

Okresowa ocena planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego

I. PRZEGLĄD ZMIAN W ZAGOSPODAROWANIU PRZESTRZENNYM WOJEWÓDZTWA 3

1. Struktura przestrzenna województwa	3
1.1. Podstawowe elementy sieci osadniczej – diagnoza	3
1.2. Organizacja struktury funkcjonalno – przestrzennej	4
1.3. Powiązania transgraniczne	8
1.4. Obszary problemowe i obszary wsparcia	11
1.5. Problemy do rozwiązania w zakresie aktualizacji planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego	15
2. Rozwój demograficzny – zatrudnienie i bezrobocie	16
2.1. Demografia	18
2.2. Zatrudnienie i bezrobocie	19
3. Infrastruktura społeczna	25
3.1. Edukacja	25
4. Kultura i dziedzictwo kulturowe	38
5. Gospodarka	41
5.1. Informacje ogólne	41
5.2. Gospodarka morska i śródlądowa	49
5.3. Rybactwo i rybołówstwo	51
5.4. Budownictwo i mieszkalnictwo	53
6. Turystyka	56
7. Rolnictwo i leśnictwo	59
8. Ochrona środowiska	66
8.1. Zanieczyszczenie powietrza	66
8.2. Odpady	69
8.3. Wody	70
8.4. Gleby	73
8.5. Obszary chronione	74
9. Infrastruktura techniczna	76
9.1. Infrastruktura drogowa	76
9.1.1. Sieć dróg krajowych	77
9.1.2. Sieć dróg wojewódzkich	80
9.1.3. Drogi powiatowe	83
9.2. Infrastruktura i system transportu kolejowego	83
9.3. Transport lotniczy	85
9.4. Przejścia graniczne na terytorium województwa zachodniopomorskiego	86
9.5. Transport wodny	88
9.6. Infrastruktura inżynierska	89
9.6.1. Ochrona przed żywiołem wodnym	89
9.6.2. Gospodarka wodno – ściekowa	90
9.6.3. Elektroenergetyka	91
9.6.4. Odnawialne źródła energii	92
9.6.5. Gazownictwo	93
9.6.6. Telekomunikacja	93
10. Część graficzna	
10.1 Obszary chronione według ustawy o ochronie przyrody	
10.2 Komunikacja i infrastruktura techniczna	
10.3 Obszar oddziaływania układu dróg wojewódzkich o znaczeniu priorytetowym i dróg krajowych	
10.4 Komunikacja – pomiar ruchu w 2000 roku na drogach krajowych i wojewódzkich	

II. OCENA REALIZACJI INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO WRAZ Z WNIOSKAMI	95
1. Uwarunkowania prawne	95
2. Infrastruktura.....	96
2.1. Infrastruktura drogowa	96
2.1.1. Drogi krajowe	96
2.1.2. Drogi wojewódzkie	99
2.1.3. Drogi powiatowe	99
2.2. Transport publiczny.....	100
2.3. Transport lotniczy.....	101
2.4. Przejścia graniczne.....	102
2.5. Infrastruktura inżynierska.....	103
2.6. Infrastruktura transportu wodnego	107
2.7. Ochrona przed powodzią.....	108
3. Środowisko	109
3.1. Ochrona środowiska	109
3.2. Ocena środowiska przyrodniczego	113
4. Analiza ankiet gminnych i powiatowych.....	122
4.1. Ochrona przyrody	124
4.2. Dziedzictwo kulturowe	126
4.3. Transport	126
4.4. Infrastruktura techniczna.....	128
4.5. Planowanie przestrzenne.....	129
III. WNIOSKI DO ZMIAN PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO WYNIKAJĄCE Z OBOWIĄZUJĄCEGO PRAWA.....	130
1. Uwarunkowania prawne	130
1.1. Analiza Planu województwa wynikająca ze zmiany ustawy oraz innych dokumentów prawnych	130
1.1.1. Zmiana uwarunkowań prawnych po wejściu w życie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym	130
1.1.2. Zmiany innych aktów prawnych	134
IV. WNIOSKI DO ZMIAN PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO WYNIKAJĄCE ZE STRATEGII, PROGRAMÓW I PLANÓW OBOWIĄZUJĄCYCH NA POZIOMIE WOJEWÓDZKIM...	137
1. Analiza i wnioski z dokumentów wykonanych na szczeblu krajowym	137
2. Analiza i wnioski z dokumentów wykonanych na szczeblu wojewódzkim	146
3. Analiza i wnioski z opracowań planistycznych województw sąsiednich	161
4. Analiza uwarunkowań zewnętrznych wynikających z przystąpienia Polski do UE	162
5. Analiza Planu województwa pod względem metodologii opracowania	162
V. WNIOSKI KOŃCOWE	165
VI. RAPORT O STANIE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO.....	166

I. PRZEGLĄD ZMIAN W ZAGOSPODAROWANIU PRZESTRZENNYM WOJEWÓDZTWA

1. Struktura przestrzenna województwa

1.1. Podstawowe elementy sieci osadniczej – diagnoza

Na terenie województwa zachodniopomorskiego sieć osadnicza jest historycznie ukształtowana, składają się na nią 3233 jednostki osadnicze, w tym 61 miast.. Struktury miejskie wykazują znaczne dysproporcje pod względem wielkościowym. Najwięcej jest miast małych, poniżej 5000 mieszkańców, rozrzuconych po całym terenie województwa. W odniesieniu do struktury wiejskiej, wysoki udział, około 95%, to wsie o bardzo małym zaludnieniu (poniżej 300 mieszkańców).

Hierarchia struktury osadniczej i jej poziom określony jest przez stopień rozwoju społeczno-gospodarczego, rolę i miejsca w układzie powiązań międzynarodowych, krajowych i regionalnych. Z podziałem hierarchicznym wiąże się rola i miejsce jednostek w strukturze obsługi sieci osadniczej.

W planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego przyjęto następującą strukturę sieci osadniczej:

- poziom ponadregionalny z ośrodkiem metropolitalnym – Szczecinem i krajowym ośrodkiem zrównoważonego rozwoju, jakim jest Koszalin;
- poziom regionalny – to grupa miast w przedziale 50 – 100 tys. mieszkańców lub zbliżonych do tej wielkości. Ośrodkami regionalnymi są: Kołobrzeg, Stargard Szczeciński, Szczecinek, Świnoujście, a wspomagającymi te ośrodki są: Wałcz, Świdwin, Myślibórz;
- poziom ośrodków subregionalnych to: Białogard, Choszczno, Drawsko Pomorskie, Goleniów, Gryfice, Gryfino, Kamień Pomorski, Łobez, Myślibórz, Police, Pyrzyce i Sławno;
- ośrodki subregionalne uzupełniające to: Międzyzdroje, Darłowo, Połczyn Zdrój, Chojna, Dębno;
- poziom ośrodków rozwoju lokalnego stanowią ośrodki miejskie i wiejskie będące siedzibami gmin.

Ocena sieci osadniczej i jej hierarchii

Wadą hierarchii sieci osadniczej jest acentryczne położenie ośrodków ponadregionalnych (Szczecina i Koszalina), a w szczególności siedziby ośrodka wojewódzkiego. Rozmieszczenie ośrodków regionalnych i miast wspomagających te ośrodki jest w miarę równomiernie rozproszone po województwie. Brak jest wykształconego ośrodka ponadregionalnego w centralnej części województwa. Uwzględniając ich rolę poprzez miernik dostępności komunikacyjnej należy stwierdzić, iż znaczna większość ośrodków regionalnych i subregionalnych jest dobrze skomunikowana z ośrodkiem wojewódzkim. Jednak podstawowym mankamentem jest znaczna odległość, ponad 100 km od Szczecina, poza którą leży 30% jednostek osadniczych różnej rangi.

Analizując procesy demograficzne w latach 2004 – 2020, prognozuje się ubytki ludności, które dotkną głównie miasta. Wystąpi ujemne saldo wynikające z przyrostu naturalnego i migracji, które szacuje się na 71 tys. osób. Nastąpi dalsze przemieszczenie się

ludności z większych miast na tereny podmiejskie, nadmorskie i na pas pojezierzy. Natomiast ludność wiejska wzrośnie o około 30 tys. osób. Analizując wskaźniki demograficzne, należy stwierdzić, że poziom urbanizacji województwa jest bardzo wysoki i sięga 69,3% (w Polsce 61,7%). Największym udziałem ludności wiejskiej w stosunku do ogólnej liczby ludności charakteryzuje się powiat koszaliński – 77,4%, myśliborski 59,8% i pyrzycki 57,5%, najmniej ludności wiejskiej zamieszkuje w powiatach: stargardzkim – 32,8%, polickim 37,0%, szczecińskim 36,5%.

Wnioski

Uwzględniając rozmieszczenie sieci osadniczej, jej hierarchii, poziom obsługi, dostępność komunikacyjną należy uwzględnić:

- przemieszczanie się ludności z terenów dużych miast w strefę podmiejską,
- wypełnianie się struktur osadniczych w pasie nadmorskim, co może doprowadzić do zachwiania równowagi pomiędzy ludnością stałą i turystami, a chłonnością środowiska przyrodniczego,
- w pasie pojeziernym należy zrównoważyć rozwój zabudowy mieszkaniowej z chłonnością środowiska przyrodniczego i jego prawną ochroną,
- należy dążyć do wykształcenia ośrodka ponadregionalnego w centralnej części województwa,
- wstrzymać tendencję zabudowy mieszkaniowej na terenach zwartych rozłogów rolniczej przestrzeni produkcyjnej. Wprowadzić zasadę zabudowy w obrębie istniejących jednostek osadniczych,
- generalnie w strukturze osadniczej miast i wsi preferować system zabudowy gniazdowej – unikać wydłużonych pasm rozwojowych,
- zweryfikować plany zabudowy w obrębie obszarów przyrodniczych prawnie chronionych,
- działalność osadniczą na obszarze metropolitalnym i obszarach węzłowych intensywnej urbanizacji, musi posiadać plan zagospodarowania przestrzennego, jako koordynator wszelkich działań inwestycyjnych oraz wskazujący na rezerwy terenowe w gminach.

1.2. Organizacja struktury funkcjonalno – przestrzennej

Diagnoza stanu

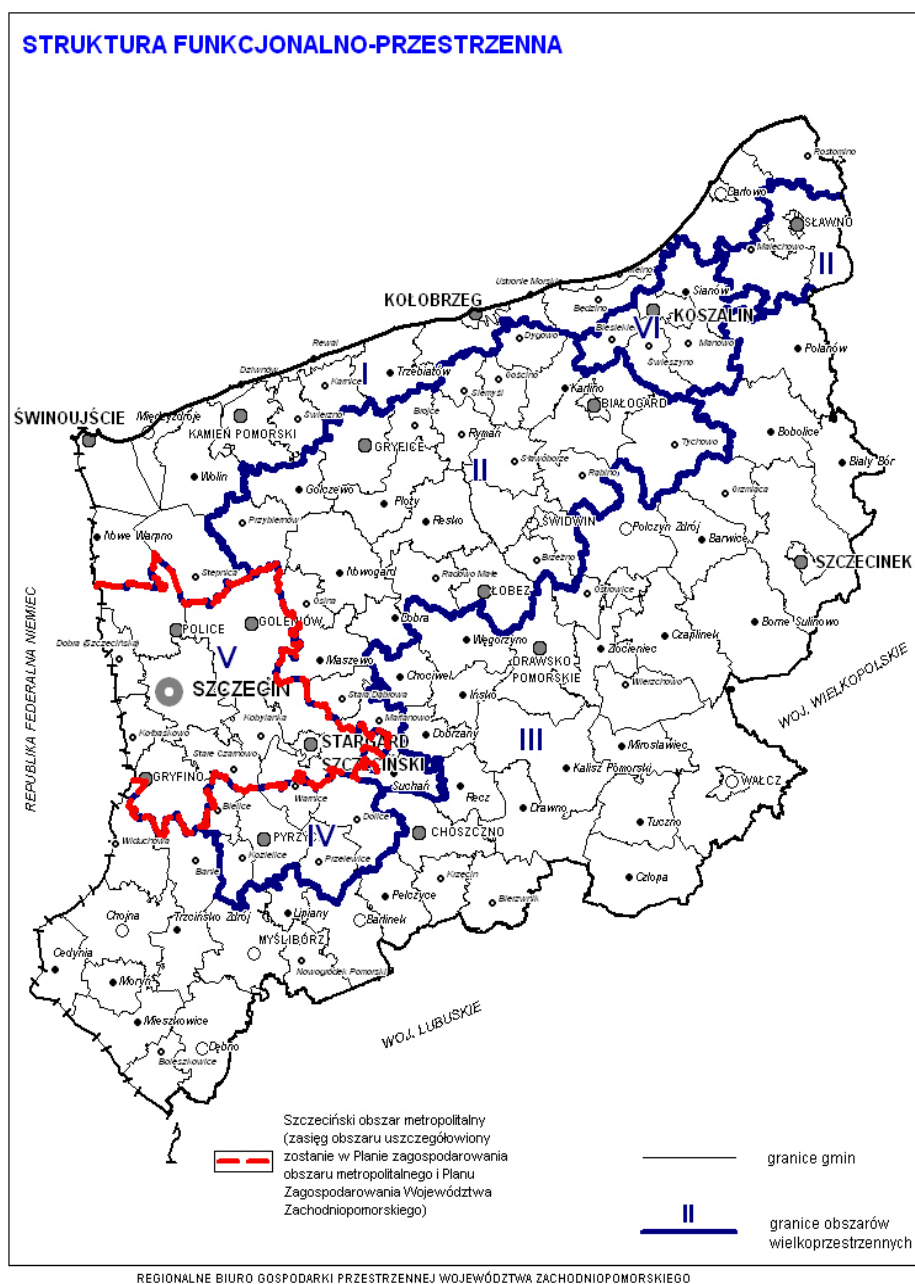
Uwarunkowania naturalne środowiska geograficznego decydowały o wydzieleniu struktury przestrzennej w województwie, która w części wschodniej i środkowej ma układ równoleżnikowy, a w zachodniej – południkowy. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa ma charakter planu struktury, co oznacza, że układ i wzajemne relacje elementów stanowią jedną całość, która jest zbudowana z poszczególnych elementów o określonym podobieństwie cech. Głównymi elementami struktury regionu jest środowisko przyrodnicze, osadnictwo i infrastruktura techniczna. Zachodzące między nimi relacje określają kształt i funkcjonowanie zagospodarowania przestrzennego w skali regionalnej. Tak określona struktura przestrzenna główna i wewnętrzna (funkcjonalna) przedstawia się następująco:

Uwzględniając różnorodność przyrodniczą i gospodarczą, preferencje i potencjał rozwoju poszczególnych gmin, województwo zachodniopomorskie podzielono na 6 wieloprzestrzennych obszarów o jednorodnych cechach.

Obszary wielkoprzestrzenne

- I. **Obszar funkcjonalny strefy nadmorskiej** o takich wiodących funkcjach, jak gospodarka morską, turystyka i uzdrowiska z zapleczem terenowym o funkcjach: rolniczej, produkcyjnej i usługowej. Utrzymanie funkcji ochronnych środowiska oraz zasobów wód podziemnych i powierzchniowych. Promowanie rolnictwa ekologicznego. Intensywna ochrona i rehabilitacja środowiska przeciwdziałająca tendencjom pasmowej zabudowy strefy brzegowej. W pasie przygranicznym prowadzenie współpracy przygranicznej w zakresie infrastruktury technicznej oraz rozwoju małych struktur portowych i zarządzania strefą przybrzeżną. Obszar wielokierunkowej aktywizacji gospodarczej i intensywnej urbanizacji. Rozwój rolnictwa i produkcji przemysłowej, a zwłaszcza przetwórstwa surowców lokalnych. Zachowanie walorów przyrodniczo-turystycznych.
- II. **Obszar selektywnej, wielofunkcyjnej aktywizacji gospodarczej** ze szczególnym uwzględnieniem funkcji turystycznej, uzdrowiskowej, rolniczej, leśnej i przetwórstwa. Wielofunkcyjny rozwój centrów urbanizacji. Zachowanie i kreowanie nowych form ochrony z uwzględnieniem wymogów zrównoważonego rozwoju gospodarczego. Zaplecze żywnościowe m.in. dla pasa nadmorskiego.
- III. **Obszar aktywizacji funkcji turystycznej** przy utrzymaniu funkcji ochronnych i rekreacyjnych. Rozwój rolnictwa ekologicznego. Współpraca przygraniczna. Strefa zachowania wartości przyrodniczych. Rozwój rolnictwa i leśnictwa oraz przetwórstwa rolno-leśnego. Selektywny rozwój innych funkcji produkcyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem istniejących gałęzi produkcji i przemysłu wydobywczego.
- IV. **Obszar bardzo intensywnego rolnictwa i przemysłu rolno-spożywczego** oraz rozwoju funkcji usługowo-produkcyjnej i aktywizacji gospodarczej – strefa zaplecza obszarów miejskich. Promowanie działów specjalnych rolnictwa. W południowej części rozwój funkcji turystycznej. Zachowanie reżimów ochronnych wód podziemnych i powierzchniowych (strefa ochronna jeziora Miedwie).
- V. **Szczeciński obszar metropolitalny** – obszar intensywnej urbanizacji, centrum administracyjno-gospodarczo-kulturalne, obszar węzłowy intensywnego rozwoju i przekształceń przestrzennych, strefa podmiejska intensywnego rozwoju, obszar przekształceń przestrzennych z zachowaniem funkcji ochronnych i oddziałujący transgranicznie (z uwagi na uwarunkowania prawne obszar ten został określony w przybliżeniu, granice tego obszaru zostaną dokładnie określone w planie zagospodarowania przestrzennego województwa oraz w planie zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego).
- VI. **Koszaliński obszar węzłowy** – obszar dynamicznej aktywizacji gospodarczej, intensywnego wielofunkcyjnego rozwoju i przekształceń przestrzennych w Koszalinie i na terenach przyległych. Komplementarny w stosunku do Szczecina ośrodek obsługi regionu, centrum gospodarczo-naukowo-kulturalne i obsługi ruchu turystycznego. Strefa podmiejska – gminy Sianów, Manowo, Świeszyno – rejon intensywnego rozwoju i przekształceń przestrzennych. Znaczące powiązanie funkcjonalno – przestrzenne z obszarem I. Modernizacja dróg krajowych nr 6 i 11. Ochrona walorów środowiska i krajobrazu.

WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE



Ocena aktualności

Ocena układów przestrzennych, czyli ich wartości, ma wymiar ilościowy i jakościowy wynikający z uznanych walorów, walorów sprawności ich funkcjonowania, określa skalę i zasięg występujących problemów i konfliktów oraz sposoby ich rozwiązania.

Ad. I Strefa nadmorska

Uwzględniając różne formy zainwestowania, a w szczególności w budownictwo i urządzenia rekreacyjne, strefa ta w regionie wykazuje największą dynamikę wzrostu. Natomiast zaplanowane zamierzenie w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej nie zostały zrealizowane. Wyjątek stanowi obejście drogowe Wolina, Dargobądzia i modernizacja drogi Nr 3 w obrębie Wolińskiego Parku Narodowego. W zakresie gospodarki wodno-ściekowej wystąpiła zdecydowana poprawa prawie we wszystkich miejscowościach nadmorskich.

Ad. II Strefa gospodarki rolnej i wielofunkcyjnej aktywizacji gospodarczej – występuje na południu od strefy nadmorskiej i ciągnie się równoleżnikowo od Nowogardu do Białogardu. Są to tereny rolnicze, w większości zajmowane przez byłe państwowe gospodarstwa rolne. Miasta w tej strefie wykazują znaczne ożywienie gospodarcze i budowę infrastruktury technicznej. Stanowią one główne miejsca zatrudnienia. Pozostały teren, a szczególnie wsie popegeerowskie wykazują znaczny stopień dekapitalizacji majątku trwałego i braku miejsc pracy.

Ad III Strefa gospodarki rolno – leśnej, selektywnej aktywizacji gospodarczej, w tym rozwoju turystyki.

Jest to strefa obejmująca południową i wschodnią część województwa – geograficznie zaliczana do pasa pojezierza pomorskiego. Obszar tej strefy posiada największy procentowy udział terenów przyrodniczych podlegających ochronie prawnej. Rozwój w tej strefie jest selektywny i ukierunkowany na turystykę pobytową i wodną. Z planowanych modernizacji infrastruktury drogowej wystąpiły tylko nieliczne przebudowy na wybranych odcinkach dróg. W zakresie gospodarki wodno-ściekowej większość występujących miast i dużych wsi posiada kompleksowe rozwiązania, co w znacznej mierze przyczyniło się do poprawy jakości wód w rzekach i jeziorach.

Strefa IV – intensywnej gospodarki rolnej – to obszar całego powiatu pyrzyckiego. W obrębie miast Pyrzyce i Lipian wystąpiły inwestycje przemysłowe. Z inwestycji drogowych nie zrealizowano żadnej obwodnicy, a tylko nastąpiła modernizacja drogi Nr 3 na odcinku Żabów – Pyrzyce i w samych Pyrzycach. Na całym tym terenie wystąpiła poprawa w zakresie gospodarki wodno-ściekowej, a szczególnie w zlewni rzeki Płoni.

Strefa V – strefa koncentracji procesów urbanizacyjnych – szczeciński obszar metropolitalny

W skali regionu w obszarze tym zachodzą i zachodzą największe procesy w zakresie przekształceń w obrębie samej struktury. Pod względem przyrodniczym usankcjonowano prawnie kilkanaście różnych form ochrony przyrody, zarówno w samym mieście Szczecinie, jak i w gminach sąsiadujących. Ostatecznie zostały uformowane leśne Kompleksy Promocyjne „Puszcze Szczecińskie” – są to Puszcza Bukowa, Wkrzańska i południowa część Puszczy Goleniowskiej.

Nie zrealizowano szeregu inwestycji związanych z gospodarką wodno-ściekową, a w szczególności w dziedzinie ochrony przeciwpowodziowej. Niewielkie inwestycje poczyniono w gazownictwie, energetyce.

Strefa VI – koszaliński obszar węzłowy

Na północy i południu tego obszaru występują obszary chronionego krajobrazu. Z inwestycji w zakresie infrastruktury technicznej wykonano tylko modernizacje istniejących układów komunikacyjnych. Częściowo zrealizowano i zmodernizowano infrastrukturę gospodarki wodno-ściekowej

Rozwój urbanistyczny tej struktury, koncentrował się głównie w szerokiej strefie podmiejskiej i dotyczył terenów gmin sąsiadujących. Przyrost zabudowy przeważnie jednorodzinnej dotyczy terenów gminy Dobra i Kołbaskowo. Natomiast najwięcej inwestycji przemysłowych i przemysłowo-składowych wystąpił w gminie Goleniów, w mieście Stargard Szczeciński i w gminie Kobylanka.

Wnioski

- Realizacja zadań inwestycyjnych w poszczególnych strukturach przestrzennych jest w małym stopniu zrealizowana w stosunku do zaplanowanych zadań.
- Największą dynamikę rozwoju zarówno budownictwa mieszkaniowego, jak i przemysłowego posiada strefa V – obszary przylegające do miasta Szczecina.
- W Szczecinie występuje zahamowanie procesów inwestycyjnych.
- Istotnym problemem, który tylko w niewielkim stopniu jest realizowany, jest ochrona przeciwpowodziowa.
- Gospodarka wodno-ściekowa lokalnie w gminach (poza miastem Szczecin) jest systematycznie realizowana.
- Problemy zaopatrzenia w energię elektryczną na poziomie średnich i niskich napięć występują w większości obszarów województwa. Należy pilnie opracować i realizować program reelektryfikacji.
- Na terenie wszystkich struktur występują kolizje pomiędzy ustalonymi obszarami NATURA 2000, a rozwojem gospodarczym.
- Wyznaczone obszary NATURA 2000 są niezgodne z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego i Programem Ochrony Środowiska.

1.3. Powiązania transgraniczne

Położenie województwa zachodniopomorskiego wzdłuż Morza Bałtyckiego (185 km brzegu morskiego) oraz wzdłuż granicy państwowej pomiędzy Polską a Niemcami (dolina Odry, Puszcza Wkrzańska, Zalew Szczeciński, wyspa Uznam) i sąsiedztwo z trzema województwami (strefy sandrowe z kompleksami leśnymi na obszarach wysoczyznowych nad dolinami Noteci i Warty), wywołuje potrzebę podejmowania wspólnych działań na rzecz ochrony środowiska na terenach przygranicznych, wzdłuż przeważającej długości granic. Potrzeba ta wynika z wieloletniego nawarstwienia się problemów wymagających rozwiązania w ramach współpracy międzynarodowej i międzyregionalnej w obszarze dwóch środowisk: morskiego i lądowego. Strefy przygraniczne państwa i województw wyróżniają się dużym nagromadzeniem obszarów cennych przyrodniczo objętych różnymi formami ochrony przyrody, stanowiącymi ważne ogniwa w krajowym systemie obszarów chronionych.

Przyjmując założenie, że rzeka graniczna i jej dolina mogą stać się w określonych warunkach stymulatorem kształtowania transgranicznych więzi regionalnych oraz mając świadomość obiektywnej nierozdzielności ekosystemów przez podziały administracyjne i świadomość wysokiej rangi znacznych fragmentów układu przyrodniczego strefy przygranicznej w europejskiej sieci ekologicznej, należałoby w planie zagospodarowania przestrzennego województwa odnieść ochronę środowiska do naturalnych struktur przyrodniczych (np. geomorfologiczno – hydrograficzno – geobotanicznych), sprzyjających zachowaniu różnorodności siedliskowej, a w szczególności zachowaniu siedlisk w wysokim stopniu naturalności. Takie podejście wymaga stałej i kompleksowej współpracy międzynarodowej. Dotyczy całej doliny rzeki Odry, jej estuarium i Zatoki Pomorskiej.

Zmiana sytuacji politycznej oraz społeczno – gospodarczej w Polsce i we wschodnich Niemczech w latach 90. spowodowała, że współpraca międzynarodowa mająca na celu ochronę cennych obszarów przyrodniczych w rejonach przygranicznych nabrała oczekiwanego wymiaru. Efektem wielu inicjatyw podejmowanych wcześniej na rzecz

utworzenia transgranicznego obszaru chronionego w dolinie Odry, była „Wspólna Deklaracja w sprawie utworzenia obszaru chronionego w Dolinie Dolnej Odry”, podpisana w 1992 roku w Bonn przez stronę polską i niemiecką. Na mocy tego dokumentu powołany został obszar o nazwie „Międzynarodowy Park Dolna Odra”, którego centralną częścią był teren między Kanalem Hohensaaten – Fridrichstal i nurtem Odry wraz z przyległymi terenami po stronie niemieckiej oraz teren Międzyodrza od Widuchowej po kanał Skońnica po stronie polskiej. Cele utworzenia tego transgranicznego obszaru określone zostały następująco :

- ochrona przyrody ze szczególnym uwzględnieniem naturalnych ekosystemów oraz ich zabezpieczenia przed negatywnym wpływem działalności człowieka,
- szczególna ochrona bytujących gatunków roślin i zwierząt oraz biotopów poprzez utworzenie na tym obszarze kombinacji strefy ochrony ścisłej, częściowej i wspierającej, w których na podstawie skoordynowanego planu ochrony i zarządzania obowiązywać będą zróżnicowane warunki ochrony,
- badania naukowe, edukacja ekologiczna i kwalifikowana turystyka przyrodnicza,
- rozwój turystyki w strefie graniczącej z obszarami ochrony ścisłej i częściowej.

Podpisujący ten dokument zobowiązali się do zagwarantowania każdej ze stron swobodnego korzystania z odrzańskiej drogi wodnej oraz wykorzystywania doliny dolnej Odry w zabiegach przeciwdziałających zagrożeniu powodziowemu. Na tym obszarze ochrona przyrody i krajobrazu oraz funkcja przeciwpowodziowa są ze sobą integralnie związane i nie mogą się wykluczać.

Aktualnie „Międzynarodowy Park Dolna Odra” obejmuje znacznie większy obszar. Po stronie niemieckiej jest to utworzony w 1995 roku Park Narodowy „Dolina Dolnej Odry” (Unteres Odertal) oraz strefa wspierająca o statusie obszaru chronionego krajobrazu, a po stronie polskiej utworzone w 1993 roku Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry i Cedyński Park Krajobrazowy z otulinami.

Nowe zobowiązania współpracy polsko – niemieckiej związane będą z proponowanym utworzeniem na obszarze Puszczy Wkrzańskiej transgranicznego obszaru chronionego p.n. „Świdwie – Gottesheide”. Obszar ten obejmować będzie rezerwat „Świdwie” i projektowany rezerwat „Pepowo”, a po stronie niemieckiej rezerwat „Gottesheide” oraz obszary wspomagające. Ideą utworzenia tego obszaru chronionego jest zagwarantowanie prowadzenia wspólnej polityki ochrony, zagospodarowania i zarządzania na terenach o podobnych cennych walorach przyrodniczych i krajobrazowych, powiązanych ze sobą w sposób naturalny (obszar zlewni jeziora Świdwie). Ma to istotne znaczenie dla rezerwatu „Świdwie” (obiekt chroniony Konwencją Ramsarską), który w dużym stopniu uzależniony jest od stabilności ekologicznej na obszarach funkcjonalnie z nim związanych.

