego, zrównoważonego wykorzystania zasobów naturalnych, koordynacji współpracy na rzecz gospodarki morskiej, poprawy konkurencyjności transportu morskiego, zrównoważonego rozwoju rybołówstwa morskiego w strefie przybrzeżnej.”</p> <p>W legendzie w części <i>poliska wyłączna strefa ekonomiczna na morzu</i> zamienić słowo <i>odmiennego</i> na „szczegółowego”, a po słowach w <i>zakresie</i> dodać: „wykorzystania i rozwoju gospodarczego.....”.</p>
80.	S. 179 rys. 35	Niektóre obiekty wojskowe zwrócone są na zachód.	Ewentualnie zmienić oznaczenia.
81.	S. 186	Po rozdz. 6.5.5. brak rozdziału omawiającego dostępność transportową do stolicy Polski.	Po rozdz. 6.5.5. dodać: rozdział: „6.5.6. Obszary o najniższej dostępności transportowej do stolicy kraju” z odpowiednim odzwierciedleniem zapisów w rozdziałach III, IV i V w zakresie usprawnienia połączeń transportowych w relacji Szczecin - Warszawa.
82.	Mapa 10	<p>Mapa zawiera nieaktualne i nieścisłe dane na temat sieci drogowej w województwie zachodniopomorskim:</p> <ul style="list-style-type: none"> - jako autostrada oznaczony jest odcinek drogi ekspresowej S3 między węzłem Rzęśnica a węzłem Goleniów, - brak drogi ekspresowej S3 Szczecin - Gorzów Wlkp., - na odcinku przebiegającym przez Koszalin drogę krajową nr 11 oznaczono jako drogę ekspresową, - brak obwodnicy Stargardu Szczecińskiego w ciągu drogi nr 10 (na tym odcinku drogi ekspresowej), 	<p>Oznaczyć prawidłowo wymienione obok odcinki dróg.</p> <p>Oznaczyć linie kolejowe Kołobrzeg - Koszalin i Szczecin - Rostock.</p> <p>Oznaczyć prawidłowo granicę morską i granicę strefy ekonomicznej oraz szlaki żeglugowe, w tym szlak Świnoujście - Ystad i szlak na południe od Aldegrund.</p> <p>Oznaczyć kotwiczowisko nr 3 na Zatoce Pomorskiej i odniesienie w legendzie odniesienie, tak jak to zrobiono dla Zatoki Gdańskiej.</p> <p>Oznaczyć tory podejściowy do Świnoujścia zgodnie z ich faktycznym</p>

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
		<p>– brak oznaczenia jako dwujezdniowego odcinka drogi nr 10 między granicą Szczecina, a początkiem obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna i Zielentewa;</p> <p>– brak oznaczenia obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna i Zielentewa jako drogi ekspresowej jednojezdniowej.</p> <p>Brak oznaczenia linii kolejowej Kołobrzeg - Koszalin, ważnej dla integrującego się koszalińsko-kołobrzesckiego obszaru funkcjonalnego.</p> <p>Brak oznaczenia linii kolejowej Szczecin - Rostock.</p> <p>Brak Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC oraz morskich szlaków żeglugowych w zachodniej części Morza Bałtyckiego w tym na Zatoce Pomorskiej. Całkowicie pominięto tzw. osie tras nawigacyjnych w części zachodniopomorskiej. Pominięto kotwicznisko nr 3 na Zatoce Pomorskiej.</p> <p>Na mapie nieprawidłowo przedstawiono przebieg toru podejściowego do Świnoujścia, pominięto także północny tor podejściowy.</p> <p>Brak oznaczenia kanału Odra - Hawela.</p> <p>W legendzie użyto nieprawidłowego określenia: <i>trasy rozgraniczenia ruchu</i>.</p>	<p>przebiegiem.</p> <p>Oznaczyć tor wodny Świnoujście - Szczecin.</p> <p>Oznaczyć na mapie kanał Odra - Hawela po stronie niemieckiej.</p> <p>W legendzie zamienić określenie <i>trasy rozgraniczenia ruchu</i> terminem: „strefy rozgraniczenia ruchu statków”.</p>
83.	Mapa 14	<p>W województwie zachodniopomorskim znajdują się trzy systemowe elektrownie węglowe: Dolna Odra, Pomorzany, Szczecin. Na mapie błędnie została podana nazwa trzeciej z ww. elektrowni.</p> <p>Liczba elektrowni wiatrowych oznaczonych na mapie jest zgodna ze stanem z września 2009 r. Zaleca się rozważyć w przyszłości umieszczenie na mapie 5 dużych elektrowni wiatrowych, które zostały włączone do sieci elektroenergetycznych w okresie wrzesień 2009 - grudzień 2010.</p>	<p>Wykreślić słowo <i>Szczecin</i> z nazwy <i>Szczecin-Pomorzany</i>.</p> <p>Oznaczyć na mapie elektrownie wiatrowe: Tychowo - gm. Sławno, pow. sławieński (50 MW), Karcino - gm. Kołobrzeg, pow. kołobrzescki (50 MW), Śniatowo - gm. Kamień Pom., pow. kamieński (30 MW), Skrobotowo - gm. Karnice, pow. gryficki (30 MW).</p>

Lp.	Strona / rysunek / tabela	Treść uwagi	Propozycja zmiany zapisu
84.	Mapa 15	<p>Zaznaczono port na Odrze w Bielinku. Znajduje się tam niebędące portem zimowisko barek. Natomiast w miejscowości Piasek znajduje się kopalnia piasku i miejsce jego załadunku na barki.</p> <p>Obszary w rejonie dolnej Odry o poborze wody powyżej 100 l/m² są źle oznaczone. Pobory dotycząca punkowego poboru wody z przez elektrownię Dolna Odra i Zakłady Chemiczne Police, w związku z czym oznaczenie powierzchniowe jest bezzasadne (wskaźnik poboru przypisano do zasięgu powiatu).</p> <p>Gęstość sieci wodociągowej. Zastosowanym miano w km/100 km², co nie odzwierciedla stanu zaopatrzenia ludności w wodę.</p>	<p>Zlikwidować oznaczenie portu w Bielinku.</p> <p>Skorygować oznaczenia dotyczące poboru wód zgodnie z uwagami obok.</p> <p>Zmienić ilustrację graficzną gęstości sieci wodociągowej wg odsetka ludności korzystającej z sieci wodociągowej.</p>
85.	Mapa 22	<p>Zagrożenie powodzią i zagrożenie podtopieniem dotyczy dwóch różnych zjawisk, które mają różne przyczyny i nie powinny być łączone. Udział powierzchni gmin łącznie zagrożonych powodzią i podtopieniem nie odzwierciedla faktycznego zagrożenia powodzią.</p> <p>Uwaga dotyczy dużej i małej mapy.</p> <p>Takie przedstawienie problemu, jak na mapie, prowadzi do fałszywych wniosków, np. obszary zniszczone powodziami w 1997 i 2010 są oznaczone jako obszary o małym stopniu zagrożenia.</p> <p>W rzeczywistości ludność żadnego z miast ani powiatów w województwie zachodniopomorskim nie jest zagrożona w liczbie przekraczającej 10 000 osób, a mapka wskazuje aż kilka takich miejscowości. Powiat pyrzycki nie jest najbardziej zagrożonym powodzią powiatem w województwie.</p>	<p>Rozdzielić problematykę map na zagrożenie powodzią i zagrożenie podtopieniem; sporządzić nowe mapy.</p>

**UWAGI UZUPEŁNIAJĄCE DO PROJEKTU KONCEPCJI PRZESTRZENNEGO
ZAGOSPODAROWANIA KRAJU 2030
WYPRACOWANE PODCZAS KONFERENCJI KONSULTACYJNEJ
14 marca 2011 r. w SZCZECINIE.**

1. W zasadniczej sprawie, której poświęcona była konferencja problemowa, odczuwalny jest brak ogólnie sformułowanych celów polityki morskiej państwa i, w ślad za tym, wskazania kierunków zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich w odniesieniu do każdego typu obszarów. Pożądane jest uzupełnienie projektu „Koncepcji” o te ustalenia, co pozwoli na podejmowanie strategicznie ważnych decyzji dotyczących gospodarki morskiej i na uniknięcie konfliktów przestrzennych w procesie zagospodarowania obszarów morskich i przyległych do nich obszarów lądowych.
2. W kwestii planowania przestrzennego na obszarach morskich, które zasadniczo należy pozostawić w gestii administracji morskiej, „Koncepcja” powinna przewidywać udział samorządu terytorialnego w tym procesie w odniesieniu do morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, czyli obszarów morskich bezpośrednio przylegających do linii brzegowej i mających wpływ na zagospodarowanie przestrzenne obszarów lądowych. Wskazane jest także zagwarantowanie udziału samorządu terytorialnego w opiniowaniu planów przestrzennych wyłącznej strefy ekonomicznej ze względu na oddziaływanie zachodzących tam procesów na zagospodarowanie przestrzenne obszarów lądowych, np. strefy nadbrzeżnej, portów morskich, infrastruktury prowadzącej do portów itp.
3. Projekt „Koncepcji” pomija w części opisowej ważną sprawę dostępu do portu w Świnoujściu, ograniczonego przez budowę niemiecko-rosyjskiego gazociągu Nord Stream. Dokument powinien odnieść się do tego faktu i ewentualnie zaproponować podjęcie odpowiednich działań, gwarantujących właściwe funkcjonowanie portów ujścia Odry.
4. Dokument nie odnosi się w sposób czytelny do kwestii rozwoju energetyki wiatrowej na obszarach morskich i wyłączenia morza terytorialnego z tego typu działalności inwestycyjnej. Podobnie projekt „Koncepcji” nie zajmuje się zasobami geologicznymi polskiego morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, nie wskazuje głównych złóż i potrzeby ich wykorzystania. Potrzebne jest uzupełnienie zapisów dokumentu w obu tych tematach, wyprzedzające działalność inwestycyjną, uwzględniające aspekty środowiskowe, turystyczne i rolę resortów odpowiedzialnych za racjonalną eksploatację zasobów morza.
5. Nie została podjęta w dokumencie sprawa wykonania przekopu przez Mierzę Wiślaną i udostępnienia portu w Elblągu dla statków morskich. Autorzy projektu „Koncepcji” powinni wziąć pod uwagę ten postulat, uwzględniając różne jego aspekty: środowiskowe, techniczne, finansowe i polityczne.
6. W dokumencie zauważa się wewnętrzną sprzeczność w kwestii traktowania transportu śródlądowego. Z jednej strony „Koncepcja” określa go jako najbardziej przyjazny środowisku.
Z drugiej, inwestycje w infrastrukturę żeglugi śródlądowej na Odrze – najważniejszym polskim szlaku żeglugowym – traktowane są jako drugorzędne, daleko mniej ważne niż inwestycje w infrastrukturę drogową, i odsunięte w czasie. Zapisy dotyczące tej kwestii powinny być bardziej spójne – mogą nawet wykraczać poza horyzont czasowy określony w „Koncepcji”, jeśli w okresie do roku 2030 nie przewiduje się – ze względu na stan finansów państwa – wielkich inwestycji na drogach wodnych.