W strefie przygranicznej województwa zachodniopomorskiego z sąsiednimi województwami (pomorskim, wielkopolskim, lubuskim) znajduje się kilkanaście obszarów objętych różnymi formami ochrony przyrody, które po reformie administracyjnej kraju przeprowadzonej w 1998 roku, znalazły się co najmniej w 2 województwach. Są to: Drawieński Park Narodowy z otuliną, Barlinecko – Gorzowski Park Krajobrazowy z otuliną, Park Krajobrazowy „Ujście Warty” oraz 10 obszarów chronionego krajobrazu. Po obu stronach granicy województw muszą być więc przestrzegane zakazy i ograniczenia obowiązujące na obszarach chronionych i w ich otulinach, określone w odpowiednich aktach prawa miejscowego.

Kontynuowanie lub podjęcie współpracy międzywojewódzkiej konieczne jest również w odniesieniu do innych obszarów przyrodniczych, zwłaszcza stanowiących zasoby użytkowe np. kompleksy leśne, główne zbiorniki wód podziemnych (szczególnie wymagające najwyższej lub wysokiej ochrony), złoża kopalin a także strefy ochronne ujęć wód podziemnych, obszary zlewniowe rzek, w tym ich obszary źródłowe.

Użytkowanie przestrzeni przyrodniczej w strefach przygranicznych nie może tworzyć barier w funkcjonowaniu powiązań ekologicznych oraz w kształtowaniu systemów ochrony przyrody.

Przyjęty w Meklemburgii-Pomorzcu Przednim model pasmowego kształtowania sieci osadniczej (rozwoju przestrzeni zurbanizowanej czy też model zdecentralizowanej koncentracji) realizowany przez Wspólny Wydział Planowania Przestrzennego Kraju Związkowego Brandenburgii i Berlina ma określone implikacje dla przestrzennego rozwoju naszego województwa. Dotyczy to również sfery gospodarczej. W odróżnieniu od Niemiec, układ sieci osadniczej w Południowej Skanii, z rozproszonymi centrami koncentracji, ma niewielki wpływ na rozwiązania wprowadzane w województwie zachodniopomorskim, bowiem wszystkie kontakty odbywają się drogą morską, a więc za pośrednictwem wybranych jednostek sieci, posiadających porty morskie lub lotnicze.

Ocenia się, że zobowiązania wynikające z zapisów „Traktatu o przystąpieniu Polski do UE” w dziedzinie kształtowania i ochrony środowiska naturalnego determinować będą działania administracji rządowej i samorządowej, co najmniej do połowy następnej dekady. Odnotować należy utworzenie Międzynarodowego Parku Doliny Dolnej Odry. Po stronie polskiej ma on status parku krajobrazowego, po stronie niemieckiej narodowego, ale przedmiot i formy ochrony są takie same. Podejmowane są działania zmierzające do ustanowienia wspólnego polsko-niemieckiego rezerwatu przyrody Świdwie-Gottesheide, czy postulowanego przez polskich i niemieckich przyrodników, obejmującego blisko połowę byłego województwa szczecińskiego, rezerwatu biosfery (oprotestowanego po stronie polskiej przez wszystkie zainteresowane gminy i szereg instytucji). Podobnie rzecz się ma z programem Zielona Wstęga Odra-Nysa, eliminującym aspekty transportowe zagospodarowania rzeki. Działania te mogą mieć daleko idące konsekwencje dla realizacji zamierzeń rozwojowych regionu i poszczególnych gmin, szczególnie na skutek ograniczania swobody lokalizacji obiektów produkcyjnych o różnym stopniu uciążliwości dla środowiska. Bardzo ważna dla województwa jest także realizacja środowiskowo-wodnej i przeciwpowodziowej warstwy Programu dla Odry 2006, będąca efektem tzw. inicjatywy szczecińskiej po wielkiej powodzi w 1997 r.

Ocena

Wynikające z położenia transgranicznego problemy to:

- obszary wspólnie przyrodniczo chronione, które są realizowane po stronie polskiej i niemieckiej,
- utrzymanie żeglugi na Odrze jest ograniczone ze względu na brak realizacji ustaleń w programie Odra 2006,
- zanieczyszczenia transgraniczne ze strony polskiej i niemieckiej są stopniowo likwidowane,
- zmodernizowano linię kolejową Szczecin – Berlin, na odcinku Berlin – granica Państwa.

Wnioski

Współpraca na pograniczu polsko-niemieckim jest dobrze rozwijana pod względem planowania przestrzennego. Opracowywane są wspólne projekty:

- dla wysp Wolin i Uznam,
- strefy podmiejskiej miasta Szczecina i terenów Meklemburgii Pomorza Przedniego,
- trwają wspólne prace na terenach przyrodniczych Doliny Dolnej Odry,
- nadal brak jest ściślejszej współpracy na poziomie gminnym w zakresie tworzenia planów zagospodarowania przestrzennego i strategii rozwoju.

1.4. Obszary problemowe i obszary wsparcia

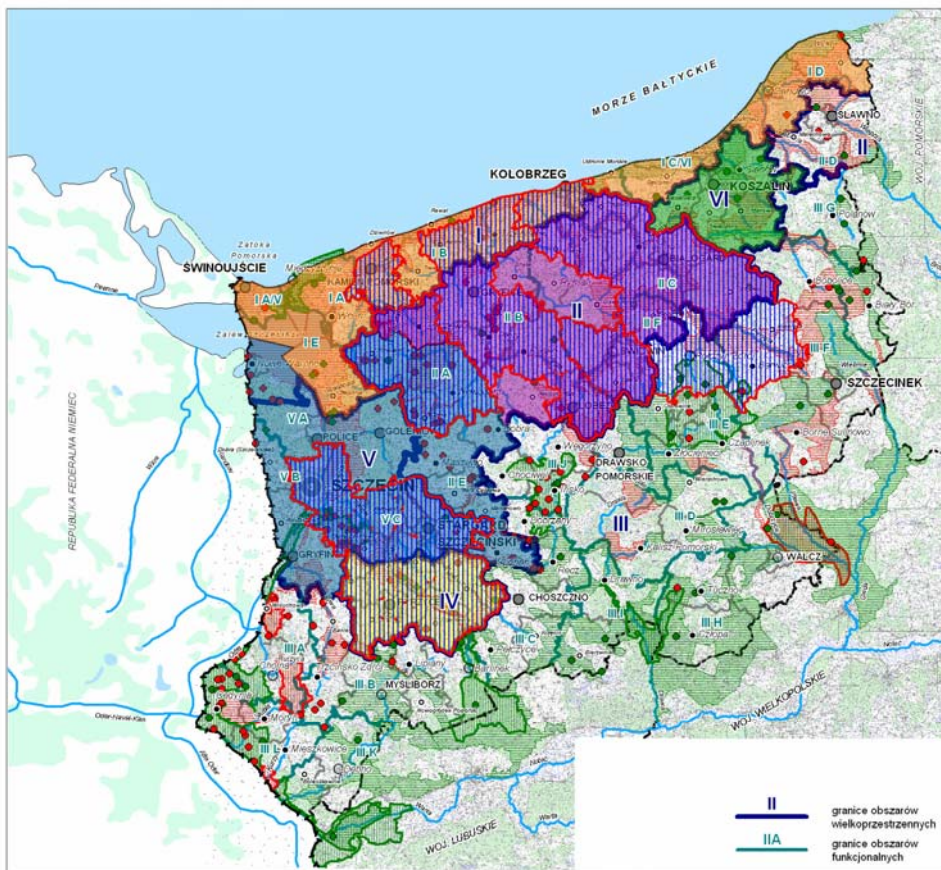
Diagnoza stanu

Obszary problemowe wyróżnione w oparciu o analizy stanu, ujawniają naruszenie równowagi w zagospodarowaniu przestrzennym. Według definicji zawartej w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym obszarami problemowymi są tereny gdzie zachodzą szczególne zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej, gdzie występują lub mogą występować konflikty w obrębie ochrony środowiska czy ochrony interesu społecznego.

W województwie zachodniopomorskim można wyróżnić następujące obszary problemowe:

- obszar struktury I – pas nadmorski,
- obszar struktury IV – intensywnej gospodarki rolnej a ochrona wód wysokiej jakości,
- obszar struktury VI – zurbanizowany węzeł rozwoju a ochrona środowiska,
- obszar struktury V – obszar metropolitalny wraz z potencjalnymi obszarami intensywnego rozwoju i płynące stąd zagrożenia dla otaczających je przyrodniczych obszarów chronionych,
- środkowy obszar województwa – strefa II – obszar aktualnie w recesji gospodarczej,
- obszary zlewni rzek: Wołczenicy, Płoni, Regi i Parsęty.

**OKRESOWA OCENA PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO
OBSZARY PROBLEMOWE**



OZNACZENIA:

OBSZARY CHRONIONE - UZNANE

- PARKI NARODOWE
- REZERWATY PRZYRODY
- PARKI KRAJOBRAZOWE
- OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU

OBSZARY PROJEKTOWANE I PROPONOWANE DO OCHRONY

- REZERWATY PRZYRODY
- PARKI KRAJOBRAZOWE
- OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU

INNE OZNACZENIA

- GRANICA PAŃSTWA
- GRANICE WOJEWÓDZTW
- GRANICE GMIN
- LASY
- WODY

OBSZARY PROBLEMOWE:

- Obszar struktury I - pas nadmorski
- Środkowy obszar województwa - strefa II
- Obszar struktury IV - intensywnej gospodarki rolnej
- Obszar struktury V - obszar metropolitalny z potencjalnymi obszarami intensywnego rozwoju
- Obszar struktury VI - zurbanizowany węzeł rozwoju

Obszary zlewni rzek:

- Płoni
- Regi
- Wólczenicy
- Parsęty

II granice obszarów wielkoprzestrzennych
IIA granice obszarów funkcjonalnych

REGIONALNE BIURO GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

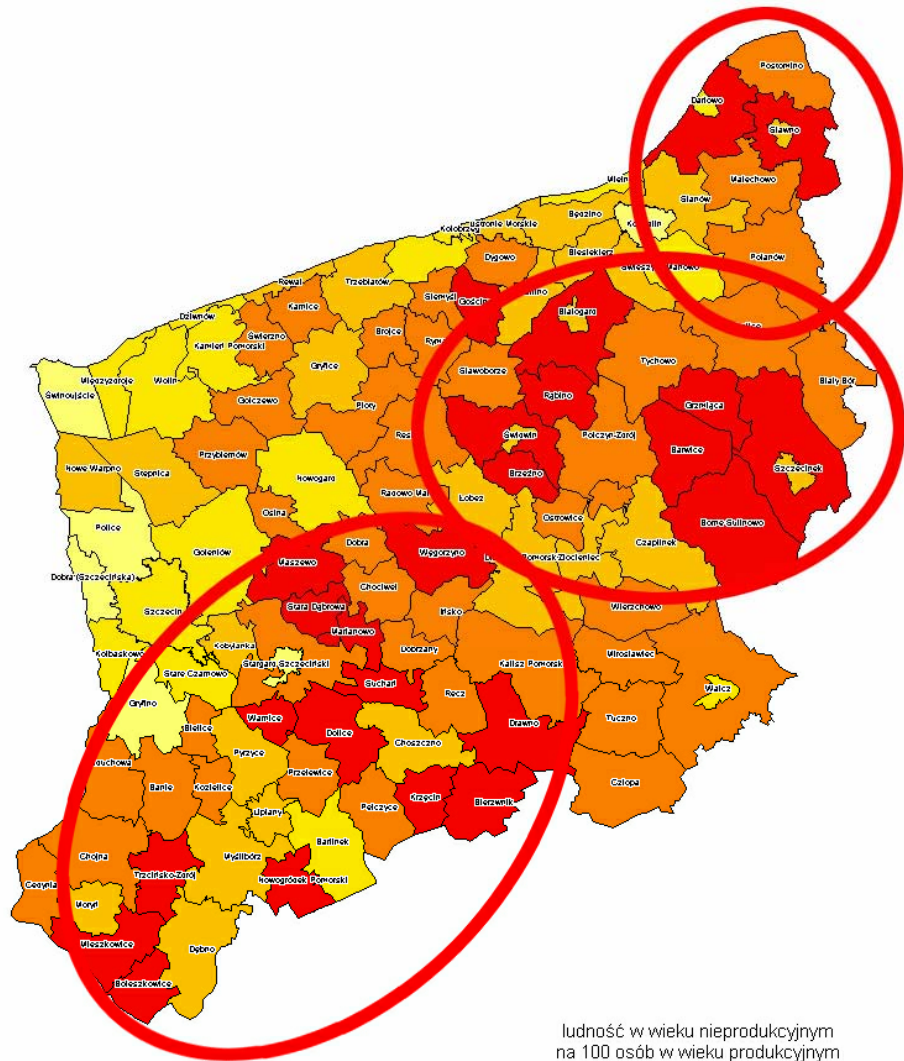
W Planie województwa nie określono obszarów wsparcia – w rozumieniu ustawy z dnia 12 maja 2000 r. o zasadach wspierania rozwoju regionalnego, gdyż kryteria ich wyznaczenia nie zostały sprecyzowane w dokumentach rządowych i nie są one ustalone do dnia dzisiejszego. W zaktualizowanej koncepcji przestrzennego zagospodarowania Kraju z października 2005 roku jest mowa o obszarach problemowych kraju, których rozwój jest na tyle silnie strukturalnie zakłócony przez czynniki społeczne i gospodarcze, iż regiony te bez pomocy z zewnątrz nie zdołają owych zakłóceń przewyciężyć¹. Wskazano trzy takie tereny na obszarze Polski, obszar środkowe Pomorze (podregion koszaliński i słupski) obejmuje część województwa zachodniopomorskiego. Nie mniej obszarów wsparcia na obszarze naszego województwa jest więcej i oprócz wspomnianych wyżej obszarów, zalicza się również tereny leżące w południowej części naszego województwa. W założeniach Narodowej strategii rozwoju regionalnego na lata 2007 – 2013² do obszarów wsparcia zaliczono:

- wielofunkcyjne obszary wiejskie,
- obszary dominacji byłych RGR-ów,
- peryferyjnych obszarów przygranicznych,
- regionów koncentracji przemysłu wydobywania węgla kamiennego,
- obszarów koncentracji przemysłu stoczniowego,
- obszarów koncentracji niektórych branż przemysłu przetwórczego i lekkiego,
- obszary i miasta zdominowane przez wielkie zakłady powiązane z sektorem obronnym,
- obszary metropolitalne.

¹ Zaktualizowana koncepcja przestrzennego zagospodarowania Kraju. Warszawa październik 2005 roku.

² założenia Narodowej strategii rozwoju regionalnego na lata 2007 – 2013. Ministerstwo Gospodarki i Pracy. Warszawa 2004.

Współczynnik obciążenia ekonomicznego w roku 2004



ludność w wieku nieprodukcyjnym
na 100 osób w wieku produkcyjnym

65 do 71,7	(25)
60 do 65	(41)
55 do 60	(26)
50 do 55	(16)
45,9 do 50	(6)

 Obszary wsparcia

opracowanie: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

Ocena

Pod względem planistycznym nie wykonano żadnych prac pozwalających ujawnić konflikty i wskazać drogi rozwiązania.

Wnioski

- należy w pierwszej kolejności opracować studia i analizy z zakresu rozwoju regionalnego obszarów problemowych,
- ustalić programy inwestycyjne priorytetowe dla tych obszarów.

1.5. Problemy do rozwiązania w zakresie aktualizacji planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego

a) Efekty wykorzystania stanu zainwestowania

- ocena i właściwe utrzymanie stanu posiadania – weryfikacja istniejących zakładów przemysłowych, zainwestowania rolniczego i innych przedsiębiorstw zlikwidowanych,
- aktualizacja środowiska przyrodniczego i kulturowego o najwyższych wartościach,
- adaptacja zainwestowania do nowych warunków rozwoju poprzez restrukturyzację i modernizację,
- określenie rezerw tkwiących w użytkowaniu i zainwestowaniu stref i podstref struktury przestrzennej, zakładając efektywne ich wykorzystanie i rozwój jakościowy.

b) Tworzenie warunków do poprawy jakości życia i rozwoju zrównoważonego w zakresie:

- zachowanie właściwych proporcji pomiędzy elementami zagospodarowania przestrzennego, środowiskiem przyrodniczym i potrzebami społecznymi,
- poprawy walorów estetycznych struktur przestrzennych i krajobrazu,
- określenie zasad i proporcji w poszczególnych strukturach pomiędzy zasobami pracy, zamieszkania i wypoczynku,
- oceny i poprawy funkcjonowania infrastruktury technicznej w regionie.

c) Propozycje zwiększenia konkurencyjności województwa to przede wszystkim:

- ocena i identyfikacja struktur przestrzennych w zakresie atrakcyjności środowiska przyrodniczego i warunków życia mieszkańców,
- koncentracja elementów infrastruktury społecznej i gospodarczej sprzyjającej innowacyjności i sprawności zarządzania,
- określenia obszarów w pełnym zakresie dla nowych inwestorów – katalog promocyjny,
- zapewnienie niezawodności funkcjonowania systemów zasilania i powiązań komunikacyjnych,
- otwartość struktur przestrzennych i bogactwo ofert lokalizacyjnych.

d) Zasad, które należy uwzględnić w zagospodarowaniu przestrzennym:

Zmiany paradygmatu zagospodarowania przestrzennego obligują do określenia zasad zagospodarowania przestrzennego odpowiadających współczesnym wymaganiom i wyzwaniom przeszłości. U podstaw tych zasad tkwi imperatyw:

- prymat rozwoju jakościowego nad ilościowym z zachowaniem rozwoju zrównoważonego,
- symbioza środowiska zurbanizowanego i przyrodniczego,
- wielofunkcyjność struktur przestrzennych,
- zastosowanie w strukturze regionu odpowiedniej skali i stopień koncentracji inwestycji,
- wpisanie dziedzictwa kulturowego w struktury przestrzenne i otaczający krajobraz,
- przełamanie monofunkcyjności struktur przestrzennych poprzez tworzenie zróżnicowanych układów wielofunkcyjnych, wykorzystujących cechy najlepszych technologii BAT,
- tworzenie sieciowo – gniazdowych układów przestrzennych sprzyjających rozwojowi społecznemu i gospodarczemu, podnoszących konkurencyjność i innowacyjność regionu,
- przełamanie barier i ograniczeń rozwoju (macierz pól konfliktów),
- redukcja napięć i konfliktów w funkcjonowaniu struktur przestrzennych,
- wykorzystanie szans i możliwości tkwiących w zagospodarowaniu przestrzennym,
- poprawa ładu przestrzennego.

2. Rozwój demograficzny – zatrudnienie i bezrobocie

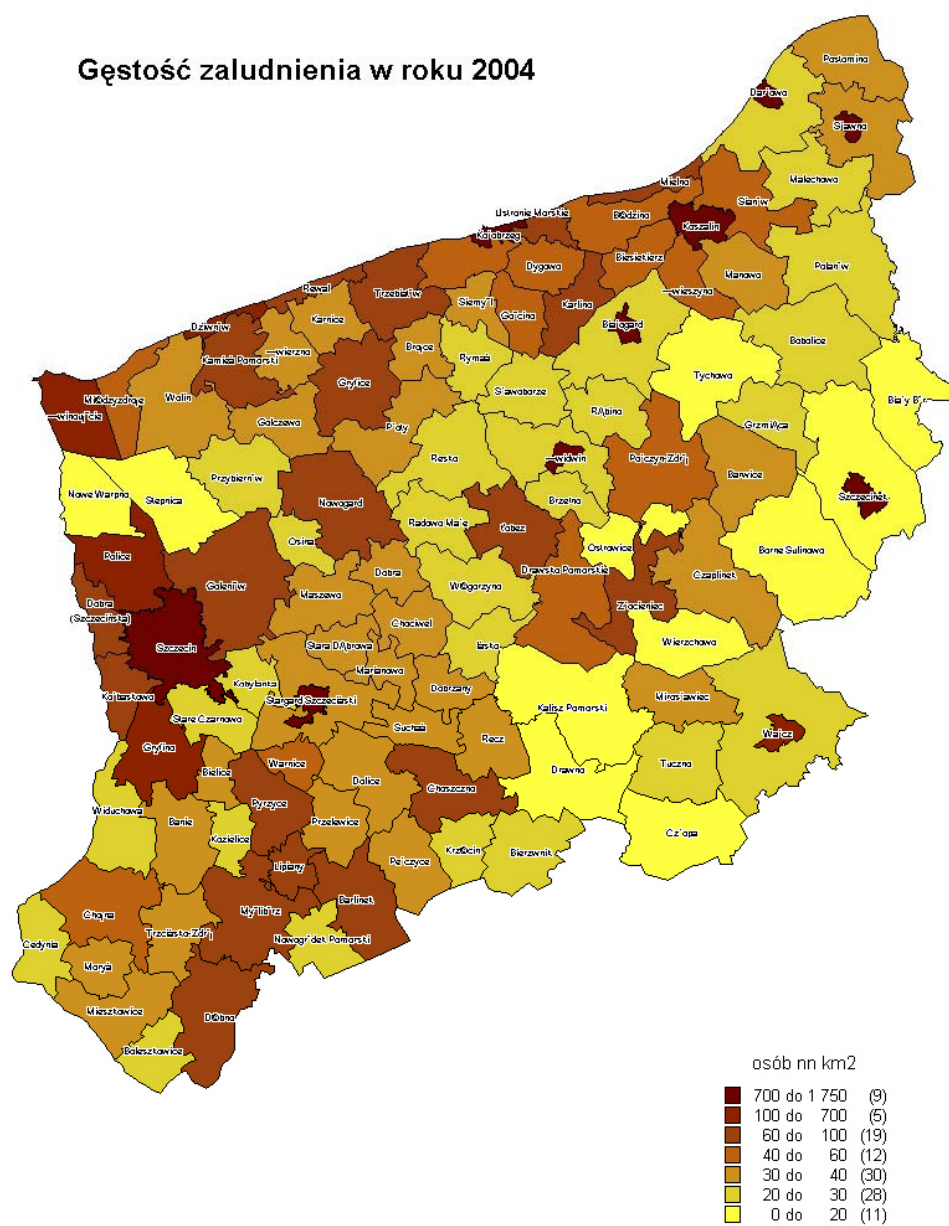
Według danych Głównego Urzędu Statystycznego w dniu 31 grudnia 2004 r. obszar województwa zachodniopomorskiego, zamieszkiwało 1.694.865 osób (11 miejsce w kraju).

Liczba ludności regionu od wielu lat pozostaje niezmienna, w ciągu ostatnich 5 lat nastąpił spadek ludności o 3070 osoby, tj. zaledwie o 0,18% (w roku 2000 liczba mieszkańców wynosiła 1.697.935 osób).

Średnia gęstość zaludnienia 74 osoby na km², znacznie odbiega od średniej krajowej wynoszącej 122 osoby na km². W regionie zachodniopomorskim przeciętną gęstość zaludnienia przekroczone jest jedynie w największych miastach takich jak Szczecin, Koszalin, Świnoujście, w pozostałych powiatach jest ona znacznie mniejsza. Do obszarów o najmniejszej gęstości zaludnienia należą powiaty stanowiące południowe i wschodnie obrzeża województwa: drawski, choszczeński, walecki, koszaliński. 51,3% ogółu ludności województwa stanowią kobiety (w kraju – 51,6%), na 100 mężczyzn przypada 105 kobiet.

Województwo zachodniopomorskie w roku 2004 zanotowało dodatni przyrost naturalny na 1000 mieszkańców wynoszący 0,4 na 1000 ludności (w 2002 1,0) w porównaniu z krajowym wynoszącym minus 0,2 (w 2002 minus 5,7). W roku 2003 w ruchu naturalnym ludności województwa zanotowano 15926 urodzeń żywych i 15249 zgony w tym 125 zgony niemowląt.

Gęstość zaludnienia w roku 2004



opracowanie: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

2.1. Demografia

Pomimo dodatniego przyrostu naturalnego w województwie zachodniopomorskim zaznacza się tendencja starzenia się społeczeństwa. Na przestrzeni ostatnich lat zanotowano spadek liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym od 24,44 % w 2000 r., do 21,06% w roku 2004 (w kraju 20,25%). W wartościach bezwzględnych jest to 383731 osób w wieku przedprodukcyjnym w 2002 r. i 368890 w 2003 r. 356939 w roku 2004.

Nieznacznie zwiększyła się liczba ludności w wieku produkcyjnym, z 62 % w roku 2000, do 65,1% w roku 2004. W liczbach bezwzględnych kształtuje się to odpowiednio, w roku 2000 – 1.056257, 2003 – 1.093.408. Wzrosła liczba osób w wieku poprodukcyjnym z 13,5% w roku 2000, do 13,9% w roku 2004 (w kraju 15,2%). W liczbach bezwzględnych kształtuje się to następująco: 2000 – 226.657, 2004 – 235.239 osób.

Wskaźnik obciążenia ekonomicznego tj. liczba ludności w wieku przed- i poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym, wynosił w 2000 r. – 60,7, w 2004 – 53,7. Systematyczne zmniejszanie się jego wartości spowodowane jest wejściem w wiek produkcyjny echa powojennego wyżu demograficznego. Obecnie w wieku produkcyjnym są zarówno roczniki powojennego wyżu demograficznego jak i pokolenie ich dzieci. Zmniejszyła się też znacznie grupa osób w wieku przedprodukcyjnym co spowodowane jest spadkiem liczby urodzeń. Stosunek liczby osób w wieku nieprodukcyjnym do liczby osób w wieku produkcyjnym, będzie niestety powoli ulegał pogorszeniu. Osoby z roczników powojennych będą w najbliższym czasie przechodzić w wiek poprodukcyjny, które nie zrekompensują wchodzące w wiek produkcyjny mniej liczne roczniki końca lat 80., lat 90. i początku XXI wieku. Według prognoz demograficznych od roku 2010 wskaźnik ten po osiągnięciu wartości 50,8 zacznie gwałtownie rosnać, by w roku 2020 osiągnąć wartość 64,9 a w roku 2030 aż 72,1 !

69,4% ludności regionu zamieszkuje w miastach (w kraju wskaźnik urbanizacji wynosi 61,8%). Na terenie województwa znajdują się 62 miasta. Od 2000 roku przybyło jedno miasto (1 stycznia 2004 prawa miejskie otrzymał Dziwnów). Tylko 2 miasta, Szczecin i Koszalin, przekraczają liczbę 100 tysięcy mieszkańców, 9 jest średniej wielkości o liczbie mieszkańców w przedziale 20 – 100 tysięcy, 14 małych o liczbie mieszkańców w przedziale 10 – 20 tys. oraz 37 bardzo małych do 10 tys. mieszkańców.

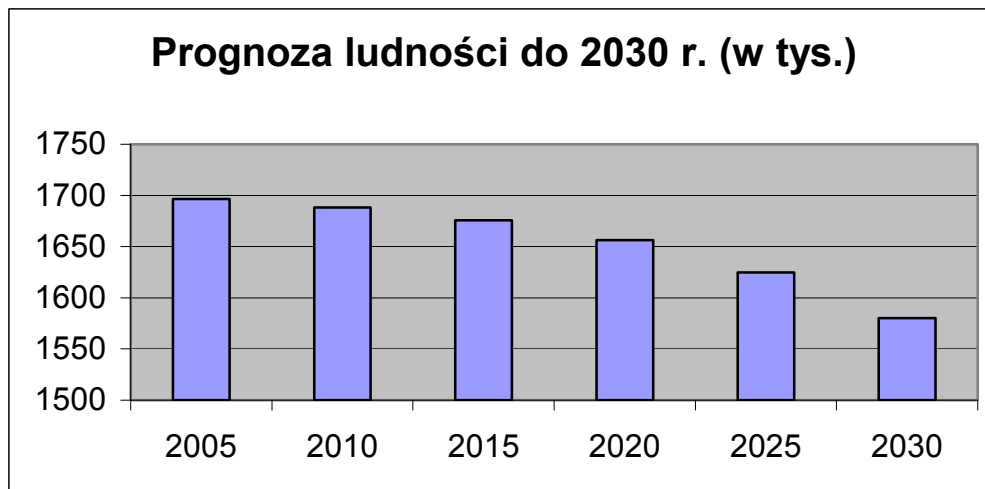
Mieszkańcy dwóch największych miast w regionie stanowią jedną trzecią (30,7%) ogólnej liczby ludności, natomiast mieszkańcy 37 najmniejszych miast zaledwie 8,0% ludności województwa.