7. W związku z tym tematem w dokumencie należy także poświęcić więcej uwagi problemom rozwoju małej i dużej retencji, przede wszystkim na Odrze i jej dopływach, ale również w zlewniach innych rzek.
8. Wśród spraw, nienależących do zakresu tematycznego konferencji w Szczecinie, lecz także będących przedmiotem konsultacji, ważną kwestią jest konieczność zamknięcia dyskusji na temat wskazania ośrodków metropolitalnych. Ponownego rozważenia wymaga sieć powiązań między nimi, która w projekcie dokumentu jest – wbrew zawartym w nim deklaracjom – wyraźnie „warszawocentryczna”. Należy rozbudować niektóre pominięte powiązania bezpośrednie (np. Szczecina z Wrocławiem), a także powiązania wykraczające poza granice Polski (np. Szczecina z Kopenhagą i Hamburgiem), o ile wynikają one z położenia geograficznego danego ośrodka lub z kontaktów czy współpracy – istniejącej lub planowanej. Tak rozbudowana sieć powiązań niekoncentrujących się w Warszawie powinna zmierzać do zastąpienia paradygmatu projektu „Koncepcji” – „policentrycznej metropolii sieciowej” – siecią metropolii.
9. Wątpliwości budzi sposób przedstawiania dostępności niektórych obszarów do ośrodków wojewódzkich. Ranga ośrodka miejskiego jako wojewódzkiego nie jest decydującym kryterium jego znaczenia – istotne jest dysponowanie przez dany ośrodek usługami wyższego rzędu, np. posiadanie szkół wyższych, specjalistycznego leczenia, rozwiniętej sfery finansowej itp. Na Pomorzu Środkowym, które według map załączonych do dokumentu jest jednym z najslabiej dostępnych obszarów w Polsce, usługami takimi dysponują zarówno Koszalin, jak i Słupsk. Dodatkowo znajdują się tam niektóre instytucje administracji rządowej i samorządowej wojewódzkiej, tak więc wniosek o peryferyjności tych miast i przylegających do nich obszarów, który nasuwa się po przestudiowaniu map, jest błędny. Dla faktycznego zobrazowania sytuacji Pomorza Środkowego wskazane byłoby zamieszczenie mapy, pokazującej dostęp do usług wyższego rzędu.
10. Autorzy projektu „Koncepcji” powinni także rozważyć sprawę pozostawienia większości obszarów funkcjonalnych w sferze planowania regionalnego i wskazać tylko, jako obligatoryjnie podlegające planowaniu w trybie wskazanym w dokumencie, obszary funkcjonalne ważne z punktu widzenia całej Polski. Jak pokazuje doświadczenie, obszary problemowe (funkcjonalne) wskazane w planach zagospodarowania przestrzennego województw, nie pokrywają się z obszarami wymienionymi w projekcie „Koncepcji”.
11. Nierozstrzygniętym wciąż problemem jest sprawa przywrócenia hierarchicznego systemu planowania, a zwłaszcza wzmocnienia planowania regionalnego w stosunku do planowania lokalnego. Projekt „Koncepcji” w części dotyczącej nowych uregulowań prawnych powinien zawrzeć odpowiednie postulaty.
12. „Koncepcja” jest dokumentem planistycznym, którego zapisy w możliwie największym zakresie powinny być zrealizowane w przestrzeni. Zakres zadań, przewidzianych do realizacji do roku 2030, wymaga bardzo dużych nakładów finansowych. W projekcie „Koncepcji” powinien być przedstawiony szacunek wielkości tych nakładów oraz ich porównanie z przewidywanymi możliwościami finansowymi państwa.

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA
Olgiera Gebelwit