W ostatnich latach wzrasta ogólna liczba migracji. W 2001 r. zmieniło miejsce zamieszkania ogólnie 19.050 osób, a roku 2004 już 22.265. Wśród migracji stale dominuje nadwyżka odpływu nad napływem ludności. Powiększyło się ujemne saldo migracji z i – 1048 osoby w roku 2001 do - 1392 osób w roku 2004. Obszarami o największym wskaźniku ujemnego salda migracji jest centralna i południowo-wschodnia część województwa. Ujemne saldo migracji w przeliczeniu na 1000 mieszkańców przekracza –4 w powiatach: waleckim (- 5,9), drawskim (-4,7) świdwińskim (-4,7) i choszczeńskim (-4,1). Nierekompensowanie ujemne salda migracji przyrostem naturalnym sprawia, że tereny te stały się obszarem dość wyraźnej depopulacji.

W migracjach między miastem, a wsią przeważa przemieszczanie się ludności na wieś.

Przyczynę odpływu migracyjnego z dużych miast można upatrywać w przemieszczaniu się osób wykształconych i zamożnych do gmin satelickich miast, mimo dalszego związania z miastem przez pracę, handel, usługi.

Prognozę zmian w liczbie ludności do roku 2030 obrazuje poniższy wykres:



Źródło: WUS w Szczecinie

Zgodnie z prognozą demograficzną, liczba ludności województwa w 2010 r., spadnie do 1.688.200, tj. w stosunku do roku 2003 o 0,5%. Liczba osób w wieku przedprodukcyjnym spadnie do 301,1 tys., w wieku produkcyjnym wzrośnie do 1119,3 tys., w wieku poprodukcyjnym wzrośnie do 267,8 tys.

Przyczyna obniżania liczby urodzeń związana jest z ogólnym zubożeniem społeczeństwa, spowodowanym trudną sytuacją na rynku pracy, zmianą systemu wartości, zmianą zachowań prokreacyjnych.

W najbliższych latach należy się liczyć ze spadkiem liczby urodzeń, spadkiem umieralności i wzrostem przeciętnej długości życia. Nastąpi znaczne przesunięcie w proporcjach między ilością osób w wieku produkcyjnym a poprodukcyjnym, co doprowadzi do wzrostu obciążeń ekonomicznych w regionie, a w konsekwencji konieczności zapewnienia opieki zdrowotnej, trudności w zapewnieniu świadczeń emerytalnych, bezrobocia wśród nauczycieli oraz konieczności likwidacji placówek oświatowych.

2.2. Zatrudnienie i bezrobocie

W województwie zachodniopomorskim na koniec 2004 r. liczba osób aktywnych zawodowo wyniosła 732 tys., w tym 566 tys. osób pracujących i 166 tys. bezrobotnych. Zdecydowaną większość bo 96%, zatrudniona była w jednostkach sektora prywatnego, pozostali pracowali w jednostkach należących do sektora publicznego (przedsiębiorstwa państwowe, komunalne i jednostki budżetowe).

Wskaźnik zatrudnienia (udział ludności pracującej w ogólnej liczbie ludności w wieku 15 lat i więcej) był niski w III kwartale 2004 r. wyniósł 41,6%, była to wielkość niższa od średniej dla Polski wynoszącej 44,9%. Wskaźnik ten w województwie podobnie jak w kraju wskazuje na niższy poziom zatrudnienia kobiet. W województwie zachodniopomorskim wskaźnik dla mężczyzn wyniósł 47,6 a dla kobiet zaledwie 36,1; w całym kraju odpowiednio 51,5 i 38,8

Również udział w rynku pracy był relatywnie niski. Współczynnik aktywności zawodowej dla analogicznego okresu wyniósł 53,9%(61,5% dla mężczyzn i 48,2% dla kobiet, był więc porównywalny z wartością tego współczynnika dla Polski wynoszącą 54,8% (62,4 % dla mężczyzn i 47,2 % dla kobiet).

Korzystna natomiast była struktura zatrudnienia. Na podstawie danych na koniec roku 2004 udział pracujących w sektorze rolnictwo i leśnictwo, rybactwo (z uwzględnieniem rolników indywidualnych) wynosił 9,3%, podczas gdy w kraju w sektorze tym pracuje 21,9%, wyższy niż przeciętny był udział liczby pracujących w przemyśle 30,3%, przy 29,2% w kraju, jak również w sektorze usługowym gdzie pracowało 57,3% zatrudnionych, przy średniej krajowej mającej wartość 48,9%.

Dominujący udział w zatrudnieniu z sektorze przedsiębiorstw w 2005 r. miały: przemysł 55,1%, oraz handel i naprawy 16,3%. Po raz pierwszy więcej osób zatrudnionych było w obsłudze nieruchomości i firm (7,2%) niż w budownictwie 7,1% i transporcie i gospodarka magazynowa 6,2 %

Przeciętne zatrudnienie w poszczególnych sekcjach sektora przedsiębiorstw kształtowało się następująco:

Wyszczególnienie		III 2003 r.	III 2004 r.	Analogiczny okres roku poprzedniego =100	III 2005 r.	Analogiczny okres roku poprzedniego =100
Sektor przedsiębiorstw w tym:		157636	146279	92,8	154212	105,4
Przemysł		84019	81408	96,9	85032	104,5
W tym:	Górnictwo i kopalnictwo	745	619	83,1	572	92,4
	Przetwórstwo przemysłowe	73253	72620	99,1	76820	105,8
	Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, wodę, gaz	8434	8169	96,8	7640	93,5
Budownictwo		12652	10934	86,4	11022	100,8
Handel i naprawy		23809	23149	97,2	25108	108,5
Hotele i restauracje		3189	3233	101,4	3912	121,0
Transport, gospodarka magazynowa i łączność		12007	10836	90,2	10221	94,3
Obsługa nieruchomości i firm		9638	8627	89,5	11042	128,0

Źródło: WUS w Szczecinie

Przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw w marcu 2005 r. wyniosło 154212 osób i było wyższe w porównaniu do marca 2004 r. o 5,4%. W przemyśle zatrudnienie zwiększyło się o 4,5% jedynie za sprawą wzrostu zatrudnienia w przemyśle przetwórczym. Odnotowuje się stały spadek zatrudnienia w górnictwie i kopalnictwie oraz w wytwarzaniu i zaopatrywaniu w energię elektryczną, wodę i gaz (co związane jest głównie z restrukturyzacją w sektorze energetycznym)

Po wyraźnym regresie w budownictwie w roku 2004 w nastąpiło nieznaczne zwiększenie zatrudnienia w tym sektorze do III 2005 r. Zarysowała się jednak wyraźna tendencja wzrostu zatrudnienia w tej branży, do końca roku zatrudnienie zwiększyło się o kolejne 302 osoby.

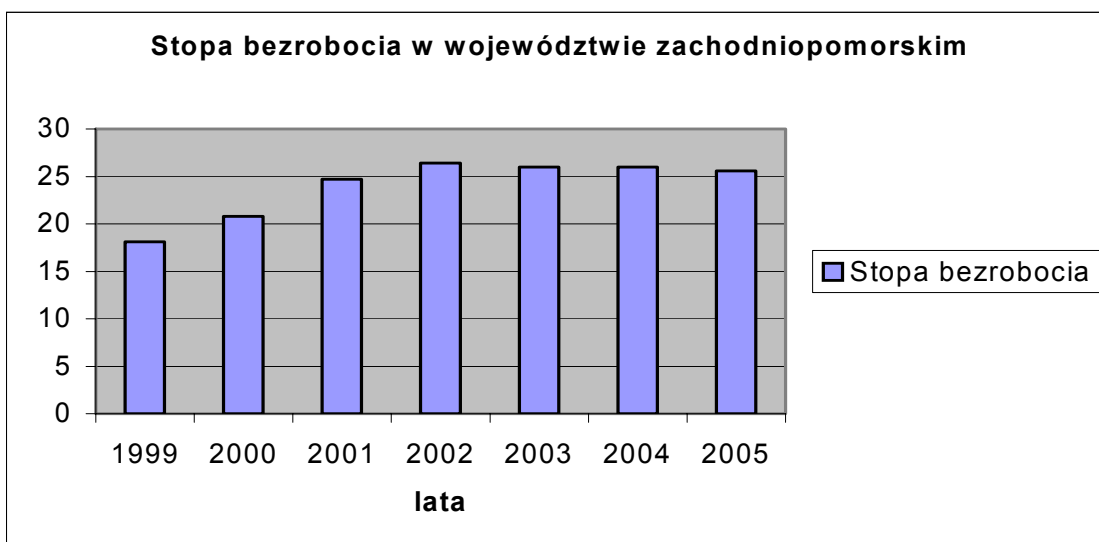
Największy relatywny wzrost zatrudnienia odnotowano w sektorze usług. W handlu i naprawach zatrudnienie do marca 2004 r. do marca 2005 r. wzrosło o 8,5%, w branży

hotelowo - gastronomicznej, aż o 21,%, a w obsłudze nieruchomości i firm aż o 28,0%. Ciągły spadek zatrudnienia występuje w: transporcie, gospodarce magazynowej i łącznie (-5,7%).

Zmiany na rynku pracy wskazują na unowocześnianie gospodarki. Sektory, związane przez długi czas z monopolem państwowym i pozostające we własności państwowej (w transporcie PKP, w wytwarzaniu energii ZE „Dolna Odra”), ulegają restrukturyzacji i zmniejszeniu zatrudnienia. Wzrost odnotowują natomiast branże nowe, charakterystyczne dla ery postindustrialnej, czyli usługi, co ważniejsze usługi wyspecjalizowane (obsługa firm i nieruchomości) odnotowały największe zwiększenie zatrudnienia.

Najistotniejszym problemem województwa zachodniopomorskiego po 1999 roku stało się bezrobocie. W ciągu zaledwie 5 lat stopa bezrobocia wzrosła od 18,1% w 1999 do 28,4% w grudniu 2003 r. Wielkość ta znacznie odbiegała od średniej dla Polski (20,0%) lokująca zachodniopomorskie na 2 miejscu wśród województw. Trudniejszą w tym względzie sytuację posiadało jedynie województwo warmińsko-mazurskie ze stopą bezrobocia wynoszącą 29,2%.

Od początku 2004 roku odnotowuje się, podobnie jak w całym kraju, niewielki za to stały spadek bezrobocia. W grudniu 2005 r. stopa bezrobocia w województwie zachodniopomorskim wyniosła 25,6%, w całym kraju wskaźnik ten wyniósł 17,6%.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS i WUP w Szczecinie

W grudniu 2005 roku we wszystkich powiatach województwa zachodniopomorskiego odnotowano niższą stopę bezrobocia niż w grudniu 2004 r.

Największy spadek stopy bezrobocia w 2005 r. zanotowano w powiecie białogardzkim (do 35,4% spadek o 4,4 pkt. proc.) sławieńskim (do 33,3% spadek o 4,1 pkt. proc.), pyrzyckim (do 32,9 spadek o 4,0 pkt.proc.)

Powiat łobeski od czasu powstania w 2002 r. charakteryzuje się stale najwyższą stopą bezrobocia w województwie w grudniu 2005 r. jedynie tu stopa bezrobocia przekraczała 40% (wynosiła 41,8%), a spadek stopy bezrobocia w 2005 r. wyniósł zaledwie 0,6 pkt.proc. Tylko nieco lepsza sytuacja panuje w powiatach: świdwińskim (39,0%, spadek o 1,0 pkt.proc.) i drawskim (38,2% spadek o 2,3 pkt proc.), przy czym jak już wspomniano wcześniej oba te powiaty są obszarem wyraźnej depopulacji.

Bezrobocie powyżej 35% zanotowano również w powiatach: koszalińskim (36,4%, spadek o 2,6 pkt. proc.), gryfickim (35,6%, spadek o 2,4 pkt. proc.), wspomnianym białogardzkim z rekordowym spadkiem bezrobocia i choszczeńskim (35,3%, spadek o 1,2 pkt. proc.)

W 7 powiatach stopa bezrobocia wynosi od 30% do 35 %, są to powiaty: szczecinecki (34,9%, spadek o 2,0 pkt. proc.), kamieński (33,7%, spadek o 0,8 pkt. proc.), wspomniane wcześniej sławieński i pyrzycki, a także stargardzki (31,4%, spadek o 0,6 pkt. proc.), wałecki (30,8%, spadek o 0,9 pkt. proc.) i gryfiński (30,4, spadek o 2,3 pkt. proc.).

3 powiaty posiadają bezrobocie w przedziale od 20% do 30% są to powiaty: myśliborski (28,0% , spadek o 2,0 pkt. proc.), goleniowski (27,7%, spadek o 2 pkt. proc.) i policki (22,0 spadek o 0,7 pkt. proc.).

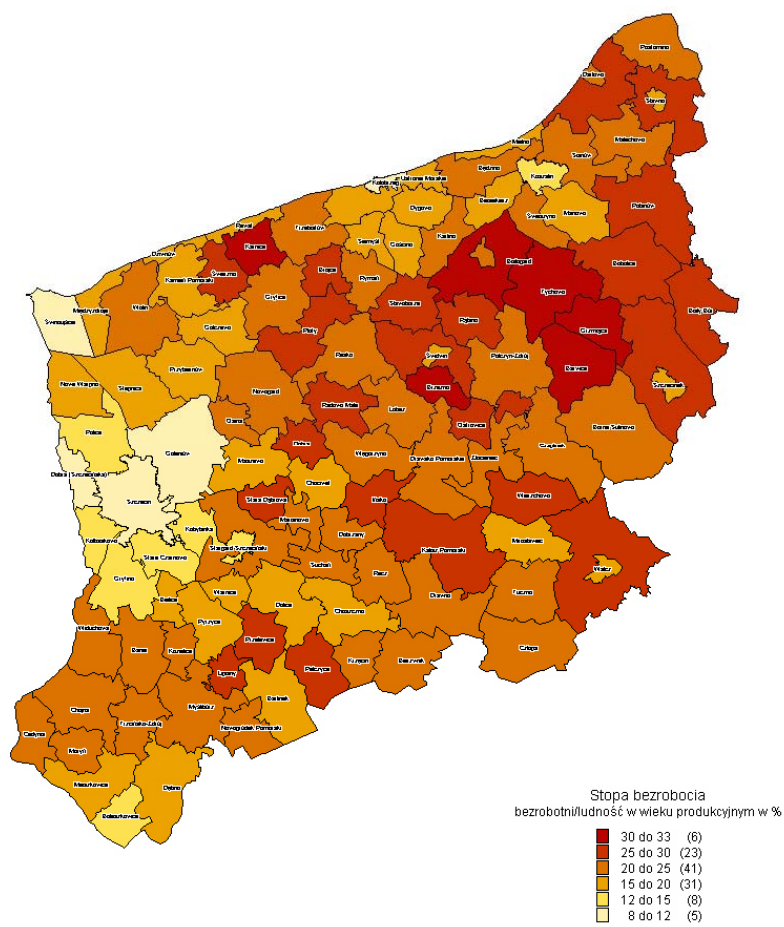
Najniższe bezrobocie, poniżej 20% odnotowano w powiatach grodzkich: m.Szczecin (14,1 %, spadek o 1,2 pkt. proc.), m. Koszalin (18,85 spadek o 1,9 pkt. proc) i m. Świnoujście (19,0 % spadek o 1,3 pkt. proc.). Do grupy o najniższym bezrobocia dołączył również jeden powiat ziemski tj. kołobrzescki z 18,7% stopą bezrobocia, która została osiągnięta dzięki spadkowi o 2,6 pkt. proc. w 2005 r.

Liczba bezrobotnych w województwie Zachodniopomorskim na koniec grudnia 2005 r roku wyniosła 168 814 osób, z czego 90.944 osób to kobiety (53,9% ogółu bezrobotnych).

Lata	Liczba bezrobotnych		Odsetek kobiet wśród bezrobotnych	Relacje między liczbą bezrobotnych a pracujących Liczba pracujących =100	
	Kobiet	mężczyzn		Kobiety	mężczyźni
1999	74067	56841	56,6	27,1	18,1
2000	84561	65523	56,3	31,8	22,2
2001	94533	80808	53,9	38,3	30,5
2002	98415	91228	51,9	-	-
2003	96109	86917	52,5	-	-
2004	96787	85905	53,2	45,3	36,5
2005	90944	77870	53,9		

Źródło: WUS i WUP w Szczecinie

Bezrobocie w roku 2004



opracowanie :Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

We wszystkich powiatach wśród bezrobotnych przeważają kobiety. W grudniu 2005 r. największy odsetek kobiet wśród osób bezrobotnych odnotowano w mieście Świnoujściu (59,9 %) i w powiecie kamieńskim (57,9%) i polickim 56,7%, stargardzkim 56,7% najniższy odsetek miał miejsce w powiatach oraz białogardzkim (50,1%), sławieńskim (51,3%) drawskim(51,5%) w Szczecinie 51,8 %, Koszalinie 53,4%.

Liczba osób uprawnionych do pobierania zasiłku wyniosła w XII 2005 r. wynosiła 26080 osób, co stanowi 15,4% ogólnej liczby bezrobotnych (dla Polski wskaźnik ten wynosi 14,2%). Pogorszeniu uległ wskaźnik liczby bezrobotnych na 1 ofertę pracy, w roku 2003 przypadało 145 na jedną ofertę, w 2004 r. 203, a w 2005 r. już 237 bezrobotnych.

Zróznicowany był również poziom bezrobocia w zależności od wieku osób pozostających bez pracy. W kategorii wiekowej 18-24 lata, liczba bezrobotnych wyniosła 33010 osoby co stanowiło 20,0% ogólnej liczby bezrobotnych.. Najwyższy poziom bezrobocia zanotowano w kategorii wiekowej 25-34 lata i wynosił 27,1%, Zjawisko wysokiego bezrobocia wśród ludzi poniżej 30 roku życia spowodowane jest osiągnięciem wieku produkcyjnego przez kolejne roczniki wyżu demograficznego przełomu lat 70. i 80. Niekorzystnym zjawiskiem jest również znaczna liczba bezrobotnych wśród osób w wieku produkcyjnym niemobilnym, 26,9% bezrobotnych należało do grupy wiekowej 45-55 lat.

Niekorzystny był obraz bezrobotnych według czasu pozostawania bez pracy. W kategorii okresu bez pracy 12-24 miesięcy 16,6 %, w kategorii powyżej 24 miesięcy 35,1 % osób bezrobotnych.

Niepokojące jest również poziom bezrobocia wśród absolwentów szkół wyższych, który wyniósł w II kwartale 2004 r. 21,8% ogółu bezrobotnych. Poziom i stopa bezrobocia silnie różnicują obszar województwa. Jego wschodnia część, w której bezrobocie osiągnęło bardzo wysoki poziom, to tereny słabo zurbanizowane o niewielkim udziale pozarolniczych źródeł utrzymania. Na obszarach tych, w strukturze bezrobotnych, występuje znaczny udział osób o niskich kwalifikacjach zawodowych oraz małej mobilności zawodowej i przestrzennej.

Region zachodniopomorski charakteryzuje się znaczną ilością małych i średnich miast nie potrafiących stworzyć wystarczająco silnych i stabilnych rynków pracy. Duże centra miejskie jak Szczecin i Koszalin pozostają geograficznie na obrzeżach województwa, co znacznie komplikuje sprawę dojazdu do pracy do tych miast .

Rozwiązanie problemów bezrobocia w województwie zachodniopomorskim utrudnia niski poziom wykształcenia i kwalifikacji bezrobotnych, 61,1% z nich posiada najwyżej wykształcenie zasadnicze zawodowe, przy czym poziom wykształcenia jest niższy wśród osób starszych.

Do korzystnych symptomów na rynku pracy zaliczyć należy wzrost liczby osób korzystających z aktywnych form pomocy bezrobotnym w ramach m.in. programów Pierwsza Praca, Phare Spójność Społeczno-Gospodarcza Rozwój Zasobów Ludzkich, Programu Aktywizacji Obszarów Wiejskich.

Sytuacja na rynku pracy jest odzwierciedleniem niekorzystnego stanu gospodarki województwa, co w konsekwencji stało się przyczyną spadku poziomu życia mieszkańców.

Problemy do uwzględnienia w pracy nad aktualizacją planu zagospodarowania przestrzennego województwa:

- a) spadek liczby kobiet na obszarach wiejskich;
- b) niska gęstość zaludnienia w obszarach wiejskich;

- c) nasilająca się migracja za pracą poza granice regionu;
- d) stopa bezrobocia wynosząca na koniec 2003 r. 25,6%, jest to wielkość znacznie odbiegająca od średniej dla Polski (17,6%);
- e) niekorzystna struktura istniejącego przemysłu;
- f) niewielka skala inwestycji w sferze produkcji;
- g) znaczne różnice w poziomie życia ludności w zależności od miejsca zamieszkania;
- h) deficyt mieszkaniowy, zwłaszcza w dużych miastach.

3. Infrastruktura społeczna

3.1. Edukacja

Poziom wykształcenia ludności województwa zachodniopomorskiego jest porównywalny do średniego poziomu wykształcenia ludności w Polsce. Struktura wykształcenia mieszkańców w okresie międzypisowym (1988 – 2002) uległa podobnie jak w całym kraju znacznej poprawie. W 2002 roku dyplomami ukończenia studiów wyższych legitymowało się 10,4% ludności powyżej 15 roku życia co plasuje województwo na 4 miejscu w kraju po województwach mazowieckim, pomorskim i małopolskim. Wykształceniem średnim i policealnym legitymowało się 32,8% ludności.

Poziom wykształcenia kształtował się następująco:

Poziom wykształcenia	1988			2002						
	województwo		Polska	województwo		Polska	Mężczyźni	Kobiety	Mieszkańcy miast	Mieszkańcy wsi
	w tys.	w %	w %	w tys.	w %	w %	w %	w %	w %	w %
Ogółem	1222,6	100	100	1390,8	100	100	–	–	–	–
Wyższe	81,1	6,7	6,5	144,0	10,4	10,2	10,0	10,7	12,3	4,1
Średnie i policealne	315,5	25,8	24,7	456,9	32,8	32,6	28,8	36,6	36,4	19,4
Zasadnicze zawodowe	273,4	22,4	23,6	316,4	22,8	24,1	29,8	16,2	20,0	26,3
Podstawowe	463,1	37,9	38,8	396,5	28,5	28,2	26,8	30,1	25,1	42,1
Brak wykształcenia	88,8	7,2	6,5	77,0	5,5	4,9	4,6	6,4	6,1	7,9

Źródło: Wyniki Narodowych Spisów Powszechnych 1988 i 2002 r.

Równocześnie jednak co trzeci mieszkaniec regionu legitymował się wykształceniem podstawowym, lub brakiem jakiegokolwiek wykształcenia. Dotyczy to szczególnie mieszkańców wsi, którzy są generalnie gorzej wykształceni od mieszkańców miast. Połowa mieszkańców wsi posiada jedynie wykształcenie podstawowe, lub nie posiada żadnego wykształcenia i tylko 4,1% posiada wykształcenie wyższe.

Utrzymują się także odmienności w drogach uzyskiwania wykształcenia między zbiorowością mężczyzn i kobiet. Kobiety częściej niż mężczyźni kończą studia (10,7% kobiet i 10,0% mężczyzn), szkoły policealne (odpowiednio 4,5% i 1,6%) oraz licea ogólnokształcące (13,4% i 6,9%). Mężczyźni zdecydowanie częściej kończą zasadnicze szkoły zawodowe (29,8% mężczyzn i 16,2% kobiet), technika i licea zawodowe.

Dane te odnoszą się do ogółu mieszkańców województwa. Jeżeli wziąć się pod uwagę jedynie osoby w wieku 20-62 lata, czyli osoby aktywne na rynku pracy, to okaże się że

wykształcenie wyższe posiada 14,0% z nich, średnie 42,1%, zasadnicze zawodowe 30,7%, a podstawowe lub brak jakiegokolwiek wykształcenia 13,2%. Poziom wykształcenia będzie się zwiększał wraz z wchodzeniem w wiek produkcyjny osób z grup wiekowych osób obecnie uczących się.

Poziom wykształcenia ludności wykazuje także znaczne zróżnicowanie terytorialne.

Powiaty	Ogółem w tys.	W tym z wykształceniem ponadpodstwowym w % rok 2002			
		Razem	Wyższym	Średnim i policealnym	Zasadniczym zawodowym
Ogółem	1390,8	66,0	10,4	32,8	22,8
Białogardzki	38,6	59,6	5,9	27,8	25,9
Choszczeński	40,1	56,3	6,2	25,0	25,1
Drawski	46,9	60,5	6,0	28,8	25,7
Goleniowski	65,5	61,0	6,5	28,1	28,4
Gryficki	58,3	61,3	6,4	28,3	26,6
Gryfiński	66,6	59,3	6,2	26,9	26,2
Kamieński	38,9	61,5	6,7	29,4	25,4
Kołobrzeski	61,2	68,1	9,8	34,0	24,3
Koszaliński	49,6	56,9	5,6	24,3	27,0
Myśliborski	54,9	61,1	6,2	29,2	25,7
Policki	48,0	68,1	11,0	31,7	25,4
Pyrzycki	32,2	57,2	5,6	26,6	25,0
Sławieński	45,9	60,6	6,3	26,6	27,7
Stargardzki	114,5	63,6	8,0	31,3	24,3
Szczecinecki	61,8	63,5	7,9	32,7	22,9
Świdwiński	39,5	59,5	6,2	27,5	25,8
Wałecki	44,0	64,2	7,6	33,3	23,3
m. Koszalin	92,8	75,2	17,2	40,7	17,3
m. Szczecin	356,4	73,8	16,7	39,5	17,6
m. Świnoujście	35,3	72,1	11,6	38,2	22,3

Źródło: Wyniki Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2002r.

W porównaniu z rokiem 1988 odsetek osób z wykształceniem ponadpodstwowym wzrósł średnio w województwie o ponad 11 punktów procentowych i wynosił w 2002 roku 66%. Wzrost odnotowano we wszystkich powiatach. W 2002 roku odsetek osób z wykształceniem ponadpodstwowym tylko w 6 powiatach kształtował się na poziomie poniżej 60%. Najniższy wskaźnik wynosił 56,3% w powiecie choszczeńskim, a najwyższy 75,2% w mieście Koszalinie.

W 2002 roku województwo zachodniopomorskie należało do województw, po mazowieckim, dolnośląskim oraz pomorskim, gdzie odsetek osób legitymujących się wykształceniem co najmniej średnim był wyższy od średniej krajowej (43,2% wobec 42,8%).

Według spisu 2002 r. ponad 19% spośród osób w wieku 13 lat i więcej kontynuuje naukę, z tego ponad 14% w trybie dziennym i blisko 5% w trybie wieczorowym, zaocznym i eksternistycznym. Naukę w trybie dziennym kontynuują głównie absolwenci szkół podstawowych i ogólnokształcących. W trybie wieczorowym, zaocznym i eksternistycznym dokończają się w większości absolwenci studiów licencjackich i inżynierskich, a także znaczny odsetek osób posiadających wykształcenie średnie ogólnokształcące z maturą.

Nie kontynuują nauki głównie absolwenci średnich i zasadniczych szkół zawodowych. Generalnie wyższym odsetkiem osób dokończających się charakteryzują się mieszkańcy miast (prawie 20%) niż wsi (ponad 17%).

W 2004 roku szkolnictwo województwa zachodniopomorskiego w dalszym ciągu podlegało zmianom wywołanym wprowadzeniem w 1999 r. reformy ustroju szkolnego. Z dniem 1 stycznia 1999 r. szkolnictwo ponadgimnazjalne znalazło się w gestii powiatów oraz samorządu województwa. Ciężar utrzymania szkół podstawowych i gimnazjów spoczął na gminach, często borykających się z trudnościami finansowymi.

Na zachodzące zmiany w oświacie i wychowaniu wpływ miały również procesy demograficzne i zamiany w gospodarce. Nastąpiły zmiany w strukturze wieku ludności, mające odzwierciedlenie w systemie edukacji. Obrazuje to poniższa tabela.

Wiek	1995	2004		Wiek	1995	2004	
	W liczbach bezwzględnych		1995 = 100		W liczbach bezwzględnych		1995 = 100
3	22485	15961	71,0	14	30060	24079	80,1
4	23678	16550	69,9	15	30891	24235	78,5
5	23888	16684	69,8	16	30446	24767	81,3
6	24212	17037	70,4	17	29553	26086	88,3
7	25376	17876	70,4	18	28663	26978	94,1
8	26609	19012	71,4	19	29560	29645	100,3
9	27485	19894	72,4	20	29749	31189	104,8
10	29677	20945	70,6	21	27882	31377	112,5
11	31043	21470	69,2	22	26090	30304	116,2
12	31629	22165	70,1	23	25196	28873	114,6
13	31442	23248	73,9	24	24195	29228	120,8

Źródło: na podstawie danych WUS w Szczecinie

W roku 2004 liczebność roczników w wieku 3-18 lat była mniejsza niż w 1995 r., zaś w wieku 19-24 lat była większa. Nastąpił spadek liczby dzieci w wieku 6 lat rozpoczynających przygotowanie szkolne w klasach zerowych. Zmniejszyła się liczba uczniów w szkołach podstawowych i gimnazjalnych. Niż demograficzny objął także młodsze klasy szkół gimnazjalnych. Odwrotną sytuację obserwuje się w grupie wieku 19 lat i starszych – młodzieży ponadgimnazjalnego (klasy starsze), policealnego i wyższego poziomu kształcenia. W tą grupę wiekową przesunął się wyżej demograficzny początek lat 80., który w roku 1995 był w wieku 10 – 13 lat.

Wychowanie przedszkolne realizowane było w dwóch typach placówek: w przedszkolach i oddziałach przedszkolnych przy szkołach podstawowych. Na koniec roku 2004 r. do 618 placówek wychowania przedszkolnego uczęszczało ogółem 34,2 tys. dzieci, w tym do 253 przedszkoli 26,0 tys. dzieci. W porównaniu do roku 2000 liczba placówek zmniejszyła się o 57, tj. o 8,4%, a liczba dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym zmalała o 4,9 tys., tj. o 12,5%.

Z przygotowania przedszkolnego w 2004 r. korzystało 17,0 dzieci w wieku 6 lat, tj. 97,4 % sześciolatków. W porównaniu do poprzedniego roku liczba dzieci w tym wieku zmniejszyła się o 0,4 tys.

szkoły podstawowe, gimnazja, zasadnicze zawodowe, średnie ogólnokształcące, licea

profilowane, średnie techniczne i zawodowe. W związku ze stopniowym wprowadzaniem reformy systemu szkolenia funkcjonowały szkoły ponadgimnazjalne dla absolwentów

Struktura szkolnictwa dla dzieci i młodzieży wg typów szkół (stan na 30.09.2004 r.)

Wyszczególnienie		Szkolnictwo dla dzieci i młodzieży				
		Podstawowe	Gimnazja	Zasadnicze zawodowe	Średnie ogólnokształcące	Średnie technika i zawodowe
Szkoły	2002/03	577	282	122	144	301
	2003/04	565	295	104	142	291
	2004/05	538	294	97	131	268
Uczniowie:	2002/03	133133	75815	11513	33857	31816
	2003/04	128027	74137	9104	33187	34484
	2004/05	122359	72507	10131	31402	33836
Absolwenci	2001/02	23834	24569	6017	9904	7856
	2002/03	23922	24663	5990	10687	6222
	2003/04	22932	23566	1950	10820	-
Szkoły	02/03 =100	93,2	104,3	79,5	91,0	89,0
Uczniowie	02/03 =100	91,9	95,6	88,0	92,7	108,4
Absolwenci	02/03=100	96,2	95,9	32,4	109,2	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych WUS w Szczecinie

W szkolnictwie podstawowym w roku szkolnym 2004/05 do 538 szkół podstawowych uczęszczało ogółem 122 tys. uczniów w tym do 42 szkół podstawowych specjalnych – 1,7 tys. dzieci ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi.

W szkolnictwie podstawowym w roku szkolnym 2003/04 do 565 szkół uczęszczało ogółem 128 tys. uczniów w tym do 42 szkół podstawowych specjalnych – 1,8 tys. dzieci ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi.

Zdecydowana większość dzieci (126,1 tys. uczniów, tj. 98,5%) realizowała obowiązek szkolny w szkołach publicznych prowadzonych przez jednostki samorządu terytorialnego. W porównaniu do 2002/03 liczba szkół podstawowych zmniejszyła się o 12, tj. o 2,1%, a liczba uczniów uczęszczających do tych szkół zmniejszyła się o 5,1 tys. dzieci, tj. o 3,8%. Na spadek liczby szkół podstawowych wpłynęła malejąca liczba dzieci w wieku od 7 do 12 lat (niski przyrost naturalny). Świadectwa ukończenia szkół podstawowych otrzymało 23,9 tys. absolwentów.

W szkolnictwie gimnazjalnym w roku szkolnym 2003/04 w 295 gimnazjach kontynuowało naukę 74,1 tys. uczniów, w tym w 48 gimnazjach specjalnych 2,1 tys. młodzieży ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi. W całej zbiorowości gimnazjalistów 72,5 tys., tj. 97,8% uczyło się w szkołach publicznych prowadzonych przez jednostki samorządu terytorialnego, a 64 osoby, tj. 0,1% przez jednostki administracji centralnej (rządowej). Pozostałe 1,6 tys. dzieci, tj. 2,1% uczyła się w szkołach niepublicznych z uprawnieniami szkoły publicznej prowadzonych przez jednostki sektora prywatnego.

W porównaniu do poprzedniego roku szkolnego liczba gimnazjów zwiększyła się o 13, tj. o 4,6%, natomiast liczba uczniów zmniejszyła się o 1,7 tys. gimnazjalistów, tj. o 2,2%. Na zmniejszenie liczby gimnazjalistów miały wpływ skutki niżu demograficznego.

W szkolnictwie ogólnokształcącym w 142 liceach kontynuowało naukę 33,2 tys. młodzieży. Z ogólnej liczby 31,6 tys. osób (95,2%) kształciło się w szkołach publicznych prowadzonych przez jednostki samorządu terytorialnego, a 1,6 tys. uczniów (4,8%) w szkołach prowadzonych przez jednostki sektora prywatnego.

W porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego liczba uczniów zmniejszyła się o 0,7 tys. osób, tj. o 2%, spowodowane to było rozpoczęciem nauki w klasach młodszych przez roczniki niżej demograficznego.

W szkolnictwie zasadniczym zawodowym do 104 szkół uczęszczało 9,1 tys. osób, w tym do 22 szkół specjalnych 1,0 tys. uczniów. Zdecydowana większość uczniów (8,7 tys. 95,1%) kształciła się w szkołach prowadzonych przez jednostki samorządu terytorialnego, a tylko 0,4 tys. uczniów (4,5%) w szkołach sektora prywatnego.

W porównaniu do poprzedniego roku szkolnego liczba uczniów w szkolnictwie zasadniczym zawodowym zmniejszyła się o 2,4 tys., tj. o 20,9%. Na spadek liczby uczniów w szkolnictwie zawodowym wpłynęło mniejsze zainteresowanie młodzieży tą formą kształcenia.

W szkolnictwie średnim zawodowym w roku szkolnym 2003/2004 do 291 szkół uczęszczało 34,5 tys. młodzieży. Z całej zbiorowości uczniów 32,6 tys. (94,4%) uczęszczało do szkół prowadzonych przez jednostki samorządu terytorialnego, a tylko 1,0 tys. uczniów (3,0%) do szkół prowadzonych przez jednostki administracji centralnej, a 0,9 tys. uczniów (2,6%) przez jednostki sektora prywatnego.

Z ogólnej liczby uczniów w szkolnictwie średnim zawodowym młodzież uczyła się w szkołach ponadgimnazjalnych 18,1 tys. uczniów (w liceach profilowanych 7,5 tys., technikach 10,6 tys.), w szkołach ponadpodstawowych 15,3 tys. osób (w liceach zawodowych 1,3 tys., w liceach technicznych 1,2 tys. i technikach 12,8 tys. uczniów) oraz w szkołach artystycznych dających uprawnienia zawodowe 1,1 tys. młodzieży.

W porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego liczba uczniów w szkołach średnich zawodowych wzrosła o 2,7 tys. tj. o 8,4%. Na wzrost liczby uczniów w tym typie szkolnictwa wpłynęło większe zainteresowanie uzyskaniem wykształcenia średniego zawodowego.

Oddzielną kategorią kształcenia zawodowego stanowiły szkoły prowadzące edukację na podbudowie szkoły średniej realizujące edukację w szkołach policealnych i pomaturalnych.

W roku 2003/04 w 150 szkołach policealnych i pomaturalnych kontynuowało naukę 11,7 tys. osób, tym w 12 szkołach pomaturalnych kształciło się 1,9 tys. uczniów. Zdecydowana większość – 7,6 tys. słuchaczy (64,7%) kształciła się w szkołach prowadzonych przez sektor prywatny, 4,1 tys. osób (35,3%) w szkołach jednostek samorządu terytorialnego.

W szkolnictwie policealnym w systemie dziennym w 29 szkołach dla młodzieży edukacją objętych było 3,7 tys. uczniów, w tym w 8 szkołach pomaturalnych – 0,9 tys. Natomiast w 121 szkołach dla dorosłych kształciło się 8,1 tys. osób w tym w szkołach pomaturalnych 1,0 tys. osób.

W porównaniu do poprzedniego roku szkolnego liczba szkół policealnych zwiększyła się o 19 tj. o 14,5%, natomiast liczba uczniów zwiększyła się o 1,5 tys., tj. o 15,2%. Na wzrost liczby uczniów w szkolnictwie policealnym wpłynęły wychodzące ze szkół licealnych roczniki wyżej demograficznego oraz chęć dokończenia zawodowego lub konieczność zmiany kwalifikacji zawodowych z powodu trudności na istniejącym rynku pracy.

Szkolnictwo dla dorosłych obejmuje: szkoły podstawowe, gimnazjalne, zasadnicze zawodowe, licea ogólnokształcące, średnie zawodowe i techniczne.

Struktura szkolnictwa dla dorosłych (stan na 30.09.2003 r.)

Wyszczególnienie	Szkolnictwo dla dorosłych				
	Podstawowe	Gimnazja	Zasadnicze zawodowe	Średnie ogólnokształcące	Średnie technika i zawodowe
Szkoły 2002-03	-	16	11	103	79
2003-04	1	15	14	106	87
Uczniowie 2002-03	-	1526	786	12139	6563
2003-04	6	1324	781	12486	6074
Absolwenci 2001/2	7	89	325	3143	1963
2002/3	8	469	343	3433	1857
2002/03=100					
Szkoły	-	93,8	127,3	102,9	110,1
Uczniowie	-	86,8	99,4	102,9	92,6
Absolwenci	-	527,0	105,5	109,2	96,4

Źródło: Źródła własne na podstawie danych WUS.

Szkolnictwo dla dorosłych to głównie szkolnictwo ponadpodstawowe. Dominują w nim szkoły średnie: licea ogólnokształcące, technika i równorzędne. W roku szkolnym 2003/04 w 15 gimnazjach dla dorosłych kontynuowało kształcenie 1,3 tys. osób. W porównaniu do poprzedniego roku szkolnego liczba szkół zmniejszyła się o 1 (o 6,2%), natomiast liczba uczniów zmniejszyła się o 0,2 tys. osób (o 13,2%).

W roku szkolnym 2003/04 w 14 szkołach zasadniczych zawodów zdobywało 0,8 tys. osób. W porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego liczba szkół wzrosła o 3 (o 27,3%) natomiast liczba uczniów utrzymywała się na tym samym poziomie.

W szkolnictwie średnim dla dorosłych w roku szkolnym 2003/04 w 106 liceach ogólnokształcących kształciło się 12,5 tys. osób. Natomiast w 87 szkołach technicznych i zawodowych kwalifikacje zawodowe zdobywało 6,1 tys. dorosłych.

W porównaniu do roku szkolnego 2002/03 liczba liceów ogólnokształcących wzrosła o 3 szkoły (o 2,9%) i szkół technicznych i zawodowych (o 10,1%). Jednocześnie wzrosła liczba uczniów liceów ogólnokształcących o 0,3 tys. osób (o 2,9%) natomiast zmniejszyła się ilość uczniów w szkołach technicznych i zawodowych o 0,5 tys. (o 7,4%).

W celu umożliwienia jak największej liczbie osób zdobycia wyższych kwalifikacji, podniesienia lub zmiany poziomu wykształcenia, szkolnictwo wyższe rozszerzyło ofertę edukacyjną. Powstały nowe szkoły niepaństwowe, a w szkołach państwowych wprowadzono płatne studia wieczorowe, zawodowe i eksternistyczne.

Struktura szkolnictwa wyższego (stan na 30.09.2003)

Wyszczególnienie	Studia				
	ogółem	dzienne	wieczorowe	zaoczne	eksternistyczne
Szkoły 2002-03	18	-	-	-	-
2003-04	18	-	-	-	-
Studenci 2002-03	91250	41505	3418	46202	125
2003-04	89934	42735	2645	44435	119
Absolwenci 2001/2	19438	6714	921	11718	85
2002/3	19245	6889	1067	11162	127
2002/03=100					
Szkoły	100,0	-	-	-	-
Studenci	98,6	103,0	77,4	96,2	95,2
Absolwenci	99,0	102,6	115,9	95,3	149,4

Źródło: Źródła własne na podstawie danych WUS.

W roku akademickim 2003/04 w 18 szkołach wyższych w województwie zachodniopomorskim zdobywało wykształcenie wyższe 89,9 tys. studentów, z tego w systemie dziennym 42,7 tys. osób, w wieczorowym 2,7 tys. osób, zaocznym 44,4 tys. osób i eksternistycznym 0,1 tys. Większość bo 78,4 tys. studentów tj. 87,2% kształciło się w 6 uczelniach państwowych. Największą uczelnią państwowych był Uniwersytet Szczeciński, skupiający 34,1 tys. studentów tj. 37,9% ogółu studiujących. Wśród szkół niepaństwowych dominowała Zachodniopomorska Szkoła Biznesu kształcąca 3,6 tys. osób tj. 4,0% ogółu studiujących.

W porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego liczba studentów zmniejszyła się o 1,3 tys. osób, tj. o 1,4%, w tym na studiach wieczorowych o 0,8 tys. tj. o 22,6%, na studiach zaocznych o 1,8 tys. osób tj. o 3,8%. Odwrotną sytuację można zaobserwować na studiach dziennych. Liczba studentów wzrosła o 1,2 tys. tj. o 3,0%.

W celu zwiększenia dostępności kształcenia na poziomie wyższym 4 szczecińskie uczelnie – Uniwersytet Szczeciński, Politechnika Szczecińska, Akademia Rolnicza, Akademia Morska prowadziły punkty konsultacyjne.

W strukturze szkolnictwa województwa funkcjonowały też filie wyższych uczelni z innych województw. W roku akademickim 2002/03 dyplomy ukończenia szkół wyższych otrzymało 19,2 tys. osób.

W województwie zachodniopomorskim funkcjonowało w 2002 r. 6 Centrów Kształcenia Praktycznego, 8 Centrów Kształcenia Ustawicznego, stanowiło to 5,6% ogółu tego typu ośrodków kształcenia w Polsce. Powyższym sposobem kształcenia objętych było 1734,3 tys. osób, co stanowiło 4,5% ludności kraju.

Problemy do uwzględnienia w pracy nad aktualizacją planu zagospodarowania przestrzennego województwa:

- a) niekorzystna struktura wykształcenia w obszarach wiejskich w stosunku do występującej w miastach;
- b) nadal niska dostępność ludności wiejskiej do dużych ośrodków miejskich;

- c) niskie wskaźniki kontynuacji kształcenia na wsi, m.in. poprzez słabą sieć jednostek kształcących;
- d) niekorzystna struktura kształcenia;
- e) zbyt słabe związki z uznanymi uczelniami europejskimi i światowymi (renoma);
- f) słabe związki z gospodarką i zbyt mała liczba wdrożeń i działań w sferze B+R.

3.2. Ochrona zdrowia

Zmiany w strukturze zachorowalności i chorobowości społeczeństwa województwa automatycznie wymuszają dostosowanie rynku usług medycznych i jego bazy lokalowej do rzeczywistych potrzeb zdrowotnych populacji. Dlatego wojewódzkie zasoby systemu ochrony zdrowia podlegają ciągłym przekształceniom i inwestycjom. Zmiany restrukturyzacyjne w ochronie zdrowia zmierzają w kierunku przyjętych założeń strategicznych poprzez tworzenie nowych oddziałów szpitalnych stacjonarnych i dziennych, nowych zakładów i poprzez zmiany w liczbie i profilach łóżek szpitalnych.

Ochrona zdrowia województwa zachodniopomorskiego składa się z: podstawowej opieki zdrowotnej, ambulatoryjnej specjalistycznej opieki zdrowotnej i stacjonarnej opieki zdrowotnej. We wszystkich tych strukturach funkcjonują, zarówno podmioty publiczne, jak i niepubliczne.

Podstawowa opieka zdrowotna - POZ została w pełni oddzielona od struktur szpitalnych. Majątek i zadania POZ zostały przejęte przez samorządy gminne, po czym nastąpiła prywatyzacja w przeważającej części tego rodzaju usług. Liczba podmiotów POZ w roku 1999 wynosiła 174, a w 2004 roku 411. Zwiększenie liczby lekarzy rodzinnych, pielęgniarek i położnych umożliwiło optymalne zabezpieczenie całodobowej podstawowej opieki medycznej. Problematycznym jest nadal dostęp do usług stomatologicznych w obszarach wiejskich i w szkołach.

Ambulatoryjna specjalistyczna opieka zdrowotna – AOS w przeważającej części została sprywatyzowana w powiatach. Jednostki AOS o charakterze wojewódzkim nadal funkcjonują jako placówki publiczne. Prywatyzacja usług medycznych AOS miała korzystny wpływ na jakość świadczonych usług, na zwiększenie dostępności i podniesienie konkurencyjności rynkowej. Potwierdzeniem tego jest:

- większa liczba funkcjonujących podmiotów: 1999 r. – 122; 2004 r. – 254,
- większa liczba pracowni diagnostycznych z nową aparaturą i sprzętem medycznym: pracownie RTG, USG, angiografii, tomografii komputerowej i rezonansu magnetycznego,
- większa liczba stacji dializ: 88 stanowisk dializacyjnych, co pozwoliło osiągnąć wynik zbliżony do średniej krajowej – 51,8 dla województwa, 52 dla kraju,

- tworzenie nowych form poradnictwa specjalistycznego, jako łącznika pomiędzy leczeniem stacjonarnym a ambulatoryjnym, które pozwoliły zmniejszyć koszty hospitalizacji i skrócić czas pobytu chorego w placówce ochrony zdrowia. Dotyczy to przede wszystkim onkologicznej i psychiatrycznej opieki medycznej oraz rehabilitacji medycznej.

W stacjonarnej opiece zdrowotnej – SOZ przeprowadzano najczęściej zmiany przekształceniowe polegające na wyprowadzaniu usług pomocniczych ze szpitala np. pralnie i kuchnie do firm zewnętrznych. Brak instrumentów prawnych, poza ogólnymi zasadami likwidacji, są powodem niewielu zmian własnościowych w szpitalach. Likwidacje zakładów były punktem wyjścia do dalszych działań restrukturyzacyjnych. Najwięcej likwidacji SP ZOZ-ów przeprowadził samorząd województwa (z 25 pozostało 17), a najmniej zakłady resortowe i kliniki.

Na terenie województwa funkcjonuje w sumie 49 zakładów SOZ, w tym 7 niepublicznych. Poniższa tabela przedstawia ich rodzaje według organu tworzącego i liczbę łóżek.

Tab. Zakłady stacjonarnej opieki zdrowotnej w województwie zachodniopomorskim

Szpitale wg organu założycielskiego	2004	
	Liczba szpitali	Liczba łóżek
samorządu województwa	13	4 328 **
powiatowe, w tym:	20	3 045
3 zakłady opiekuńczo-lecznicze		
gminne	1	111
kliniczne	2	1 219
resortowe	6*	927
niepubliczne, w tym:	7	244
3 zakłady opiekuńczo-lecznicze		
Razem	49	9 874

* - w tym 117 szpital wojskowy w remoncie

** - w tym 73 łóżka na potrzeby rehabilitacji ZUS i 86 łóżek hotelowych w radioterapii

Źródło: Departament Zdrowia Urząd Marszałkowski Woj. Zachodniopomorskiego.

Zgodnie z założeniami reformy zmniejszono liczbę łóżek krótkoterminowych, a zwiększono zasoby łóżkowe w opiece długoterminowej i psychiatrycznej. Wskaźniki te odbiegają nadal jednak od wskaźników kierunkowych zalecanych przez Ministerstwo Zdrowia. Skrócono przeciętny czas pobytu chorego przy jednoznacznym wzroście liczby osób hospitalizowanych. Średnie wykorzystanie łóżek wynosi 70 % i jest to wartość niezadowalająca. Potencjał łóżkowy szpitali wymaga dalszego, systematycznego

dostosowywania do potrzeb zdrowotnych. Zmiany powinny polegać na restrukturyzacji organizacyjnej jednostek, w tym na ich łączeniu i konsolidacji. Ważnym działaniem jest dalsze zmniejszanie liczby łóżek opieki krótkoterminowej z jednoczesnym zwiększaniem liczby łóżek opieki długoterminowej i opieki psychiatrycznej oraz kontynuowanie tworzenia alternatywnej opieki stacjonarnej tj. opieki dziennej, chirurgii jednego dnia, opieki domowej. Niezbędną potrzebą jest utworzenie sieci publicznych zakładów opieki zdrowotnej, a także opracowanie planu rozmieszczenia szpitali i wysokospecjalistycznej aparatury medycznej.

Z uwagi na położenie geograficzne i walory przyrodnicze województwa, oferuje ono najszerszą w kraju gamę działalności w zakresie lecznictwa uzdrowiskowego. Kuracjusze mają do dyspozycji 9 190 łóżek w 68 zakładach uzdrowiskowych. Baza lecznictwa uzdrowiskowego poprawia się jakościowo, o czym świadczy coraz szerszy wachlarz oferowanych usług.

Zasoby ratownictwa medycznego w województwie to 7 szpitalnych oddziałów ratunkowych i 4 centra powiadamiania ratunkowego oraz 78 zespołów ratownictwa medycznego. Zakup nowych ambulansów ratunkowych i stała wymiana środków transportu i ich sprzętu zdecydowanie poprawiły wskaźnik zabezpieczenia ludności na 1 karetkę. Optymalne zabezpieczenie pomocy doraźnej możliwe będzie po uruchomieniu pozostałych 7 szpitalnych oddziałów ratunkowych i 3 centrów powiadamiania ratunkowego. Uzupełnieniem tego rodzaju świadczeń jest rozwój lotniczego transportu sanitarnego i lądowisk dla śmigłowców sanitarnych.

Wszystkie przekształcenia i zadania inwestycyjne w wymienionych zakresach opieki zdrowotnej wymagały określenia polityki inwestycyjnej. Potrzeby w tym zakresie wynikają przede wszystkim z konieczności dostosowania bazy lokalowej i sprzętowej w zakładach opieki zdrowotnej zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 29 czerwca 2005 r. w sprawie wymagań, jakim powinny odpowiadać pod względem fachowym i sanitarnym pomieszczenia i urządzenia zakładu opieki zdrowotnej*. Ponadto, wdrażane przez SPZOZ-y programy restrukturyzacji mające na celu usprawnienie i poprawę sytuacji ekonomicznej zakładu również zawierają działania inwestycyjne. Do podstawowych obszarów restrukturyzacji należą: modernizacje, inwestycje, doposażenie w sprzęt i aparaturę medyczną, przekształcenia organizacyjne oraz likwidacje albo integracje części lub całości zakładów opieki zdrowotnej. Problemem są lokalizacje zakładów opieki zdrowotnej w starych zabudowaniach, głównie zabytkowych, niedostosowanych do potrzeb i współczesnych wymogów.

Organy tworzące zakłady opieki zdrowotnej na działalność inwestycyjną podległych jednostek przeznaczają wielomilionowe środki finansowe, jednak potrzeby na zadania i zakupy inwestycyjne nadal przewyższają możliwości budżetowe samorządów i samych jednostek. Korzystnym zjawiskiem są nowe możliwości dofinansowania ochrony zdrowia w ramach funduszy strukturalnych i innych mechanizmów oraz inicjatyw unijnych. W ramach

programu ZPORR z terenu województwa w 2004 roku osiem jednostek pozyskało środki w wysokości ponad 20 milionów złotych, a w roku 2005 czternaście placówek otrzymało około 9 milionów złotych na cele inwestycyjne.

Poniżej w tabeli znajdują się łączne kwoty środków finansowych pozyskane przez zakłady opieki zdrowotnej podległe Samorządowi Województwa w latach 2003-2005.

Tab. Środki finansowe pozyskane przez zakłady opieki zdrowotnej podległe Samorządowi Województwa w latach 2003-2005

Budżet województwa	Budżet państwa	Wsparcie UE	Inne, np. darowizny
24 966 526	29 112 860	12 829 334	16 787 033

Źródło: Departament Zdrowia Urząd Marszałkowski Woj. Zachodniopomorskiego.

Przygotowanie i realizacja wieloletniego planu inwestycyjnego przez poszczególne samorządy jest utrudnione ze względu na brak wystarczających środków finansowych, szczególnie w przypadku inwestycji wieloletniej. Z dostępnych danych jednostek samorządowych wynika, że tylko 50 % z nich posiada wieloletnie plany inwestycyjne w ochronie zdrowia.

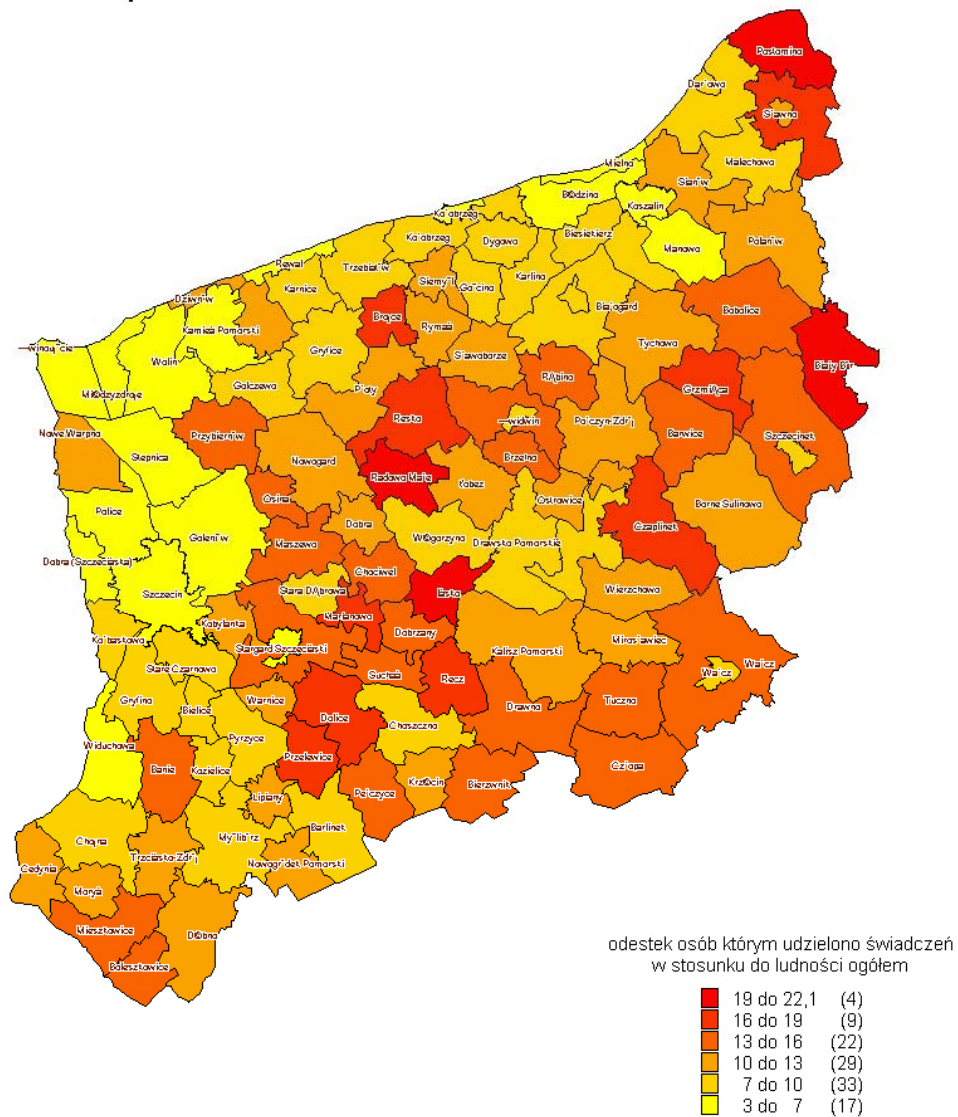
Samorząd województwa jest w trakcie opracowywania kierunków polityki inwestycyjnej do realizacji do roku 2008 przez podległe jednostki ochrony zdrowia. Podstawowym założeniem polityki jest maksymalizacja jakości świadczonych usług medycznych poprzez modernizację istniejącej bazy lokalowej oraz doposażenie w aparaturę wysokospecjalistyczną. Niezbędna kwota do realizacji zaplanowanych działań to ponad 544 miliony złotych.

Miejsca w domach pomocy społecznej wykorzystywane były w następujący sposób: 778 miejsc dla osób starych, 1384 dla przewlekle somatycznie chorych, 1024 dla niepełnosprawnych intelektualnie, 720 przewlekle psychicznie chorych, 102 samotnych kobiet w ciąży i matek, 864 osób bezdomnych.

W 2003 r. przyznano 310624 osobom świadczenia z pomocy społecznej, w tym pomocą objętych było 70360 rodzin. W ramach zadań zleconych zasiłki stałe przyznano 3530 rodzinom, zasiłki stałe wyrównawcze 8571 rodzinom. W ramach zadań zleconych, przyznano 23326 rodzinom zasiłki okresowe, a 12453 rodzinom renty socjalne.

Najważniejszymi przyczynami korzystania z pomocy są bezrobocie, ubóstwo, bezradność w sprawach opiekuńczo-wychowawczych i prowadzenia gospodarstwa domowego, niepełnosprawność i długotrwała choroba. Analizy przestrzenne wykazały, że ubóstwo widoczne jest bardziej w powiatach ziemskich niż grodzkich. Obszary najwyższego bezrobocia charakteryzują się jednocześnie najwyższym odsetkiem korzystających z pomocy społecznej.

Pomoc społeczna w roku 2004



opracowanie: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

Problemy do uwzględnienia w pracy nad aktualizacją planu zagospodarowania przestrzennego województwa w ochronie zdrowia:

1. Dostosowanie bazy lokalowej i sprzętowej do wymagań Ministerstwa Zdrowia i dyrektyw unijnych.
2. Poprawa stanu sanitarno-technicznego szpitali, w tym pełna regulacja gospodarki odpadami i metod sterylizacji.
3. Utworzenie sieci szpitali publicznych i planu ich rozmieszczenia.
4. Utworzenie planu rozmieszczenia wysokospecjalistycznej aparatury medycznej.
5. Rozwój bazy lokalowej i diagnostycznej ochrony zdrowia zgodnie z obszarami zagrożenia zdrowotnego, czyli: choroby układu krążenia, nowotwory złośliwe, choroby wieku podeszłego, umieralność niemowląt i zakażenia HIV i zachorowania na AIDS oraz zaburzenia psychiczne.
6. Rozwój bazy lokalowej i diagnostycznej ochrony zdrowia zgodnie z trendami społeczno-demograficznymi w zakresie opieki długoterminowej i psychiatrycznej.
7. Rozwój alternatywnych form opieki medycznej w zakresie onkologii, psychiatrii i rehabilitacji medycznej.
8. Doskonalenie bazy leczenia uzdrowiskowego.
9. Rozwój infrastruktury ratownictwa medycznego w celu optymalizacji działań, szczególnie w przypadku masowych zagrożeń zdrowotnych i katastrof wraz z rozwojem zaplecza medycznego w zakresie nowych zagrożeń epidemiologicznych i bioterrorystycznych.
10. Optymalne zabezpieczenie opieki stomatologicznej w szkołach i obszarach wiejskich.

4. Kultura i dziedzictwo kulturowe

Centrum kulturalnym województwa zachodniopomorskiego są dwa największe miasta tego regionu Szczecin i Koszalin, skupiające największą liczbę instytucji kultury i rozrywki.

W 2003 r. nie zaobserwowano istotnych zmian w zinstytucjonalizowanych formach działalności kulturalnej w porównaniu z rokiem poprzednim. Wzrostowi oferty kulturalnej w niektórych dziedzinach (projekcje filmowe w kinach, tytuły i nakłady książek i wydawnictw prasowych, wystawy muzealne) towarzyszył spadek w innych sferach (przedstawienia teatralne i koncerty). Podobne spostrzeżenia odnoszą się do uczestnictwa ludności w kulturze - wzrosła liczba czytelników i wypożyczeń w bibliotekach publicznych oraz liczba osób zwiedzających muzea, zmniejszyła się natomiast frekwencja w kinach i liczba widzów w instytucjach widowiskowych. Wydatki publiczne na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego w 2003 r. w Polsce wyniosły 3291,3 mln zł (nominalnie o 3,2% więcej niż w 2002 r.), co w odniesieniu do PKB stanowiło 0,40% (w roku poprzednim odpowiednio 3189,9 mln zł, tj. 0,41%). W 2003 r. udział wydatków z budżetów samorządów terytorialnych na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego w wydatkach publicznych na ten sektor wyniósł 79,4% i był niższy niż w roku poprzednim (81,1%).

Wydatki budżetowe ogółem jednostek samorządu terytorialnego na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego w województwie zachodniopomorskim w 2003 roku wyniosły 112879 tys. zł, tj. 66,55 zł na mieszkańca, co lokuje je na 8 miejscu w kraju (dla Polski 68,41 zł).

Najważniejsze placówki kultury województwa to biblioteki, domy i ośrodki kultury, muzea, teatry, filharmonie, kina, na koniec roku 2003 funkcjonowało 390 bibliotek publicznych (w 2002 –281), z czego 142 w miastach, a 248 na wsiach.

Znaczny wzrost zanotowano w kategorii świetlice, których ilość w porównaniu z rokiem 2002 wzrosła o 40.

Na jedną placówkę na wsi przypadają 1505 czytelników, dla porównania wskaźnik ten dla obszaru całej Polski wynosił 2070 czytelników, natomiast w miastach w województwie miał wartość 3326, dla porównania dla całego obszaru Polski wskaźnik ten wynosił 3602 osób. Wartość tego wskaźnika ilustruje dostępność bibliotek na terenie województwa, którą można określić jako korzystną.

Województwo dysponuje również 11 bibliotekami naukowymi, 48 w zakładach pracy, 23 bibliotekami pedagogicznymi.

Na terenie województwa działało 321 domów, ośrodków kultury, klubów i świetlic, z czego 222 to ośrodki położone na terenach wiejskich. Wskaźnik ilości ośrodków kultury na terenach wiejskich lokuje województwo na trzecim po małopolskim i podkarpackim miejscu w kraju.

Na koniec 2003 r. funkcjonowały tu 22 muzea i oddziały muzealne (19 w miastach i 3 na wsiach). Placówki te zorganizowały 82 wystawy w kraju i 7 wystaw za granicą, przyjęły 36 wystaw krajowych i 9 zagranicznych. Muzea odwiedziło w tym czasie 474866 zwiedzających.

Od kilku lat obserwuje się tendencję rozwoju sieci muzeów w Polsce. Pełnią one istotną rolę w ukazywaniu historii i tradycji oraz upowszechnianiu kultury w kraju.

W porównaniu z 2002 r. przybyło 1 muzeum i oddział muzealny. Wśród 22 muzeów 1 to muzeum artystyczne, 5 historycznych, 3 przyrodnicze, 10 regionalnych i 3 inne.

Do najbardziej znanych należą Muzeum Narodowe w Szczecinie, Muzeum Zamku Książąt Pomorskich w Szczecinie, Oddział Muzeum Morskiego w Szczecinie, Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu.

Wśród 12 teatrów województwa, 7 to teatry dramatyczne (w tym 1 lalkowy), 1 teatr muzyczny, 2 filharmonie oraz orkiestry i chóry. Na 1000 ludności w województwie przypadało 1,97 miejsca w teatrach i instytucjach muzycznych, dla Polski wskaźnik ten ma wartość 1,75, natomiast na 1 miejsce w teatrach i instytucjach muzycznych przypadało w województwie 508 osób, dla Polski wskaźnik ten wynosił 573.

W roku 2003 teatry i instytucje muzyczne dały 1983 przedstawień i koncertów, w tym teatry dramatyczne 1082 przedstawienia (8 miejsce w kraju), lalkowe 298 przedstawień (12 miejsce w kraju), muzyczne 97 przedstawień i koncertów (ostatnie miejsce w kraju). Filharmonie, orkiestry i chóry dały łącznie 506 koncertów (13 miejsce w kraju), w tym filharmonie 143 koncerty (ostatnie miejsce w kraju).

Do najbardziej znanych teatrów województwa należą: Współczesny, Polski, Kana, „Pleciuga” Teatr Lalek, Opera na Zamku w Szczecinie, Bałtycki Teatr Dramatyczny i Dialog w Koszalinie.

Kina województwa to 38 placówek z 10393 miejscami na widowni, z czego w miastach działały 32 kina z 9193 miejscami i 6 kin na wsiach z 1200 miejscami na widowni. W miastach na 1000 ludności w kinach stałych było w 2003 7,8 miejsc na widowni, dla Polski 9,5, na wsiach 2,3 przy średniej krajowej 0,5.

Ważnym wskaźnikiem obrazującym potencjał kulturalny województwa jest nakład wydawanych książek i broszur. Pod tym względem zachodniopomorskie z 159,1 tys. wydanych egzemplarzy zajęło przedostatnie miejsce w kraju.

W 2003 r. w województwie wydano 174 tytuły gazet i czasopism, wskaźnik ten uplasował zachodniopomorskie na 9 miejscu w kraju dla porównania w województwie mazowieckim wydano w tym czasie 2333 tytuły gazet i czasopism.

W województwie zachodniopomorskim organizowane są imprezy, często o długoletniej tradycji, które uzupełniają ofertę kulturalną. Zaliczyć do nich należy m.in. Festiwal Młodzieży Akademickiej FAMA w Świnoujściu, Przegląd Teatrów Małych Form „Kontrapunkt” w Szczecinie, Ińskie Lato Filmowe, Festiwal Gwiazd Międzyzdrojach, Festiwal Muzyki Dawnej w Bierzwniku, Festiwal Muzyki Organowej i Kameralnej w Kamieniu Pomorskim i Koszalinie, Festiwal Pieśni Chóralnej w Międzyzdrojach i Szczecinie, Pyrzyckie Spotkania z Folklorem, plenery plastyczne dla artystów malarzy, rzeźbiarzy i grafików oraz wiele innych imprez.

W województwie zachodniopomorskim znajdują się 2893 zabytki nieruchome oraz 1547 zabytków ruchomych wpisanych do rejestru zabytków. Ponadto z 89612 obiektów nieruchomych i 10764 ruchomych znajdujących się w ewidencji Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków część kwalifikuje się do wpisu do rejestru zabytków. Do najbardziej charakterystycznych form decydujących o charakterze krajobrazu kulturowego województwa należą:

– układy staromiejskie z kościołami farnymi, ratuszami i zespołami zabudowy mieszczańskiej, głównie XIX-wiecznej (Cedynia, Darłowo, Dobra Nowogardzka, Lipiany, Maszewo, Mieszkowice, Moryń, Trzcińsko-Zdrój, Trzebiatów),

- średniowieczne systemy obronne miast z wieżami, basztami, bramami i fosami, m.in. w Drawsku Pomorskim., Koszalinie, Mieszkowicach, Pyrzycach, Reczu, Stargardzie Szczecińskim, Trzcińsku Zdroju,
- zamki w Szczecinie, Białogardzie, Darłowie, Swobnicy, Świdwinie,
- budowle sakralne, od średniowiecza po XIX wiek; do najcenniejszych należą katedra w Kamieniu Pomorskim i w Kołobrzegu,
- granitowe kościoły z XII-XIII w. w części południowo-zachodniej województwa,
- ryglowe kościoły z XVII-XVIII w. głównie w północno-wschodniej części województwa,
- zespoły zabudowań poklasztornych cystersów, joannitów, norbertanów, templariuszy; pozostały one świadectwem związków i wpływów Europy Zachodniej na terenach Pomorza (Bierzwnik, Chwarszczany, Cedynia, Kołbacz, Marianowo, Jasienica, Pełczyce),
- założenia dworsko-pałacowo-parkowe z folwarkami, wpisane w krajobraz większości wsi zachodniopomorskich; większość tych obiektów znajduje się obecnie w zasobie Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa i jest najczęściej w bardzo złym stanie,
- układy ruralistyczne z zachowaną zabudową zagrodową, murowaną i ryglową,
- architektura uzdrowska głównie w pasie nadmorskim (Świnoujście, Międzyzdroje, Dziwnów, Kołobrzeg) oraz w rejonach występowania leczniczych pokładów wód lub błot (Połczyn Zdrój, Trzcińsko Zdrój),
- zabytki techniki i przemysłu związane z rozwojem przemysłu w XIX w., a także obiekty militarne będące pozostałościami po II wojnie światowej (umocnienia w rejonie Odry i Pojezierza Drawskiego, pasa nadmorskiego, pozostałości twierdzy kołobrzesckiej),
- XIX-wieczne latarnie morskie (Świnoujście, Niechorze, Kołobrzeg),
- zabytki sztuki i rzemiosła,
- zabytki archeologiczne (grobowce megalityczne, grodziska, cmentarzyska kurhanowe).

Celem ochrony wartości kulturowych jest zachowanie historycznych form zagospodarowania świadczących o historii Pomorza Zachodniego oraz decydujących o charakterze krajobrazu kulturowego. Celem zasadniczym powinno być zachowanie tożsamości kulturowej województwa zachodniopomorskiego.

Problemy do uwzględnienia w pracy nad aktualizacją planu zagospodarowania przestrzennego województwa:

- a) zły stan zabytków i obiektów dziedzictwa kulturowego;
- b) zbyt małe nakłady na rewitalizację i renowację zasobów środowiska kulturowego;
- c) słabo rozwinięte produkty turystyczne związane z wykorzystaniem zasobów środowiska kulturowego;
- d) problemy rozwojowe w obszarach staromiejskich układów urbanistycznych.

5. Gospodarka

5.1. Informacje ogólne

Gospodarkę województwa zachodniopomorskiego cechuje zróżnicowanie przestrzenne i funkcjonalne. Większość potencjału gospodarczego skupia się na dwóch obszarach – w aglomeracji szczecińskiej oraz w subregionie koszalińskim.

Głównym ośrodkiem gospodarczym województwa jest aglomeracja szczecińska z Policami, Gryfinem, Stargardem Szczecińskim, Goleniowem oraz powiązanim z nimi funkcjonalnie Świnoujściem. Na obszarze tym znajduje się 50% potencjału podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w województwie. Dominującą rolę odgrywa tu gospodarka morska, przemysł i usługi.

Przygraniczne położenie aglomeracji wytworzyło warunki do dynamicznego rozwoju sfery obsługi ruchu tranzytowego towarów i osób oraz rozwoju infrastruktury granicznej. Wyróżnikiem subregionu koszalińskiego, obejmującego Koszalin i Kołobrzeg oraz okoliczne powiaty, jest funkcja administracyjna, usługowa i przemysłowa.

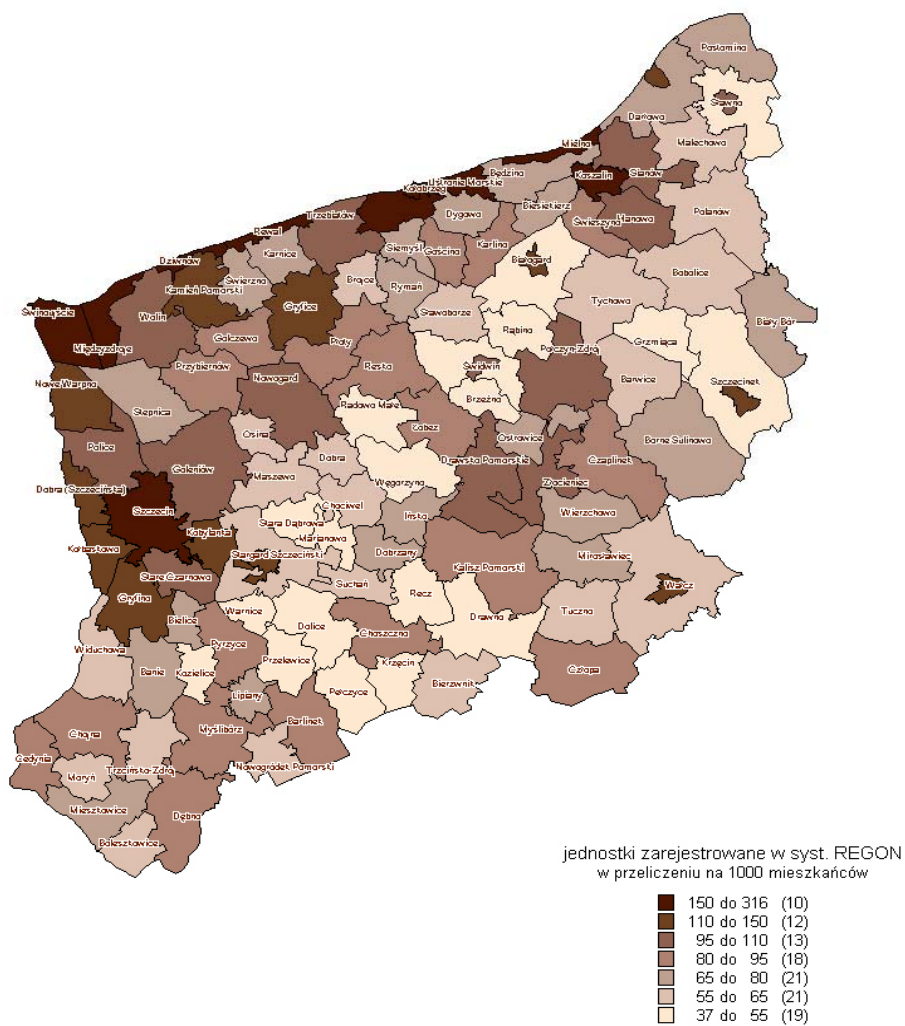
Obszarem aktywnym pod względem gospodarczym, jest pas gmin nadmorskich z dominującą sezonową funkcją turystyczną, uzdrowską, a także lokalną gospodarką morską. Potencjał rozwojowy tkwi także w pasie pojezierzy, który obejmuje wszystkie powiaty leżące na południu oraz południowym wschodzie województwa. Na tym obszarze, ze względu na jego walory przyrodnicze i zasobność w surowce lokalne, mają szanse rozwoju małe i średnie przedsiębiorstwa turystyczne i przemysłowe. Środkowa i wschodnia część województwa to obszary o dominującej funkcji rolniczej, z przemysłem rolno-spożywczym. Widoczna stagnacja gospodarcza tych obszarów jest przede wszystkim skutkiem głębokiej restrukturyzacji gospodarki rolnej po roku 1990 oraz deficytu czynników rozwoju i centrów wzrostu.

Województwo zachodniopomorskie, mimo atrakcyjnego położenia geograficznego, przeżywa w ostatnich latach kryzys gospodarczy. Zmiany ustrojowe i rynkowe, spowodowały zmiany profilu gospodarczego regionu. Z roku na rok maleje znaczenie gospodarki morskiej, a także dużych przedsiębiorstw na korzyść sektora małych i średnich przedsiębiorstw.

Od roku 1999 przybyło 33,8 tys. podmiotów gospodarczych. Na koniec 2003 roku zarejestrowanych było ich już 200626 (z podmiotów objętych rejestrem 96,1% to jednostki o liczbie pracujących do 9 osób, a wśród osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą, podmioty te stanowiły 99,0% zbioru).

Podstawę działalności gospodarczej w województwie stanowią podmioty małe, zatrudniające do 9 osób (łącznie z tzw. samozatrudnieniem – firmy jednoosobowe) – ich liczba wynosiła na koniec 2003 roku ponad 192 tys. Liczba małych przedsiębiorstw zatrudniających 10-49 kształtuje się na poziomie ok. 6,2 tys., średnich (50-249 pracowników) – 1,3 tys. Dużych przedsiębiorstw, zatrudniających powyżej 250 osób jest jedynie 156 a tych zatrudniających więcej niż 1000 osób – 36. Najwięcej podmiotów gospodarczych zarejestrowanych było w sekcji handel i naprawy – 61,9 tys. oraz kolejno w sekcjach: obsługa nieruchomości i firm, nauka – 35,6 tys. podmiotów, budownictwo 19,8 tys., przemysł – 17,3 tys. oraz transport, gospodarka magazynowa i łączność – 14,0 tys.

Aktywność ekonomiczna w województwie w roku 2004



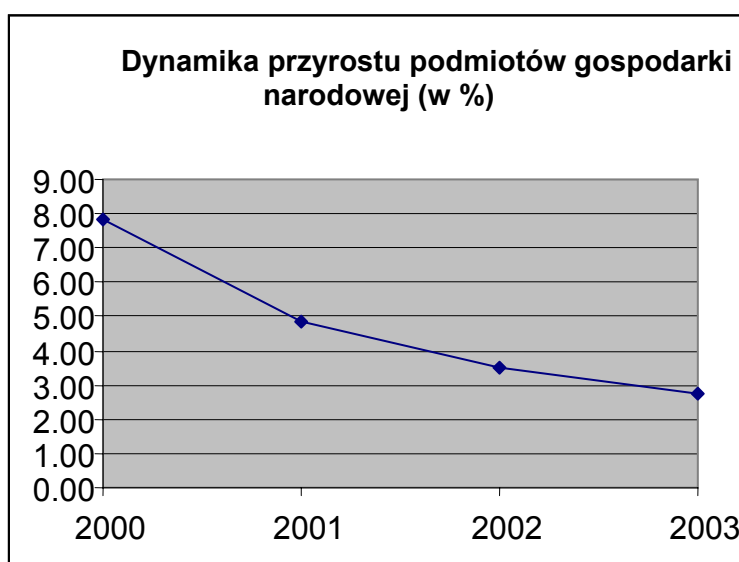
opracowanie: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

Poprawiły się wszystkie wskaźniki ekonomiczno-finansowe. Wskaźnik poziomu kosztów z całokształtu działalności wyniósł 98,9% (wobec 102,4% przed rokiem), wskaźnik rentowności ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów wyniósł 3,0% (wobec 0,1%), wskaźniki rentowności obrotu brutto 1,1% (wobec minus 2,4%) oraz rentowności obrotu netto 0,3% (wobec minus 3,0%). Wskaźnik płynności finansowej I stopnia wyniósł 15,0% (wobec 14,9% przed rokiem).

Poprawę wskaźników poziomu kosztów odnotowano w sekcjach: przetwórstwo przemysłowe, budownictwo, wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz i wodę, handel i naprawy, hotele i restauracje, transport, gospodarka magazynowa i łączność, obsługa nieruchomości i firm, nauka, a pogorszenie w sekcji pozostała działalność usługowa.

Udział sprzedaży eksportowej w przychodach ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów ogółu przedsiębiorstw zwiększył się z 25,8% przed rokiem do 31,6%.

Od roku 1999 obserwuje się malejącą dynamikę przyrostu przedsiębiorstw zarejestrowanych w rejestrze REGON, co obrazuje poniższy wykres:



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Według danych Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości, w latach 1999 – 2001 liczba aktywnych małych i średnich przedsiębiorstw zmalała o prawie 10 tys. i wyniosła na koniec 2001 roku 90,8 tys. Na koniec 2003 roku zarejestrowanych było 200,434 MŚP.

Do rozwoju sektora MŚP w niewielkim stopniu przyczyniają się duże przedsiębiorstwa w regionie. Badania wskazują, że nie są one źródłem technologii dla regionalnych małych i średnich przedsiębiorstw. Zaledwie 10% MŚP współpracujących z 4 największymi firmami pochodzi z regionu. Uwypukla się tu malejąca rola dużych przedsiębiorstw, jako jednostek stymulujących, inicjujących czy też ogniskujących rozwój klastrów czy centrów gospodarczych.

Charakterystyczna cecha współczesnej gospodarki krajów rozwiniętych jest dominacja sektora działalności usługowej w gospodarce. Wyraźna jest silna zależność między poziomem rozwoju – mierzonym np. wartością PKB per capita – a znaczeniem sektora usług w strukturze gospodarki. W 2002 roku, pod względem PKB (per capita), województwo zachodniopomorskie zajęło 6 pozycję w kraju (20,196 zł.). Pod względem PKB ogółem, zachodniopomorskie zajęło

9 lokatę w kraju z wynikiem 34300 mln zł (w tym podregion szczeciński 24,222.9 mln zł i koszaliński 10,077.1 mln zł).

Produkcja sprzedana przemysłu województwa, po znacznym spadku w 2002 roku, na koniec 2003 roku wyniosła 16278,1 mln zł. (10 lokata w kraju), a największy udział miały: produkcja artykułów spożywczych i napojów – 3713,4 mln zł., wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, wodę – 1816,8 mln zł, produkcja mebli; pozostała działalność produkcyjna – 1766,6 mln zł, produkcja drewna i wyrobów z drewna oraz ze słomy i wikliny 1701,4 mln zł, produkcja pozostałego sprzętu transportowego – 1444,9 mln zł. W okresie styczeń – październik br. produkcja sprzedana przemysłu wyniosła 15209,0 mln zł i w porównaniu do analogicznego okresu ub. roku zwiększyła się o 9,0%, w tym w przetwórstwie przemysłowym o 11,3%.

Przetwórstwo przemysłowe skupiało w 2002 roku 16904 podmiotów gospodarki narodowej, w większości zatrudniających 9 i mniej osób (15283 podmioty).

Przemysł chemiczny odgrywa od wielu lat istotną rolę w regionie. Filarem polskiego przemysłu chemicznego są Zakłady Chemiczne Police, Zakłady Azotowe Puławy, Anwil Włocławek, Stomil Olsztyn, Firma Oponiarska Dębica i Zakłady Azotowe Tarnów.

Polickie Zakłady są największym polskim producentem kwasu fosforowego, od lat wizytówką firmy są wieloskładnikowe nawozy mineralne, a wśród nich takie marki jak POLIFOSKA, POLIMAG oraz nawóz azotowy MOCZNIK. Firma jest jedynym w Polsce producentem bieli tytanowej – pigmentu tytanowego stosowanego w niemal wszystkich gałęziach przemysłu. Produkcja i sprzedaż chemikaliów stanowi uzupełnienie oferty produktowej Zakładów i związana jest ze stale wzrastającym wykorzystaniem dodatkowych możliwości prowadzonego procesu produkcji. Zakłady zatrudniały w 2003 roku 2743 osób, z czego 1868 to pracownicy produkcyjni, a 875 to nieprodukcyjni.

W ostatnich latach znacznie wzrosła wielkość produkcji, w szczególności bieli tytanowej (produkcja została przekoczona w stosunku do planu o blisko 3% i osiągnęła wysokość 42,3 tys. ton, wolumen ten wyczerpał zdolność produkcyjną instalacji) – 111,9% (dynamika 2002/2003), pozostałych wyrobów 121,8%, w tym amoniaku 192,7%.

Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach są na niskim poziomie i wyniosły w 2002 roku 1198 zł na 1 mieszkańca (według lokalizacji inwestycji, ceny bieżące), przy średniej krajowej 1650 zł. Wartość brutto środków trwałych oraz nakłady inwestycyjne prezentuje poniższa tabela:

WYSZCZEGÓLNIENIE	Wartość brutto środków trwałych¹⁾ w tys. zł	Nakłady inwestycyjne na zakup środków trwałych w tys. zł
przedsiębiorstwa małe (poniżej 50 osób)		
O G Ó Ł E M	12331722	977321
Przemysł	1623039	129063
Budownictwo	643702	30481
Handel i naprawy	2365145	275392
Hotele i restauracje	289753	28175
Transport, gospodarka magazynowa i łączność	1315209	123939
Obsługa nieruchomości i firm; nauka	3726194	156323
Pozostałe sekcje	2368680	233948

przedsiębiorstwa średnie (od 50 do 249 osób)		
O G Ó Ł E M	9162818	503372
Przemysł	2954396	204938
Budownictwo	489781	66341
Handel i naprawy	576580	52699
Hotele i restauracje	134208	13094
Transport, gospodarka magazynowa i łączność	726073	48823
Obsługa nieruchomości i firm; nauka	3829673	97065
Pozostałe sekcje	452107	20412
przedsiębiorstwa duże (powyżej 249 osób)		
O G Ó Ł E M	14894328	839809
Przemysł	12137982	599205
Budownictwo	#	#
Handel i naprawy	503095	180279
Hotele i restauracje	-	-
Transport, gospodarka magazynowa i łączność	1840340	52795
Obsługa nieruchomości i firm; nauka	303632	921
Pozostałe sekcje	90661	5930

¹⁾ Stan w dniu 31 XII 2003.

Źródło: Informacje Sygnalne, GUS 2003

Poziom innowacyjności gospodarki województwa jest bardzo niski. Udział nakładów na prace badawczo – rozwojowe (B+R) w PKB wynosi tylko 0,27% (11 pozycja w kraju), przy średniej krajowej 0,65% i 2% w Unii Europejskiej. Niski udział nakładów na B+R w przychodach ze sprzedaży jest pochodną struktury przemysłu województwa, w której duże znaczenie mają tzw. tradycyjne gałęzie przemysłu.

Nakłady i zatrudnieni w działalności badawczo-rozwojowej w 2002 r. w Polsce, oraz w wybranych województwach:

Województwa	Nakłady na działalność badawczo - rozwojową^a (ceny bieżące) w mln zł	Zatrudnieni^b ogółem (liczba osób - stan w dniu 31 XII)	Pracownicy naukowo - badawczy na 1000 osób aktywnych zawodowo^c
P o l s k a	4582,7	122987	3,3
Kujawsko-pomorskie	110,4	4822	2,2
Małopolskie	496,5	17232	5,5
Mazowieckie	1994,3	33486	7,3
Podkarpackie	119,0	2944	1,1
Pomorskie	227,2	5962	5,5
Wielkopolskie.....	324,7	11847	2,7
Zachodniopomorskie	90,6	3440	2,1

^a Bez amortyzacji środków trwałych. ^b Pełno- i niepełnozatrudnieni bez przeliczania na pełnozatrudnionych. ^c Pracownicy naukowo-badawczy w tzw. ekwiwalentach pełnego czasu pracy; aktywni zawodowo na podstawie badania aktywności ekonomicznej ludności (BAEL) w IV kwartale.

Źródło: Nauka i technika w roku 2002, GUS.

Według Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową, niewielka (o 34 proc. niższa niż przeciętna krajowa) liczba firm sektora high-tech w przeliczeniu na 1000 podmiotów produkcyjnych nie stwarza szansy na poprawę pozycji w zakresie potencjału innowacyjnego poprzez większą aktywność podmiotów gospodarczych, funkcjonujących w nowoczesnych sektorach działalności produkcyjnej. Nakłady na działalność B+R na jednego mieszkańca wyniosły 53 zł (przy średniej krajowej 120 zł), ilość zatrudnionych w tej branży wyniosła 3440 osób (11 pozycja w kraju).

Tylko 170 podmiotów gospodarczych wykorzystywało internet dla celów operacyjnych; stanowiło to 3,85% ogółu firm w skali kraju, a 167 przedsiębiorstw posiada lokalne sieci komputerowe – 3,76% w skali kraju

Barierami stojącymi na przeszkodzie rozwijania innowacyjności są: brak kapitału, brak stabilnych unormowań prawnych, a także niski poziom przedsiębiorczości wśród studentów.

Konieczne wsparcie sektora MSP wymaga udziału samorządu województwa w tworzeniu otoczenia instytucjonalnego, poprzez inicjowanie opracowania projektu utworzenia regionalnej instytucji innowacyjności i transferu technologii oraz bezpośredniego wsparcia konsultacyjno-doradczego i finansowego małych podmiotów gospodarczych, szczególnie z przedziału do 50 zatrudnionych. Działania w tym zakresie określa, przyjęty przez Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego w 2001 r., „Program wspierania przedsiębiorczości, wzrostu innowacyjności gospodarki i kierunki przeciwdziałania bezrobociu w województwie zachodniopomorskim”.

Instytucje wspierające sektor MSP podzielono na cztery grupy, które scharakteryzowane są poniżej:

- ośrodki wspierania przedsiębiorczości – w województwie funkcjonuje szereg tego typu organizacji, jednak w większości są to organizacje o zasięgu lokalnym; są to najczęściej ośrodki szkoleniowo-doradcze oraz inkubatory działające na rzecz lokalnej przedsiębiorczości w wybranych segmentach usług dla sektora MSP. Dla ich wzmocnienia niezbędne jest podjęcie zintegrowanych działań na poziomie regionalnym, zmierzających do stworzenia systemu obsługi firm, opartego na regionalnym systemie informacji gospodarczej oraz instytucjach oferujących wsparcie finansowe.
- ośrodki rozwoju regionalnego – do najważniejszych ośrodków należą: Zachodniopomorska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A. w Szczecinie, Koszalińska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A., Centrum Euro-Info w Szczecinie, Stowarzyszenie Polskich Gmin Euroregionu „Pomerania” w Szczecinie, Centrum Rozwoju Biznesu przy Zachodniopomorskiej Szkole Biznesu w Szczecinie.
- parki technologiczne – Szczeciński Park Technologiczny Sp. z o.o. i Park Naukowo-Technologiczny działający przy Politechnice Koszalińskiej; parki te finansowane są z sektora finansów publicznych. Ich potencjał i ograniczone pole działania nie przyciągnęły kapitału komercyjnego, niezbędnego do prawidłowego funkcjonowania; spowodowane jest to niejasną wizją rozwoju, brakiem szerokiego partnerstwa regionalnego na rzecz rozwoju tych instytucji. Poważnym mankamentem jest także brak regionalnego systemu wspierania transferu postępu technicznego i technologicznego do podmiotów gospodarczych. W bieżącym roku podjęty został projekt, którego celem jest dokonanie analizy, opracowanie i optymalizacja regionalnej strategii innowacji w województwie. Rezultaty projektu stanowić będą wsparcie dla samorządów regionalnego i lokalnych, właściwych instytucji i organizacji w kształtowaniu i optymalizacji infrastruktury innowacji,

transferu technologii oraz badań i rozwoju, zgodnie z występującym zapotrzebowaniem.

- instytucje finansowania przedsiębiorczości – oprócz banków, które w ramach swojej głównej działalności posiadają różnego rodzaju instrumenty związane z udzielaniem kredytów, działalność podobną prowadzą: Polska Fundacja Przedsiębiorczości (fundusze kredytowe i poręczeniowe), oddział Funduszu MIKRO Sp. z o.o. (fundusz kredytowy), Stowarzyszenie Inicjatyw Społeczno-Gospodarczych w Karlinie (fundusz poręczeń kredytowych), Fundacja Centrum Innowacji i Przedsiębiorczości w Koszalinie (fundusze wspierający, inwestycyjny i gwarancyjny), Stowarzyszenie Wspierania Małej i Drobnej Przedsiębiorczości w Bornym Sulinowie (fundusz pożyczkowy).

W 2002 roku, w województwie zarejestrowanych było 9594 spółek prawa handlowego. Kapitał zagraniczny ulokowany jest w 3174 spółkach prawa handlowego (33% ogółu spółek). Największymi inwestorami zagranicznymi w województwie zachodniopomorskim są wciąż Niemcy (29,2% ogólnie zainwestowanego kapitału), następnie Dania (15,4%), Holandia (13,9%) i Szwecja (8%).

Inwestycje zagraniczne w Województwie Zachodniopomorskim, ze względu zarówno na położenie geograficzne, jak i potencjał jakim dysponuje region, są jednym z podstawowych elementów wzrostu konkurencyjności regionu. W porównaniu z innymi województwami, zaangażowanie bezpośrednio inwestycje zagraniczne (BIZ) w Zachodniopomorskim można ocenić dwojako.

Ilość lokalizacji BIZ w regionie (dane dotyczą wszystkich inwestycji powyżej 1 mln USD), dla 2003 roku to 95, co stanowi 3,6% inwestycji w skali kraju oraz daje zachodniopomorskiemu 9 miejsce w Polsce.

Inwestorzy, którzy ulokowali w województwie ponad 1 mln USD:

- Natel Investment – inwestor branży spożywczej z Holandii,
- Kemira Kemi – inwestor branży chemicznej ze Szwecji,
- Bitburger Brauerei – inwestor branży spożywczej z Niemiec,
- Polam Holding – inwestor branży elektromaszynowej z Holandii,
- Lohmann – inwestor branży spożywczej z Niemiec,
- Kronospan Holdings – inwestor branży drzewnej z Cypru,
- Overseas Enterprises Company – inwestor branży papierniczej ze Szwajcarii,
- Swedwood Holding – inwestor branży meblarskiej ze Szwecji,
- Ahlstromforetagen Svenska Aktieblog – inwestor branży elektromaszynowej ze Szwecji.

Obecnie w województwie zachodniopomorskim prowadzonych jest kilka projektów inwestycyjnych:

Goleniowski Park Przemysłowy:

- Spin Group – Belgia – produkcja przędzy do dywanów – inwestycja realizowana na terenie GPP – wielkość zatrudnienia – kilkadziesiąt osób, wartość inwestycji – kilkanaście milionów €;
- Elbro – Polska – producent żywności – dokonał zakupu gruntu na terenie GPP pod produkcję zakładu produkcji.

Stargardzki Park Przemysłowy – Realizacja dwóch inwestycji:

- Grizzly – producent sprzętu medycznego – protezy medyczne – brak informacji na temat wielkości inwestycji i planowanego zatrudnienia (obecnie zatrudnionych 30 osób);
- Vognen – konstrukcje stalowe – zatrudnionych 40 osób;
- Kuca – konstrukcje stalowe i producent zbiorników ciśnieniowych (spółka przeniesiona ze Szczecina);
- tekstylia (szwalnia z wykorzystaniem potencjału technologicznego i kadrowego po b. zakładach Luxpol) – wielkość zatrudnienia – ok. 150 osób – w chwili obecnej podpisany list intencyjny;
- Centrum Dystrybucyjne – wspólne j.v. przedsiębiorcy stargardzkiego z inwestorem holenderskim – zatrudnienie 20 osób – branża: centrum logistyczno - dystrybucyjne sieci handlowych.

Policki Park Przemysłowy Infrapark – podpisane zostały 3 listy intencyjne:

- inwestor z branży chemicznej – docelowe zatrudnienie 300 osób – chętny do zakupu 8 hektarowej działki – deklarowana wielkość inwestycji do 30 mln €;
- elektrownia wiatrowa – list intencyjny na temat ulokowania 20 wiatraków na terenie Infraparku;
- list intencyjny dot. zagospodarowania terenów portowych – brak informacji na temat wielkości inwestycji oraz planowanego zatrudnienia.

Koszalińska część Słupskiej SSE

- EIW Industrial Development” (Athletic Group) – producent rowerów.

W okresie styczeń – grudzień 2003 r. liczba spółek prawa handlowego wzrosła o 5,2% (wobec wzrostu o 9,8% przed rokiem). Wśród spółek prawa handlowego 3,3 tys., tj. 33,0% to spółki, w których kapitał pochodzący z zagranicy stanowił 100%. Zmniejszyła się liczba przedsiębiorstw państwowych (o 9,5%), spółdzielni (o 0,9%) i spółek cywilnych (o 1,0%).

W okresie styczeń-wrzesień br. przedsiębiorstwa województwa zachodniopomorskiego osiągnęły przychody z całokształtu działalności w wysokości 19349,0 mln zł. Koszty uzyskania przychodów osiągnęły wartość 18587,8 mln zł. W skali roku, z uwagi na większy wzrost przychodów z całokształtu działalności niż kosztów ich uzyskania (odpowiednio 15,0% i 12,3%), poprawiły się podstawowe wskaźniki ekonomiczne.

Według danych szacunkowych sprzedaż detaliczna zrealizowana poprzez punkty sprzedaży detalicznej w 2003 roku osiągnęła wartość 5633,1 mln zł (w cenach bieżących) i w porównaniu z rokiem poprzednim wzrosła o 15,2%. Największy wzrost odnotowano w sprzedaży towarów konsumpcyjnych nieżywnościowych – 27,1%, a najniższy w napojach alkoholowych – 4,4%.

Sprzedaż detaliczna według rodzajów towarów¹⁾

Wyszczególnienie	2002	2003	
	w mln zł		2002=100
OGÓLEM.	4889,4	5633,1	115,2
Towary konsumpcyjne	3947,1	4594,5	116,4
żywność i napoje bezalkoholowe .	1641,9	1732,3	105,5
napoje alkoholowe	295,0	308,1	104,4
towary nieżywnościowe	2010,2	2554,1	127,1
Towary niekonsumpcyjne	942,3	1038,6	110,2

¹⁾ Przedsiębiorstwa prowadzące działalność handlową (bez placówek gastronomicznych), w których liczba pracujących przekracza 9 osób.
Źródło: GUS „Rynek wewnętrzny województwa zachodniopomorskiego w 2003 r.”

5.2. Gospodarka morska i śródlądowa

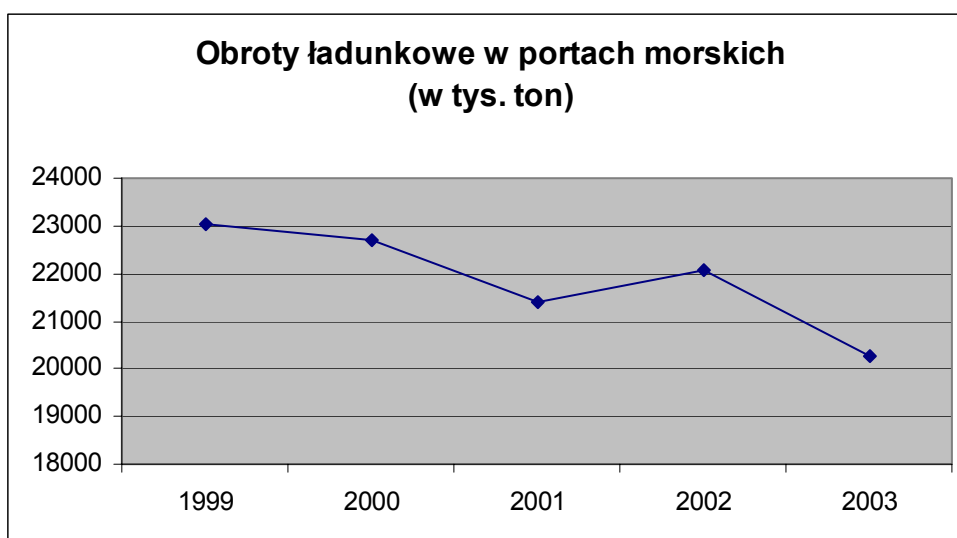
Podstawową rolę w procesach rozwojowych województwa odgrywała dotychczas gospodarka morska. Od roku 1993 mimo rosnącej liczby podmiotów gospodarki morskiej, następował jednoczesny spadek zatrudnienia w tym sektorze. Na rzecz szeroko rozumianej gospodarki morskiej, w 2002 roku, pracowały 2143 podmioty, zatrudniające 23440 pracowników, z czego najwięcej zatrudnionych było w produkcji i naprawie statków i łodzi (8230 osób).

W województwie działa kluczowy kompleks portowy Szczecin-Świnoujście, a także grupa portów o mniejszym znaczeniu. Obecność portów w dużym stopniu determinuje lokalizację branż komplementarnych z licznymi zakładami przetwórstwa przemysłowego powiązanego z przeładunkami morskimi. W międzynarodowym obrocie morskim, większość załadunku odbywała się w porcie szczecińskim 46,0% (Świnoujście 44,7%, Police 8,4%, pozostałe porty 0,9%), a wyładunku w świnoujskim – 46,4% (Szczecin 36,2%, Police 16,4, pozostałe porty 1%). Procentowy udział ładunków w przewozach morską flotą transportową kształtuje się następująco:

Węgiel i koks	37,2%
Fosforyty i inne masowe	23,5%
Drobnica	17,3%
Zboże	14,7%
Rudy	3,7%
Ładunki płynne	3,5%
Drewno	0,1%

Źródło: dane GUS

W roku 2003, pomimo wzrostu obrotu rudą, zbożem oraz drewnem, nastąpił znaczny spadek obrotów ładunkowych, co przedstawia poniższy wykres.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS.

Procentowy udział województwa w obrotach ładunków w Polsce maleje. Od 46,4% w 1999 roku do 39,1% w 2003 roku, w którym nastąpił znaczny spadek obrotu ropą i przetworami naftowymi oraz drewnem. Szczegółowy udział województwa zachodniopomorskiego w obrotach ładunkowych kraju przedstawia poniższa tabela.

Rok	Ogółem	Węgiel i koks	Rudy	Zboże	Drewno	Ropa i przetwory naftowe	Inne masowe	Drobnica
1999	46,4	51,3	92,1	53,6	48,4	13,2	58,4	43,6
2000	47,4	52,0	96,9	52,3	52,4	9,0	54,1	45,7
2001	44,9	50,7	95,6	49,5	54,3	7,3	55,3	42,9
2002	43,2	46,8	96,2	44,1	35,3	9,0	55,4	41,9
2003	39,1	44,2	95,5	45,7	22,5	3,4	53,3	41,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS.

Głównym ładunkiem polskiego handlu zagranicznego, kierowanym do Europy Zachodniej jest węgiel przewożony do portu kolejaj i wysyłany barkami w rejon Berlina i Środkowych Niemiec. Wcześniej, dzięki dostępowi do europejskiego systemu dróg wodnych, barkami przewożono ładunki aż do rejonu krajów Beneluxu i Północnej Francji. Obecnie przewozy te są przejęte głównie przez transport drogowy.

Przedsiębiorstwa zajmujące się żegluga śródlądową i przybrzeżną, mające swoją siedzibę na terenie województwa zachodniopomorskiego, dysponowały barkami z własnym napędem i do pchania, pchaczami i statkami pasażerskimi. Były to zarówno jednostki znajdujące się w ewidencji inwentarzowej przedsiębiorstwa, jak i dzierżawione od innych przedsiębiorstw. Część jednostek własnych była przekazana innym użytkownikom.

Według stanu na 31.XII 2003, tabor żeglugi śródlądowej przedstawiał się następująco:

WYSZCZEGÓLNIENIE	Ilość jednostek		
	znajdujących się w ewidencji inwentarzowej przedsiębiorstwa		wyzierżawionych od innych
	ogółem	w tym przekazanych innym	
Barki z własnym napędem	13	2	11
Barki do pchania	42	11	40
Pchacze	26	10	21
Statki pasażerskie.	24	7	5

Źródło: Informacje Sygnalne, GUS 2003

Większość jednostek pływających, będących w ewidencji przedsiębiorstw, zbudowano przed 1979 r. (wszystkie barki z własnym napędem, 3/4 barek do pchania i pchaczy, 2/3 statków pasażerskich). Wśród jednostek zbudowanych po 1990 r. znajdują się jedynie 3 barki do pchania i 8 statków pasażerskich, w tym 2 zbudowane po 2000 r.

W latach 2001 – 2002, spadła wielkość przewozów ładunków żeglugą śródlądową z 1903,6 do 1803,2 tys. ton., głównie za sprawą znacznego obniżenia wielkości transportu rudy (o ponad 200 tys. ton) oraz węgla kamiennego (o ponad 100 tys. ton), przy jednoczesnym wzroście przewozu nawozów (ponad 120 tys. ton). Przewóz pasażerów nieznacznie wzrósł – z 701,6 tys. do 702,6 tys. osób (na średnią odległość 16,3 km), w tym w komunikacji międzynarodowej 323,5 tys. osób (na średnią odległość 27,7 km).

Do ważnych problemów dotyczących utrzymania wód śródlądowych można zaliczyć brak wspólnej koncepcji utrzymania i modernizacji zabudowy regulacyjnej Odry na odcinku granicznym. Strona niemiecka rozbudowując śródlądowe drogi wodne, koncentruje się na kanałach żeglugowych, łączących Berlin z morskimi drogami wodnymi Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Pomorskiej.

Kontrowersje budzi projekt modernizacji równoległego do Odry kanału Hohnsaaten-Friedrichthaler-Wasserstrase. Istnieją uzasadnione obawy, że inwestycja ta zagraża interesom gospodarczym polskich portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu. Aby zabezpieczyć polskie interesy transportowe należy poprawić warunki żeglowne na odcinku Dolnej Odry.

Od stycznia do października br. wzrosły przeładunki kontenerów w portach u ujścia Odry o 41%. Łącznie, przeładowano 23,386 TEU (kontenerów < 20-stopowych), o 6813 więcej niż przed rokiem. Jednak zdolności przeładunkowe tymczasowej bazy w Szczecinie czy obiektu w Świnoujściu są kilkakrotnie mniejsze, niż np. Nowoczesnego Bałtyckiego Terminalu Bałtyckiego w Gdyni.

5.3. Rybactwo i rybołówstwo

Długość polskiego wybrzeża wynosi 528 km, z tego 184,6 km (35%) znajduje się w województwie zachodniopomorskim, gdzie zlokalizowane są 4 porty i 23 przystanie rybackie. Strefa przybrzeżna Morza Bałtyckiego obejmuje 42 gminy na terenie 18 powiatów w trzech województwach, z czego w województwie zachodniopomorskim znajduje się 17 gmin.

Powierzchnia polskich obszarów morskich na Bałtyku wynosi 34,4 tys. km², w tym morze terytorialne – 8628 km². Polskie Obszary Morskie (POM) uznawane są za bogate w zasoby rybne. Produktywność rybacka wynosi tu średnio 35,9 kg z hektara, podczas gdy średnia dla całego Bałtyku wynosi 18,5 kg z hektara.

Wykaz gmin nadmorskich, portów i przystani rybackich woj. zachodniopomorskiego:

Lp.	Gmina	Rodzaj gminy	Akwen	Urząd Morski	Porty i przystanie
1.	Darłowo	m,gm	Morze	Koszalin	Darłowo, Dąbki
2.	Mielno	Gm.	Morze	Koszalin	Gąski, Sarbinowo, Chłopy, Mielno
3.	Będzino	Gm.	Morze	Koszalin	
4.	Ustronie Morskie	gm.	Morze	Koszalin	Ustronie Morskie
5.	Kołobrzeg	m,gm	Morze	Koszalin	Kołobrzeg, Dźwirzyno
6.	Trzebiatów	m,gm	Morze	Szczecin	Mrzeżyno
7.	Rewal	Gm.	Morze	Szczecin	Rewal, Niechorze
8.	Dziwnów	m,gm.	Morze	Szczecin	Dziwnów, Międzywodzie
9.	Międzyzdroje	m,gm	Morze	Szczecin	Międzyzdroje
10.	Świnoujście	m,gm	Morze	Szczecin	Świnoujście
11.	Świnoujście	m,gm	Zalew	Szczecin	Lubin, Przytor, Karsibórz
12.	Wolin	m,gm	Zalew	Szczecin	Wolin
13.	Kamień Pom.	m,gm	Zalew	Szczecin	Kamień Pomorski
14.	Stepnica	Gm.	Zalew	Szczecin	Stepnica
15.	Goleniów	m,gm	Zalew	Szczecin	
16.	Szczecin	M	Zalew	Szczecin	Stołczyn, Dąbie
17.	Police	m,gm	Zalew	Szczecin	Trzebież
18.	Nowe Warpno	m,gm	Zalew	Szczecin	Nowe Warpno

Źródło: Źródła własne

Charakterystyczną cechą województwa zachodniopomorskiego jest obfitość wód powierzchniowych (ok. 6% powierzchni województwa, a więc blisko 6-krotnie więcej niż średnia krajowa). Główną rzeką jest Odra. Największe jeziora o powierzchni ponad 1000 ha, to: Dąbie, Miedwie, Jamno, Drawsko, Wielimie, Bukowo i Lubie.

Wielkość połowów ryb morskich według gatunków przedstawia poniższa tabela:

Wyszczególnienie	2001	2002	2003	2004
Połowry ogólnie (w mln t)	107693	103435	71920	75320
Ryby dorszowate	17243	8745	8742	7170
Szprot	38209	31418	38289	43255
Śledzie	22544	21627	17374	15806

Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni.

Gospodarka rybacka przyczynia się do aktywizacji gospodarczej w skali lokalnej i regionalnej. Jej dalszy rozwój ma istotne znaczenie dla wzrostu gospodarczego na terenach, na których działają przedsięwzięcia związane bezpośrednio z produkcją ryb konsumpcyjnych (np. sklepy rybne, punkty gastronomiczne, wędzarnie, przetwórnice ryb) oraz z wędkarstwem i turystyką (wypożyczalnie łodzi, sklepy wędkarskie, pensjonaty itd.).

Od 1999 roku, stale rośnie liczba podmiotów gospodarki w sektorze rybołówstwo i rybactwo. W 2002 roku, w sektorze rybołówstwo i rybactwo, zatrudnionych było 768 podmiotów gospodarki narodowej, z których zdecydowaną większość (738) stanowiły małe przedsiębiorstwa zatrudniające 9 i mniej osób i tylko 2 podmioty zatrudniające powyżej 250 osób.

Część rybaków łódziowych – około 35%, podejmuje dodatkowe prace przynoszące dochody, przeważnie w zakresie usług turystycznych. Eksploatacja zasobów rybnych strefy przybrzeżnej jest często jedynym źródłem utrzymania dla wielu rodzin, dlatego ważne jest optymalne gospodarowanie tymi zasobami.

Powierzchniowe wody płynące stanowią własność Skarbu Państwa. Struktura własnościowa gospodarstw rybackich po transformacji ustrojowej uległa istotnym zmianom. W 2002 roku 55% gospodarstw rybackich było własnością prywatną, dalsze 25% są dzierżawione przez podmioty prywatne, a tylko 20% stanowią jednostki będące własnością Skarbu Państwa. W tym samym roku wprowadzone zostały przepisy, które wyrównują warunki działania wszystkich podmiotów tego sektora rybactwa śródlądowego.

W województwie zachodniopomorskim zlokalizowanych było 77 gospodarstw rybackich (8% całości – siódma pozycja wśród województw). W 44 prowadzona jest hodowla pstrąga, co stanowi 23,5 % takich gospodarstw w Polsce.

Z budżetu państwa finansowane są coroczne zarybienia smoltami troci i łososi rzek, których wody wpadają do Morza Bałtyckiego. Sposób prowadzenia rybołówstwa śródlądowego podlega kontroli administracji państwowej.

5.4. Budownictwo i mieszkalnictwo

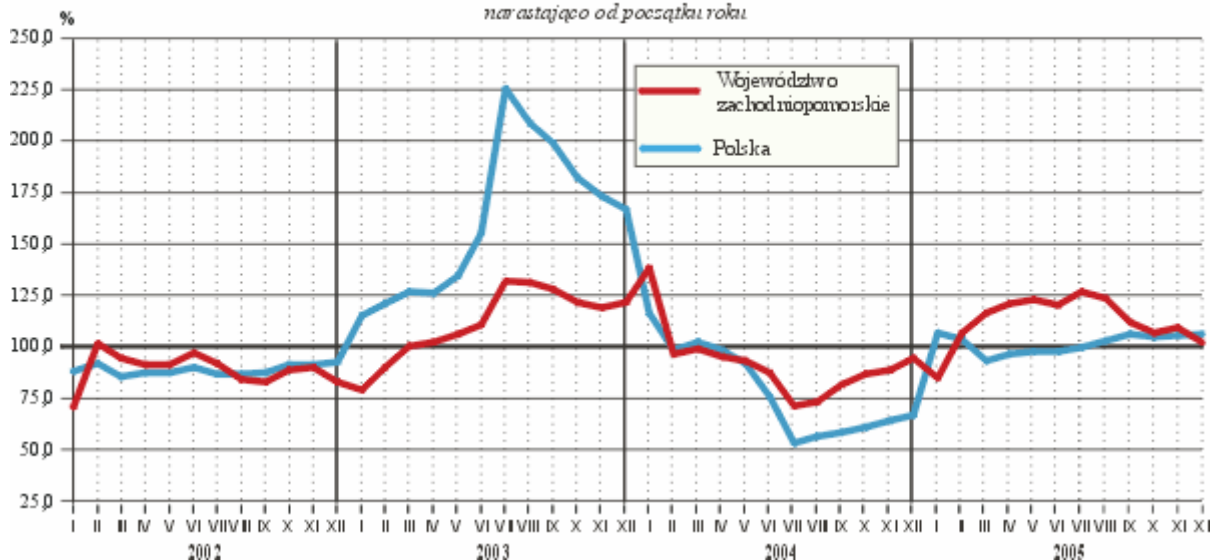
Wartość produkcji sprzedanej budownictwa w latach 2000 – 2003 zmniejszyła się o 862,1 mln zł (z 2826,1 mln zł do 1964 mln zł). Brak znaczących inwestycji infrastrukturalnych w województwie to główna przyczyna słabej kondycji sektora budownictwa przemysłowego. Firmy budowlane w poszukiwaniu zleceń migrują do innych województw, gdzie dla utrzymania się na rynku zmuszone są obniżyć ceny i rezygnować z części zysków.

W 2003 r. oddano do użytku 5602 mieszkania, tj. o 997 (o 21,7%) więcej niż w roku poprzednim. Najwięcej mieszkań zrealizowano w budownictwie indywidualnym – 2962 mieszkania oraz w przeznaczonym na sprzedaż lub wynajem – 1068 mieszkań. W budownictwie spółdzielczym oddano 750 mieszkań, w społecznym czynszowym – 503, komunalnym – 275 oraz w zakładowym 44 mieszkania.

DYNAMIKA MIESZKAŃ ODDANYCH DO UŻYTKOWANIA

(analogiczny okres roku poprzedniego = 100)

nowo stawiająco od początku roku



Źródło: WUS w Szczecinie

Pod względem liczby mieszkań na 1000 mieszkańców, zachodniopomorskie jest poniżej średniej krajowej (nie wiele ponad 327) z liczbą prawie 311, podczas gdy na przykład na Litwie wynosi 353, na Węgrzech 401, a w Hiszpanii 462.

Łączna powierzchnia użytkowa mieszkań przekazanych w roku 2003 wyniosła 592,2 tys. m², co oznacza wzrost w stosunku do roku 2002 o 39,9%. Przeciętna powierzchnia 1 mieszkania wyniosła 101,3 m² i była o 9,4 m² większa niż przed rokiem, przy czym w budownictwie indywidualnym zwiększyła się o 14,2 m² (do 143,4 m²), a w spółdzielczym spadła o 8,7 m² (do 57,1 m²).

Porównując efekty budownictwa mieszkaniowego do roku 2002 wzrost liczby mieszkań odnotowano w budownictwie komunalnym (o 164,4%), indywidualnym (o 45,3%) oraz przeznaczonym na sprzedaż lub wynajem (o 32,7 %). Natomiast mniej mieszkań oddano do użytku w budownictwie zakładowym (o 38,0%), społecznym czynszowym (o 26,7%) oraz spółdzielczym (o 16,7%).

W 2003 r. oddano do użytku 2487 budynków mieszkalnych o łącznej kubaturze 2570,4 tys. m³ (przed rokiem 1602 budynki o kubaturze 1780,0 tys. m³). W miastach zrealizowano 1339 budynków mieszkalnych o łącznej kubaturze 1632,8 tys. m³, natomiast na wsi 1148 budynków mieszkalnych o kubaturze 911,6 tys. m³. Wśród nowych budynków mieszkalnych dominowały budynki jednorodzinne.

Najwięcej mieszkań w ciągu roku oddano do użytku w Szczecinie (1813) i Świnoujściu (479) oraz w powiecie polickim (713). Najmniej mieszkań przekazano w powiecie choszczeńskim (21) oraz łobeskim (24).

W wielu miejscowościach, głównie wsiach popegeerowskich, istnieje wiele niedokończonych obiektów mieszkalnych, których dokończenie i wykorzystanie mogłoby być bardziej opłacalne niż budowa nowych obiektów tzw. budownictwa socjalnego. We wsiach popegeerowskich występują istotne problemy z utrzymaniem infrastrukturalnej obsługi zespołów budownictwa mieszkaniowego o charakterze wielorodzinnym, powodowane bardzo złą sytuacją ekonomiczną mieszkańców tych osiedli.

Piąty, kolejny rok utrzymuje się tendencja spadkowa zatrudnienia w budownictwie, przy czym tempo spadku jest coraz szybsze. W I kwartale br. statystycznie rejestrowane

zatrudnienie w firmach budowlanych było o 16,8% (tj. o 72 tys. osób) niższe niż w analogicznym okresie ub. roku, i o 32% niższe niż w 1999 r. Ograniczanie zatrudnienia było rezultatem osłabienia, a następnie spadku aktywności produkcyjnej firm budowlanych, w części jednak mogło być wynikiem rozszerzania się szarej strefy w budownictwie.

Nakłady inwestycyjne w województwie, po znacznym spadku w 2001 roku (z 1796,6 mln zł w 2000 roku do 1212,6 mln zł), nieznacznie wzrastają i w 2003 roku osiągnęły wartość 1395,5 mln zł, w tym 1380,6 mln zł na środki trwałe.

Problemy do uwzględnienia w pracy nad aktualizacją planu zagospodarowania przestrzennego województwa:

- a) niewykorzystany potencjał rozwojowy na bazie endogenicznych zasobów regionu;
- b) niski poziom znaczących bezpośrednich inwestycji zagranicznych;
- c) zbyt wolny rozwój instytucji otoczenia biznesu i nowoczesnych struktur oraz obszarów przemysłowo-usługowych (takich jak np. parki przemysłowe).
- d) struktura przemysłu nie odpowiadająca potrzebom nowoczesnej gospodarki;
- e) niski poziom znaczących bezpośrednich inwestycji zagranicznych;
- f) słabe związki z instytucjami otoczenia biznesu i współpraca w ramach izb przemysłowych itp.
- g) brak dużych przedsiębiorstw mogących konkurować na rynku europejskim;
- h) zbyt małe nakłady samorządów na budownictwo mieszkaniowe;
- i) słaby potencjał ekonomiczny firm budowlanych;
- j) niewykorzystany potencjał produkcji materiałów dla budownictwa na bazie endogenicznych zasobów regionu;
- k) brak środków i mechanizmów wsparcia rewitalizacji starej zabudowy mieszkaniowej, zabudowy poprzemysłowej i powojennej.
- l) słaby rozwój centrów logistycznych i infrastruktury okołoportowej;
- m) ze szczególną uwagą należy uwzględnić infrastrukturę dostępu do portów (Świnoujście, Szczecin, Kołobrzeg) od strony wody
- n) nieodpowiednie parametry mostów i drogi wodnej Odry;
- o) zbyt powolna realizacja programu dla Odry 2006, oraz zaniechanie aneksowania do tego programu o zagadnienia dotyczące dolnego biegu rzeki;
- p) niewykorzystany potencjał endogeniczny regionu do rozwoju rybactwa;
- q) restrukturyzacja i ograniczenia połowowe w rybołówstwie morskim;
- r) słaby rozwój produktów turystycznych związanych z rybactwem i rybołówstwem.

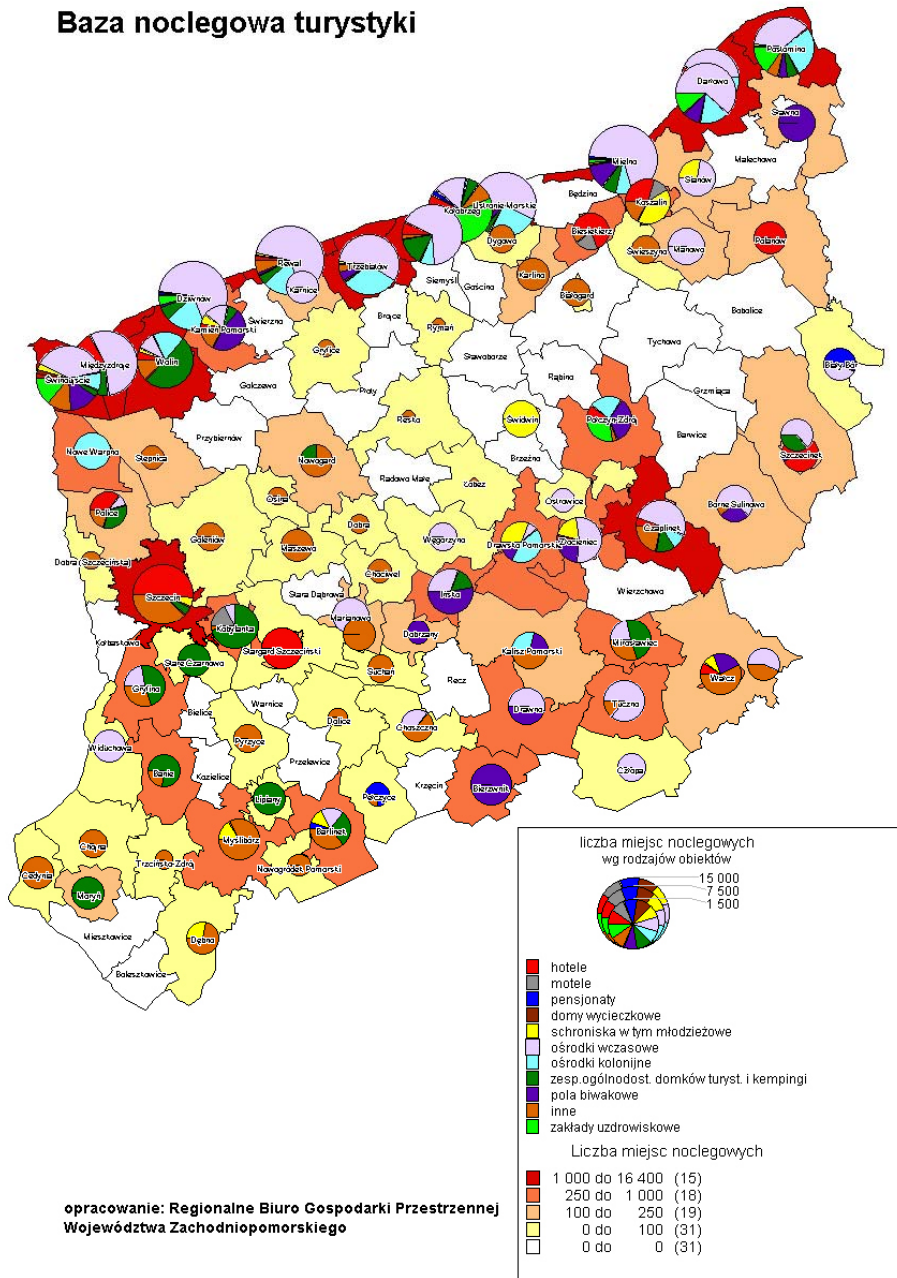
6. Turystyka

Ważnym działem gospodarki województwa zachodniopomorskiego, o dużych potencjalnych możliwościach rozwoju, jest turystyka. Na atrakcyjność regionu wpływają m.in.:

- 185-kilometrowy odcinek wybrzeża morskiego ze wszystkimi jego walorami sprzyjającymi rozwojowi funkcji wczasowo – turystycznej, uzdrowskiej, żeglarstwa i sportów wodnych;
- bogactwo pojezierzy (Drawskie, Ińskie, Myśliborskie, Wełtyńskie), zajmujących 35% obszaru województwa i 1260 jezior o powierzchni powyżej 1 ha;
- dolina Odry z szerokimi rozlewiskami, stanowiącymi obszary cenne ekologicznie i krajobrazowo, Zalew Szczeciński oraz wyspy Uznam i Wolin;
- wody śródlądowe, zajmujące dwukrotnie większą powierzchnię niż średnio w kraju;
- wysoka lesistość, przekraczająca w niektórych gminach 50% (puszcze: Koszalińska, Drawska, Goleniowska, Wkrzańska, Bukowa);
- zabytki architektury i obiekty świadczące o bogatym dziedzictwie kulturowym regionu.

Województwo charakteryzuje się wysokim stopniem koncentracji bazy noclegowej – 7 miejsc na 100 mieszkańców (w Polsce średnio 2), głównie w pasie nadmorskim (ok. 85%). Przeważają jednak obiekty o niskim standardzie, stąd potrzeba tworzenia obiektów dla turystów biznesowych i elitarnych (3 gwiazdki i więcej). Konieczna jest także modernizacja dobrze rozwiniętej bazy uzdrowsko-sanatoryjnej (40% miejsc w kraju).

Baza noclegowa turystyki



Ze względu na dogodne położenie, istotnym elementem rozwoju turystyki województwa, jest rozwój jachtingu, a co za tym idzie potrzeba stworzenia sieci przystani jachtowych wraz z towarzyszącą infrastrukturą.

Liczba miejsc całorocznych wzrasta, co może świadczyć o tym, że obok tworzenia nowych miejsc noclegowych, trwa proces adaptacji miejsc sezonowych na całoroczne. Według danych z końca 2003 r. województwo zachodniopomorskie oferowało 121325 miejsc noclegowych (w tym 42972 całorocznych) w 1011 obiektach, co stanowi 17,4 % ogółu miejsc w kraju.

W 2002 roku 1,364 tys. osób skorzystało z bazy noclegowej województwa zachodniopomorskiego, w tym 298,7 tys. turystów zagranicznych (21,9% ogółu korzystających). Przeważającą większość z nich stanowili Niemcy (67,8%), a następnie Duńczycy (8,4%) oraz Szwedzi (5,3%). Głównym celem podróży deklarowanym przez przyjeżdżających z zagranicy były interesy, a średnia długość pobytu wyniosła 4,2 dnia.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych WUS w Szczecinie

W roku 2001 turyści zagraniczni wydali na terenie województwa ok. 95,2 mln USD, z czego w formie podatków bezpośrednio do budżetu trafiło ok. 19 mln USD (ok. 76,1 mln zł).

Przy wykorzystaniu potencjału przyrodniczego należy kierować ruch turystyczny nie tylko na wybrzeże, lecz również na obszary wiejskie oraz na pojezierza, ponieważ właśnie tam należy wykorzystać istniejące potencjały celem złagodzenia w tych miejscach szczególnie ostrych problemów bezrobocia.

Z uwagi na niskie dochody osiągane z turystyki, prywatne placówki nie są praktycznie w stanie sfinansować koniecznych inwestycji środkami własnymi. Konieczna jest również pomoc finansowa oraz merytoryczna dla rolników chcących podjąć działalność w zakresie usług agroturystycznych oraz wsparcie dla stowarzyszeń agroturystycznych.

Duży potencjał rozwojowy przedstawia turystyka uzdrowiskowa. W oparciu o bogate pokłady borowiny i źródła solankowe działają znane uzdrowiska: Kołobrzeg, Połczyn Zdrój, Świnoujście, Kamień Pomorski. W obiektach wczasowo-sanatoryjnych, m.in. w Dźwirzynie, Mielnie, Unieściu, Dąbkach i Darłównie prowadzona jest działalność lecznicza i rehabilitacyjna. Występujące w województwie zasoby wód geotermalnych stwarzają dodatkowe możliwości rozwoju lecznictwa uzdrowiskowego.

Inne składniki zagospodarowania turystycznego (m.in. baza gastronomiczna, obiekty sportowe i rekreacyjne) występują w niewystarczających ilościach. Brakuje obiektów przystosowanych do całorocznego użytkowania, nowoczesnych, zapewniających rozrywkę niezależnie od stanu pogody. Brakuje też ścieżek rowerowych i tras turystycznych.

Nadmorskie położenie województwa umożliwia rozwój żeglugi pasażerskiej. Duże pełnomorskie statki pasażerskie, utrzymujące połączenia z portami w Niemczech

i Skandynawii, zawijają do Szczecina, Świnoujścia i Kołobrzegu. Do małych portów zawijają głównie statki wycieczkowe.

By turystyka nadal była ważnym elementem rozwoju województwa, powinny zostać podjęte działania dążące do zwiększenia powierzchni o szczególnych walorach przyrodniczych objętych ochroną, gdyż pod koniec 2002 r. tego typu obszary zajmowały zaledwie 20,5% całości powierzchni (gorzej było tylko w województwach łódzkim i dolnośląskim) przy średniej krajowej 33,1%.

Problemy do uwzględnienia w pracy nad aktualizacją planu zagospodarowania przestrzennego województwa:

- a) niski standard bazy turystycznej i infrastruktury turystycznej;
- b) niewielka liczba uznanych produktów turystycznych;
- c) niezadowalający poziom bezpieczeństwa i przygotowania do obsługi zagranicznego ruchu turystycznego;
- d) niewykorzystany potencjał rozwoju produktów turystycznych na bazie endogenicznych zasobów regionu;
- e) niewykorzystane możliwości bazy sanatoryjnej i innych usług medycznych i paramedycznych;
- f) niewykorzystane możliwości rozwoju turystyki aktywnej, w tym turystyki wodnej rozwijanej na bazie rzek i pojezierzy;
- g) słaba dostępność atrakcyjnych obszarów.

7. Rolnictwo i leśnictwo

Trwający przez lata dziewięćdziesiąte proces transformacji od gospodarki planowanej centralnie do gospodarki rynkowej okazał się dla obszarów wiejskich województwa zachodniopomorskiego bardzo niepomyślny.

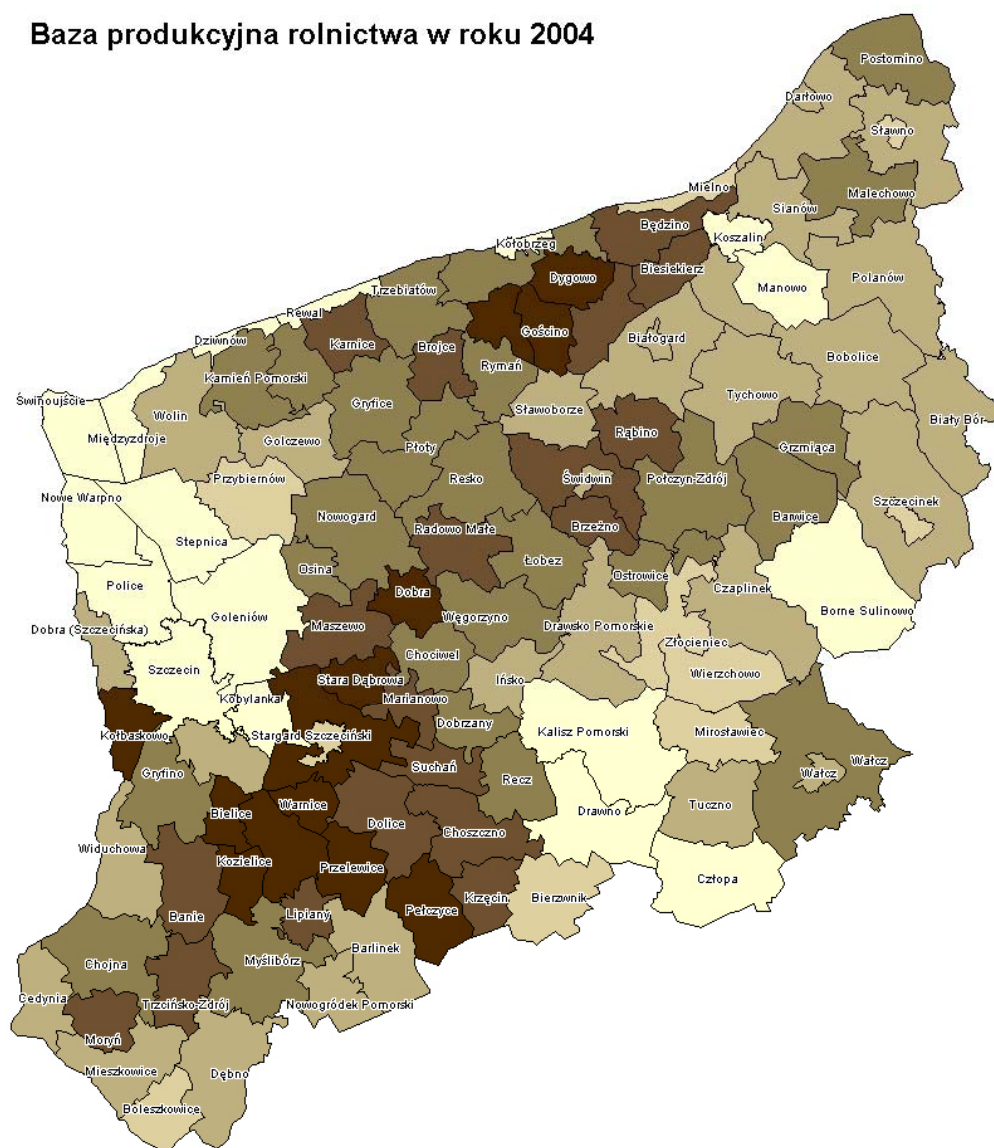
Likwidacja państwowych gospodarstw rolnych i przedsiębiorstw okołorolniczych w pierwszym rządzie spowodowała spadek produkcji rolnej oraz drastyczny wzrost bezrobocia, ujawniając jednocześnie słabe strony polskiego rolnictwa oraz całkowity brak przygotowania rolników do nowej sytuacji ekonomicznej, jeżeli chodzi o produkcję, przetwórstwo czy zbyt towarów rolnych.

Niska wydajność pracy i niska opłacalność produkcji rolnej, brak zaplecza technicznego dla prowadzenia gospodarstw wielkotowarowych, konkurencja cenowa produktów rolnych z zagranicy, spowodowały zahamowanie rozwoju rolnictwa i tzw. "zapaść dochodową" krajowych producentów rolnych, z której o własnych siłach nie są w stanie się wydostać.

Tereny wiejskie województwa zachodniopomorskiego są bardzo zróżnicowane pod względem poziomu rozwoju ekonomicznego, chociażby ze względu na występowanie stref przyrodniczych i funkcjonalnych – nadmorskiej, pojeziernej i przygranicznej, gdzie występują zróżnicowane warunki rozwoju pozarolniczych dziedzin gospodarki. Powierzchniowo przeważają jednak obszary recesji gospodarczej, wysokiego bezrobocia i znacznego zubożenia ludności.

Województwo zachodniopomorskie ma korzystne warunki naturalne do produkcji rolniczej. Wynika to przede wszystkim z jakości warunków glebowych. Dominują gleby średnie (51%), dobre i bardzo dobre stanowią 24%. Najlepsze gleby występują w zachodniej części województwa, szczególnie w powiatach: pyrzyckim, stargardzkim i myśliborskim. Średni wskaźnik jakości użytków rolnych w zachodniej części województwa jest wysoki i wynosi 0,92, we wschodniej części regionu jakość gruntów jest znacznie niższa – 0,74. Syntetyczny wskaźnik jakości rolniczej przestrzeni produkcyjnej dla województwa zachodniopomorskiego (w skali 100-punktowej) jest nieco lepszy niż średnia dla Polski i wynosi 67,1 (dla Polski 65,7).

Baza produkcyjna rolnictwa w roku 2004



Odsetek gruntów arnych

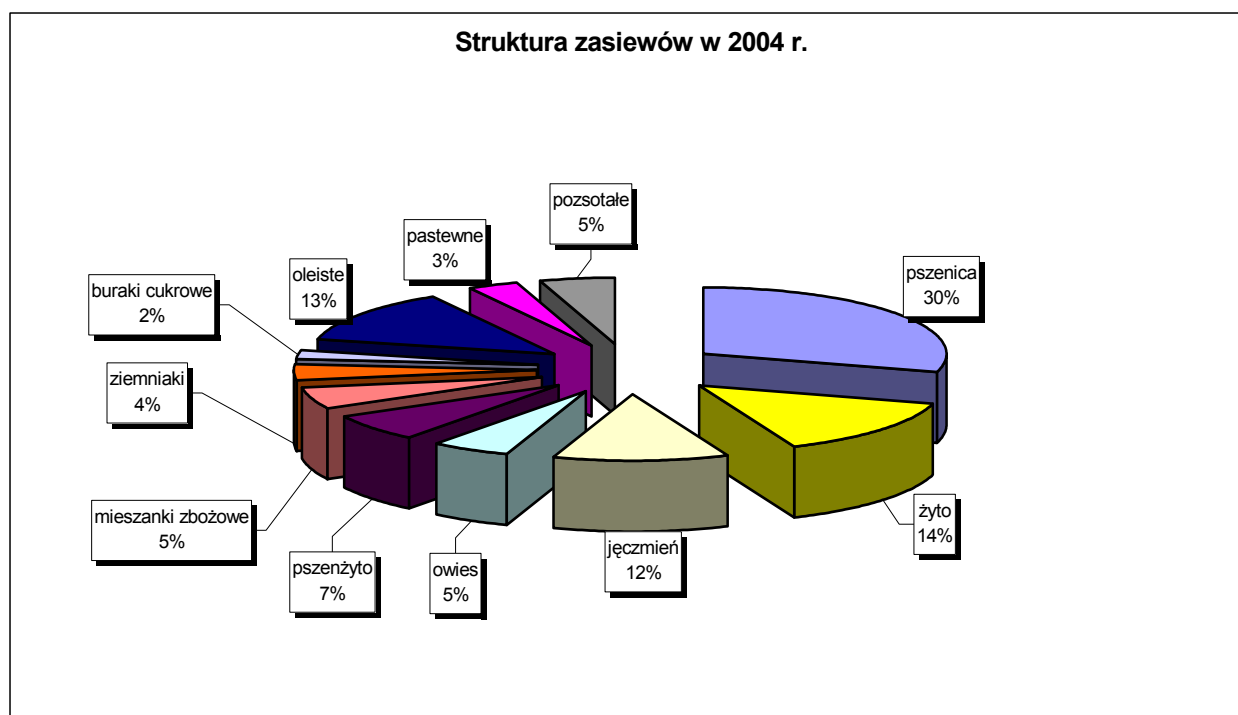
60 do 73,4	(13)
50 do 60	(19)
40 do 50	(26)
30 do 40	(29)
20 do 30	(10)
0,9 do 20	(17)

opracowanie: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

Rolnicy województwa zachodniopomorskiego w 2004 r. użytkowali 1081,7 tys. ha użytków rolnych, w tym sektor prywatny zajmował 970,9 tys. ha, tj. 89,8% ogólnej powierzchni użytków rolnych województwa z czego 710,2 tys. ha użytkowali rolnicy indywidualni (65,7% ogólnej powierzchni użytków rolnych)

Największy udział w strukturze użytków rolnych stanowią grunty orne zajmujące 870,8 tys. ha, co stanowi 80,5 %). Łąki i pastwiska zajmują 19,1% (206,2 tys. ha), a sady 0,4% (4,7 tys. ha). W województwie w 2005 r. funkcjonowało 64.724 gospodarstw rolnych w większości były to gospodarstwa indywidualne (99,3%). W tej liczbie aż 42,7% to gospodarstwa o powierzchni powyżej 1 ha użytków rolnych. Ważnym atutem rolnictwa zachodniopomorskiego jest struktura obszarowa gospodarstw, która należy do jednej z najlepszych w kraju; średnia wielkość indywidualnego gospodarstwa rolnego wynosi 17,3 ha, podczas gdy w kraju kształtuje się na poziomie 8,3 ha.

Powierzchnia zasiewów wynosi 617,7 tys. ha, z czego większość 72,4% stanowią zboża, a wśród nich pszenica 29,4. Strukturę zasiewów w VI 2004 r. przedstawia poniższy wykres:



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych WUS w Szczecinie

Przekształcenie struktury własnościowej rolniczej przestrzeni produkcyjnej, które dokonało się w latach 90-tych, zdeterminowało kondycję rolnictwa w województwie zachodniopomorskim, a co za tym idzie warunki życia ludności wiejskiej. Przed rokiem 1990 dominował tu sektor rolnictwa uspołecznionego, głównie państwowe gospodarstwa rolne (PGR), które w wyniku przekształceń własnościowych uległy likwidacji, a ich majątek przekazano do Zasobu Własności Rolnej Skarbu Państwa. Obecnie w użytkowaniu sektora prywatnego znajduje się ponad 80% rolniczej przestrzeni produkcyjnej województwa.

Mimo dużej przeciętnej powierzchni indywidualnego gospodarstwa rolnego, tylko 43% ludności wiejskiej uzyskuje dochody z działalności rolniczej. Równocześnie aż 70%

pracujących w rolnictwie utrzymuje się wyłącznie lub głównie z pracy w swoim gospodarstwie (o 17% więcej niż średnio w kraju). Wskaźniki te świadczą o dużym wpływie rolnictwa na poziom dochodów gospodarstw domowych i jednocześnie na jego średnią towarowość. Niski jest również stopień powiązania producentów rolnych z rynkami zbytu.

Podstawę produkcji zwierzęcej stanowi trzoda chlewna. 2003 roku jej pogłowie wynosiło 750,881 sztuk, (wzrost o 21,8% w stosunku do 2001 roku). Pogłowie bydła w tych latach zmniejszyło się o ponad 9 tys. sztuk i wyniosło 109,748 sztuk, a pogłowie owiec zmniejszyło się o ponad 40% (7899 sztuk). Wskaźniki obsady zwierząt w przeliczeniu na 100 ha użytków rolnych wyniosły dla bydła 10,6 (10,8 w 2001 roku), dla owiec 0,8 (1,2) a dla trzody chlewnej 72,6 (52,6).

W roku 2002 na obszarze województwa zachodniopomorskiego ekologiczna produkcja żywności prowadzona była w 47 gospodarstwach, na łącznej powierzchni 4498 ha użytków rolnych, co stanowi 0,4% ogólnej powierzchni użytków rolnych województwa zachodniopomorskiego.

Najbardziej dynamicznie rolnictwo ekologiczne rozwija się w powiecie szczecineckim, goleniowskim, świdwińskim oraz wałeckim. W skład asortymentu produktów oferowanych przez gospodarstwa ekologiczne województwa wchodzi:

- mleko oraz przetwory z mleka krowiego i koziego (twarogi, jogurty),
- żywiec wołowy i wieprzowy,
- jaja,
- owoce i warzywa,
- zboża.

Aktualnie dystrybucja produktów ekologicznych odbywa się poprzez bezpośrednie sprzedaże w gospodarstwach lub na rynkach lokalnych oraz poprzez specjalistyczne sklepy spożywcze, zlokalizowane przede wszystkim w Szczecinie, jak również hurtownię eko-produktów w Wałczu. Lesistość województwa w XII 2004 r. wynosiła 34,7%, co plasowało zachodniopomorskie na czwartej lokacie w kraju, średnia krajowa lesistość wynosiła 28,7%. Najwyższym udziałem lasów w ogólnej powierzchni charakteryzują się powiaty położone w południowej części województwa: wałecki (54,2%), drawski (45,0%) i szczecinecki (43,7%), myśliborski (41,3%). Najniższy wskaźnik lesistości posiada powiat pyrzycki (6,2%) i zdecydowanie odbiega on od pozostałych powiatów, które poza m. Szczecin (16,7%) posiadają lesistość powyżej 20%. Lasy ochronne stanowią około 27% wszystkich lasów województwa zachodniopomorskiego, rezerwaty leśne – 0,5%, lasy wielofunkcyjne (w tym gospodarcze) – 72,5%.

Lasami państwowymi województwa zachodniopomorskiego zarządzają trzy Regionalne Dyrekcje Lasów Państwowych w: Szczecinie, Szczecinku i Pile, nadzorujące 53 nadleśnictwa. Na terenie województwa znajdują się dwa Parki Narodowe, którymi zarządzają dyrekcje Parków. Nad lasami prywatnymi nadzór sprawuje wojewoda.

W ogólnej powierzchni lasów 795,3 tys. ha, lasy publiczne stanowią 784,9 tys. ha (98,7% ogółu lasów), a lasy prywatne 10,4 tys. ha. Lasy publiczne stanowią a własność prywatna 1,3%. Udział własności lasów Skarbu Państwa wynosi 95,9%. W miarę zalesiania gruntów porolnych przez rolników zwiększył się procent lasów w sektorze prywatnym.

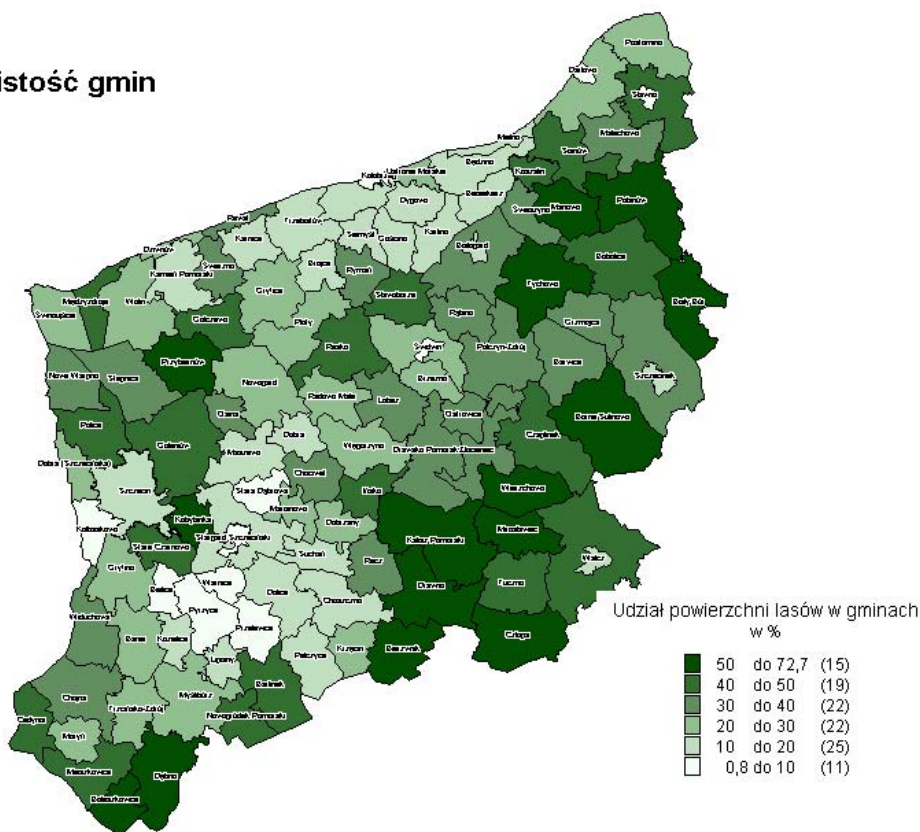
Dominujący udział Skarbu Państwa w strukturze własności leśnej stwarza szczególnie przychylne warunki do realizacji ekologicznych i społecznych funkcji lasów, które zostały określone jako priorytetowe w formowaniu polityki leśnej państwa. Z uwagi na te właśnie funkcje transformacja systemu gospodarczego kraju nie osłabi leśnictwa państwowego, ale otworzy warunki do jego rozwoju racjonalizując aspekty produkcyjne, a eliminując niebezpieczeństwo podporządkowania wielkości podaży drewna przemysłom drzewnym.

Województwo zachodniopomorskie charakteryzuje się dużym udziałem gleb o niskiej klasie bonitacyjnej, w którym powierzchnia gruntów klasy V i VI wynosi 221.223 ha, co stanowi 25,1% powierzchni gruntów ornych i sadów. Największy procent gruntów słabych V i VI klasy posiada powiat szczecinecki – 53,2% i drawski – 44,8%.

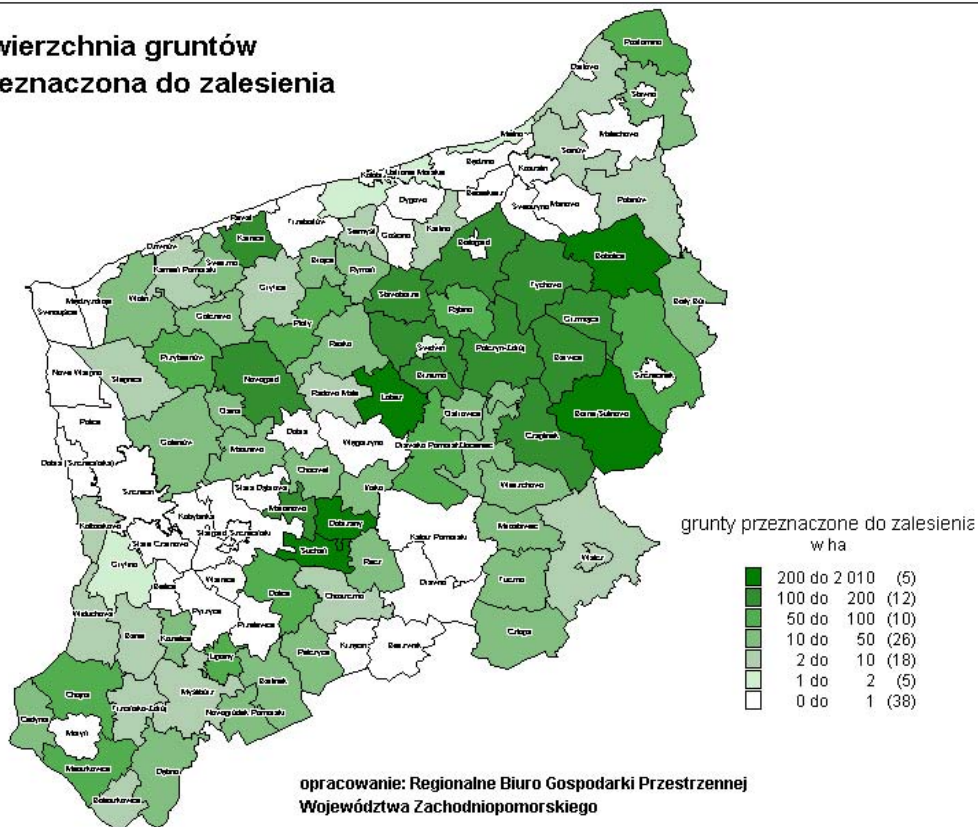
W najbliższych latach zajdzie konieczność zwiększenia zalesiania, co wynika ze struktury rolnictwa, a zwłaszcza jego dużego rozdrobnienia, użytkowania gleb niskiej jakości, słabej infrastruktury obszarów wiejskich, niekorzystnych procesów demograficznych, kłopotów w racjonalnym zagospodarowaniu gruntów będących w Zasobie Własności Rolnej Skarbu Państwa. Grunty najniższych klas jakości nie znajdują miejsca w modelu przyszłego zrestrukturyzowanego rolnictwa. Obecnie w większości krajów europejskich nie użytkuje się gleb klasy VIz, VI, a nawet V.

Lesistość gmin i powierzchnia gruntów przeznaczonych do zalesienia – opracowanie Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej w Szczecinie, na podstawie źródeł własnych:

Lesistość gmin



Powierzchnia gruntów przeznaczona do zalesienia



Problemy do uwzględnienia w pracy nad aktualizacją planu zagospodarowania przestrzennego województwa:

- a) słaby rozwój infrastruktury;
- b) upadek wiejskich instytucji;
- c) wiejska bieda;
- d) niewykorzystane możliwości rozwoju turystyki aktywnej;
- e) zbyt wolne zalesianie nieużytków i najslabszych gruntów rolnych (klasy V i VI);;
- f) niewykorzystane możliwości rozwoju w branży drzewnej;
- g) zagrożenia pożarowe i szkody powodowane przez turystów;
- h) zagrożenia powodowane przez zanieczyszczenia i nadmierny rozwój szkodników;
- i) introdukcja obcych gatunków flory i fauny;
- j) niewykorzystane możliwości rozwoju produktów leśnych i przetwórstwa tych produktów;
- k) ośrodki postpegeerowskie (ośrodki potencjalnie zagrożone wykluczeniem, biernością i patologiami);
- l) zbyt wolny rozwój grup producenckich.

8. Ochrona środowiska

W wyniku emisji zanieczyszczeń, stan jakościowy i stopień zagrożenia poszczególnych sfer środowiska województwa zachodniopomorskiego, jest zróżnicowany przestrzennie. Warunki ekologiczne obszaru kształtowane są zarówno przez czynniki lokalne jak i na skutek transmisji zanieczyszczeń z dużych odległości, zwłaszcza w środowisku wodnym (dopływ zanieczyszczeń z obszarów zlewniowych środkowego i górnego biegu rzeki, mających źródła poza województwem) i w powietrzu atmosferycznym (dominuje południowo-zachodni i zachodni kierunek wiatrów).

Na niektórych obszarach mają miejsce zmiany jakościowe z symptomami degradacji lub stanowiące takie zagrożenie. Największe przekształcenia w kierunku zmian negatywnych w środowisku województwa wynikają przede wszystkim z nierozwiązanych problemów dotyczących gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami, rekultywacji terenów po eksploatacji surowców mineralnych i rekultywacji terenów zdegradowanych przez stacjonujące wojska.

8.1. Zanieczyszczenie powietrza

W 2003 r. w województwie zachodniopomorskim 79 zakładów uznanych za szczególnie uciążliwe dla środowiska wyemitowało do atmosfery 5094 t zanieczyszczeń pyłowych, zdecydowana większość (98,9%) pyłów została zatrzymana w urządzeniach do redukcji. W porównaniu z rokiem 2002 wielkość emisji zanieczyszczeń pyłowych zmniejszyła się o 13,1%. Największa emisja zanieczyszczeń pyłowych wystąpiła w mieście Szczecinie - 1271 t oraz powiatach: polickim – 1006 t, i szczecineckim - 923 t (przeważały pyły ze spalania paliw).

Emisja zanieczyszczeń gazowych w roku 2003 wyniosła 8156020 t, z czego 48,1% zostało zatrzymane w urządzeniach do redukcji zanieczyszczeń gazowych i w porównaniu do roku 2002 zwiększyła się o 3%.

Najwięcej gazów wyemitowano w powiecie gryfińskim – 4260 tys. t/rok (52,2%), w powiecie polickim 1492 tys. t/rok (18,3%) i w mieście Szczecinie – 1314,1 tys. t/rok (16,1%).

Na 79 zakładów objętych sprawozdawczością, 64 posiada urządzenia do redukcji zanieczyszczeń pyłowych, a tylko 8 do redukcji gazów, również tylko 6 posiada zagospodarowaną strefę ochronną.

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego prowadzi się działania zmierzające do ograniczenia ilości zanieczyszczeń gazowych emitowanych do atmosfery. Według danych GUS za 2002 r., w ostatnich dwóch latach ilość tego rodzaju zanieczyszczeń wyemitowanych do powietrza zmalała o 28%, w tym dwutlenku siarki o 36,4%, a ilość pyłów o około 4% (w roku 2003 wielkość emisji ponownie wzrosła). Ma to związek z realizacją inwestycji odsiarczania spalin w elektrowni „Dolna Odra”, stosowaniem w energetyce lepszego węgla, ograniczeniem produkcji oraz przestrzeganiem reżimu technologicznego. Potwierdza to stwierdzona spadkowa tendencja stężeń dwutlenku siarki w powietrzu. Szczególnie w dużych aglomeracjach nadal obserwowany jest wzrost zanieczyszczeń komunikacyjnych, wyrażający się wzrostem zawartości tlenków azotu, pyłu i ozonu. W przypadku dwutlenku azotu, w Szczecinie, w punktach o dużym natężeniu ruchu samochodowego, rejestrowane są wysokie stężenia tego zanieczyszczenia, przekraczające dopuszczalną wartość dla rocznego czasu uśredniania (rejon Bramy Portowej). W innych podobnych punktach wartości te są bliskie wartości normowanej (ul. Jagiellońska, Struga, Wojska Polskiego, Goleniowska, Podjuchy).

Szczególną uwagę należy zwrócić na zanieczyszczenie pyłem o średnicy poniżej 10 mikronów (PM10). To niebezpieczne dla zdrowia ludzi zanieczyszczenie występuje w powietrzu w stężeniach, które dość często przekraczają wartość normatywną dla 24 godzin. Odpowiedzialna za taki stan jest przede wszystkim emisja zanieczyszczeń z indywidualnego ogrzewania mieszkań, a także emisja wtórna (np. brudne ulice). W Szczecinie, w okresie od kwietnia do sierpnia, w dalszym ciągu rejestrowane są wysokie stężenia ozonu (powyżej wartości dopuszczalnej). Fakt ten powiązany jest z komunikacyjnymi zanieczyszczeniami powietrza oraz towarzyszącym im wysokim nasłonecznieniem.

Na pozostałych obszarach województwa zachodniopomorskiego ocena jakości powietrza za 2002 r. nie wykazała występowania przekroczeń normowanych wartości zanieczyszczeń: SO₂, NO₂, PM10, CO, benzenu, ołowiu i ozonu.

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego występuje przewaga wiatrów z kierunków południowych i zachodnich. Na jakość powietrza mają więc wpływ emisje napływowe zanieczyszczeń z terenu Niemiec (Meklemburgia – Pomorze Przednie i Brandenburgia). Istotna jest więc wzajemna wymiana informacji w tym zakresie pomiędzy województwem zachodniopomorskim, a przygranicznymi regionami.

Emisja i redukcja przemysłowych zanieczyszczeń powietrza według powiatów w 2003 roku

Wyszczególnienie	Emisja zanieczyszczeń				Zanieczyszczenia zatrzymane w urządzeniach do redukcji w % zanieczyszczeń wytworzonych	
	pyłowych		gazowych		pyłowych	gazowych
	w t/rok	w t/km ²	w t/rok	w t/km ²		
Zachodniopomorskie	5094	0,2	8156020	356,2	98,9	48,1
Koszalin	201	2,4	132979	1602,2	84,9	-
Szczecin	1271	4,2	1314146	4365,9	98,5	7,5
Świnoujście	329	1,7	71655	367,5	25,7	-
Powiaty:						
białogardzki	109	0,1	58882	69,7	90,7	-
choszcheński	52	0,0	14437	10,9	78,9	-
drawski	26	0,0	9680	5,5	68,7	-
goleniowski	211	0,1	37347	23,1	63,5	2,0
gryficki	63	0,1	39034	38,3	58,0	29,1
gryfiński	192	0,1	4260208	2278,2	99,9	62,5
kamieński	7	0,0	333	0,3	79,4	-
kołobrzegi	87	0,1	91987	126,7	95,3	-
koszaliński	84	0,1	7301	4,4	89,4	-
myśliborski	135	0,1	76175	64,4	84,5	
policki	1006	1,5	1492056	2247,1	95,2	56,9
pyrzycki	5	0,0	1181	1,6	85,3	-
ślawieński	13	0,0	11487	11,0	81,7	-
stargardzki	185	0,1	128853	84,8	79,2	
szczecinecki	923	0,5	356107	201,8	97,7	-
świdwiński	7	0,0	2365	2,2	-	-
walecki	67	0,0	35467	25,2	84,6	-
łobeski	121	0,1	14340	13,5	80,8	-

Źródło: Dane WIOŚ Szczecin

Korzystna ocena stanu lasów na tle kraju nie jest jednoznaczna dla całego obszaru województwa. Wyższą kondycję zdrowotną posiadają lasy we wschodniej części województwa. W części zachodniej głównym czynnikiem decydującym o stanie lasów są zanieczyszczenia przemysłowe. Wieloletnia ekspozycja lasów na zanieczyszczenia emitowane do atmosfery przez Elektrownię Dolna Odra i Zakłady Chemiczne Police, spowodowała uszkodzenia drzewostanów sosnowych, najmniej odpornych na zakłócenia w ekosystemach leśnych.

Powierzchnia lasów uszkodzonych zanieczyszczeniami przemysłowymi (nadleśnictwo Gryfino, Goleniów, Trzebież) wynosi 13,7 tys. ha tj. 1,7% powierzchni leśnej województwa. Na obszarach tych niezbędne jest wprowadzenie gatunków odpornych na zanieczyszczenia.

8.2. Odpady

W 2003 r. w województwie zachodniopomorskim 49 zakładów przemysłowych objętych sprawozdawczością wytworzyło 5276,9 tys. t odpadów, tj. o 12,2% więcej niż w roku poprzednim, z tego:

- poddano odzyskowi 1837,6 tys. t (34,8%),
- unieszkodliwiono 3412,8 tys. t (64,7%),
- zmagazynowano czasowo 27,5 tys. t (0,5%).

Na składowiskach własnych nagromadzono 79742,4 tys. t odpadów, tj. o 1676,4 tys. t (o 2,1%) więcej niż w roku poprzednim. Największa ilość odpadów została wytworzona w powiatach: polickim – 3580, tys. t (67,8%) i gryfińskim – 459,8 tys. t (8,7%) oraz w mieście Szczecinie – 265,2 tys. t (5,0%).

Powierzchnia niezrekultywowanych terenów składowania odpadów zmniejszyła się w 2002 r. o 17,8 ha w porównaniu z rokiem poprzednim i wyniosła 557,4 ha.

Odpady wytworzone i nagromadzone według powiatów w 2003 roku.

Wyszczególnienie	Odpady wytworzone w ciągu roku					Odpady nagromadzone na składowiskach własnych (stan w końcu roku)	
	ogółem		poddane odzyskowi	unieszkodliwione	magazynowane czasowo		
	w tys. t	w t/km ²	w tys. ton			w tys. t	w tys. t/km ²
Zachodniopomorskie	5276,9	230,5	1837,6	3411,8	27,5	79742,4	3,5
Koszalin	52,6	633,7	29,6	21,4	1,6	8,1	0,1
Szczecin	265,2	881,1	193,1	49,8	22,3	4215,2	14,0
Świnoujście	11,8	60,5	11,8	-	-	-	-
Powiaty:							
białogardzki	10,9	12,9	10,5	0,4	-	-	-
choszczeński	18,1	13,6	17,7	0,4	-	-	-
drawski	3,0	1,7	1,9	1,0	0,1	-	-
goleniowski	82,1	50,8	64,7	17,2	0,2	1,0	0,0
gryficki	84,3	82,8	84,3	-	-	6,3	0,0
gryfiński	459,8	245,9	350,5	107,2	2,1	21234,1	11,4
kołobrzeski	48,9	67,4	46,8	2,1	-	-	-
koszaliński	1,5	0,9	1,5	-	-	-	-
myśliborski	87,6	74,1	62,2	25,4	-	-	-
policki	3580,5	5392,3	391,5	3184,7	0,7	54277,7	81,7
stargardzki	347,5	228,8	347,5	-	-	-	-
szczecinecki	198,6	112,5	197,5	1,1	-	-	-
walecki	45,8	4,1	4,6	0,9	0,3	-	-
łobeski	16,3	15,3	15,9	0,2	0,2	-	-

Źródło: Dane WIOŚ Szczecin

Aktualny stan gospodarki odpadami komunalnymi w województwie zachodniopomorskim, podobnie jak i w całej Polsce, jest niezadowalający. Gospodarka odpadami na terenie województwa bazuje głównie na deponowaniu odpadów na składowiskach. Na terenie województwa zinwentaryzowano 113 składowisk, z czego eksploatowane są 64 (dane Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego). W większości na składowiska te trafiają odpady bez wcześniejszej segregacji. Na nielicznych obiektach prowadzi się odzysk surowców wtórnych, które są czasowo gromadzone w wydzielonych miejscach. Nadal w wielu gminach nie został rozwiązany problem selektywnej zbiórki odpadów. Najlepiej zorganizowany system zbiórki odpadów posiada gmina Police, miasto Szczecin i Koszalin. Odpady inne niż komunalne (przemysłowe) powstają głównie w powiatach, gdzie zlokalizowany jest największy przemysł (policki, gryfiński, m. Szczecin, stargardzki, goleniowski).

W województwie rocznie wytwarzane jest ok. 5 mln Mg odpadów przemysłowych. Do największych wytwórców odpadów należą Zakłady Chemiczne Police (rocznie ok. 3 mln Mg) i Zespół Elektrowni Dolna Odra (ok. 500 tys. Mg). Odpady wytwarzane w tych zakładach stanowią ponad 70% wszystkich odpadów przemysłowych wytwarzanych w województwie w 2002 r. Odpadami charakterystycznymi dla naszego województwa są fosfogipsy (ok. 1,5 Mg/rok), wytwarzane przez Zakłady Chemiczne Police, w 100% deponowane na składowisku zakładowym. Innym istotnym odpadem wytwarzanym w tych zakładach są roztwory i szlamy z regeneracji wymienników jonitowych (ok. 1,2 mln Mg/rok), które także w 100% są unieszkodliwiane na oczyszczalni zakładowej. Na terenie województwa znajduje się kilkanaście składowisk odpadów przemysłowych. Do największych należą: składowisko fosfogipsów, siarczanu żelazawego (Zakłady Chemiczne Police) oraz składowiska odpadów paleniskowych Zespołu Elektrowni Dolna Odra. Na składowiskach tych zdeponowano ok. 99% wszystkich odpadów przemysłowych.

Specyficznym rodzajem składowisk odpadów są mogilniki (zbiorniki do składowania przeterminowanych środków ochrony roślin i innych substancji toksycznych). Jeszcze niedawno (2001 rok) na terenie naszego województwa znajdowało się 39 tych składowisk. Na przełomie lat 2001/2002 zlikwidowano 11 najbardziej niebezpiecznych. Podjęcia działań wymaga gospodarka odpadami niebezpiecznymi, w tym odpadami weterynaryjnymi. Ważnym działaniem w gospodarce regionu jest przygotowanie i wdrożenie rozwiązań w zakresie składowania i utylizacji odpadów portowych i osadów z pogłębianych torów wodnych oraz basenów portowych.

8.3. Wody

Rezultatem istotnego ograniczenia ładunków zanieczyszczeń wprowadzanych do rzek jest obserwowana systematyczna, chociaż bardzo powolna, poprawa stanu czystości rzek. Prowadzone badania pozwalają potwierdzić wieloletnią tendencję poprawy ich jakości. W latach 1990 – 2002 stwierdzono utrzymywanie się tendencji spadkowej ilości odprowadzanych zanieczyszczeń organicznych, związków fosforu i azotu oraz poprawę stanu sanitarnego rzek. Jednak nadal te zanieczyszczenia stanowią główny problem jakości wód rzecznych naszego województwa. Źródłem zanieczyszczeń bakteriologicznych są zrzuty ścieków z oczyszczalni komunalnych, wody opadowe z terenów zabudowanych i ścieki „surowe”, odprowadzane z gospodarstw nie podłączonych do kanalizacji.

Głównymi źródłami związków azotu i fosforu w wodach rzek województwa zachodniopomorskiego są zanieczyszczenia obszarowe, związane z rolniczym charakterem zlewni oraz

dopływ ścieków z oczyszczalni nie posiadających możliwości usuwania tych związków. Nadmierne ich stężenia powodują eutrofizm wód (proces gromadzenia się nadmiaru substancji pokarmowych w zbiornikach wodnych, głównie w jeziorach, prowadzący do przekształcenia się zbiornika w zamulony staw, z czasem w torfowisko), objawiający się między innymi intensywnymi zakwitami glonów. Szczególnie niepokojący jest fakt degradacji wód rzeki Odry w granicach Szczecina, spowodowany codziennym odprowadzaniem do Odry ok. 100 000 m³ nieoczyszczonych i niedostatecznie oczyszczonych ścieków komunalnych. W efekcie odprowadzania ogromnych ilości związków azotu i fosforu oraz substancji organicznych, szczególnie podczas sezonu letniego, stwierdzany jest spadek stężenia tlenu rozpuszczonego w wodach do wartości grożących masowym śnięciem ryb.

Także skażenie bakteriologiczne wód Odry na terenie miasta jest bardzo wysokie. Ilość bakterii Coli znacznie przekracza dopuszczalne normy dla klasy III. Wpływa to negatywnie na stan jakości wód Zalewu Szczecińskiego i przybrzeżnych wód Zatoki Pomorskiej. Dopóki nie zostanie rozwiązany problem oczyszczania ścieków z terenu miasta Szczecina nie należy oczekiwać poprawy jakości tych wód. Ocena biologiczna wód w województwie zachodniopomorskim, przeprowadzona w 2002 roku, na większości badanych stanowisk wykazała stan bardzo dobry i dobry. Najmniej korzystnie wypadła ocena dla rzek: Odry, Rurzycy i Płoni (stan umiarkowany oraz dostateczny).

Jeziora podlegają powolnemu eutrofizmowi związanemu ze splywem ze zlewni związków azotu i fosforu. Pod wpływem działalności człowieka zanieczyszczenie jezior przebiega w sposób bardzo przyspieszony. Niekorzystne uwarunkowania naturalne w znacznym stopniu determinują jakość wód jeziornych. Poprawa stanu wód w jeziorach, odciążonych od dopływu zanieczyszczeń, z uwagi na kumulację tych zanieczyszczeń w osadach dennych, następuje bardzo powoli.

W województwie zachodniopomorskim w latach 1990 – 2002 wykonano badania 149 jezior. Kryteria dla najczystszych wód (I klasa) spełniły wody 5 jezior: Cieszęcino na Pojezierzu Bytowskim, Krzemno na Pojezierzu Drawskim oraz Marta i Piaseczno Duże na Równinie Drawskiej (w granicach Drawieńskiego Parku Narodowego) i jezioro Ińsko. Stanowią one 2,8% badanych jezior w skali województwa. W skali kraju wymagania I klasy spełnia około 1,5% przebadanych jezior. Do jezior o niższej, II klasie czystości zaliczono 68 jezior (37 o powierzchni większej od 100 ha). Wśród nich są największe i najpiękniejsze jeziora Pomorza Zachodniego, które w niewielkim stopniu ulegały niekorzystnym wpływom działalności człowieka. Są także zbiorniki, które były nadmiernie zanieczyszczane, a obecnie, gdy dopływ zanieczyszczeń został zredukowany, jakość ich wód ulega powolnej poprawie. Wśród jezior zakwalifikowanych do III klasy czystości – 58 (w tym 29 o powierzchni większej od 100 ha), znajdują się zbiorniki silnie użyźnione, zasobne w związki fosforu i azotu. W ich wodach obserwowano intensywne zakwity glonów. Jeziora o wodach nie spełniających kryteriów III klasy – 18 (10 o powierzchni większej od 100 ha) to zbiorniki o bardzo wysokich stężeniach fosforu i azotu oraz wyjątkowo obfitych zakwitach glonów. W niektórych wypadkach do grupy tej zaliczane są jeziora, w których stwierdzono obecność substancji toksycznych. Wszystkie jeziora nie spełniające wymagań III klasy czystości powinny zostać objęte natychmiastowymi programami naprawczymi. Należy zwrócić szczególną uwagę na jeziora o wysokiej odporności na degradację i o niskiej jakości wód. Fakt ten wskazuje na bardzo istotny wpływ działalności człowieka na ekosystemy tych jezior.

Na potrzeby gospodarki narodowej i ludności w województwie zachodniopomorskim w 2003 r. pobrano 1555,8 hm³ wody, w tym 1437,9 hm³ (92,4%) na potrzeby przemysłu, 110,6

hm³ (7,1%) gospodarki komunalnej i 7,3 hm³ (0,5%) na potrzeby nawodnień. W porównaniu do 2002 r. w wyniku ograniczenia produkcji oraz ekonomicznego gospodarowania wodą w gospodarstwach domowych, pobór wody obniżył się o 0,6%.

Pod względem ilości pobranej wody na km², (dane za 2002) województwo zachodniopomorskie zajmuje, po województwie świętokrzyskim 2 miejsce w kraju. W 2003 r. zakłady przemysłowe zużyły 1446,2 hm³ wody, z tego 1436,9 hm³ do produkcji.

Pod względem ilości wody zużytej w procesach produkcyjnych (dane za 2002 r.), województwo nasze zajmuje, po województwach mazowieckim i wielkopolskim, 3, natomiast dla celów nawadniania, ostatnie miejsce w kraju. Największy pobór wody odnotowano w mieście Szczecinie, w powiecie gryfińskim i polickim.

Pobór wody na potrzeby gospodarki narodowej i ludności według źródła poboru w roku 2003

Powiaty	Ogółem	Na 1 m ²	Na cele		
			produkcyjne	Nawodnień w rolnictwie i leśnictwie	Eksploatacji sieci wodociągowej
W dekametrach sześciennych					
Województwo	1555817	68,0	1437866	733	110618
Powiaty:					
Białogardzki	3138	3,7	780	53	2305
Choszczeński	2793	2,1	77	-	2716
Drawski	4031	2,3	474	664	2893
Goleniowski	5510	3,4	384	724	4402
Gryficki	4162	4,1	337	-	3825
Gryfiński	1135253	697,1	1128720	1956	4577
Kamieński	3895	3,9	54	-	3841
Kołobrzeski	7630	10,5	254	320	7056
Koszaliński	9362	5,6	171	171	9020
Łobeski	2465	2,3	637	-	1828
Myśliborski	7078	6,0	347	3342	3389
Policki	157344	237,0	154038	-	3306
Pyrzycki	1697	2,3	69	-	1628
Sławieński	3637	3,5	110	-	3527
Stargardzki	7495	4,9	888	-	6607
Szczecinecki	5609	3,2	1293	82	4234
Świdwiński	3214	2,9	573	21	2620
Wałecki	3677	2,6	510	-	3167
W miastach na prawach powiatu:					
Koszalin	4039	48,7	513	-	3526
Szczecin	180233	598,8	147412	-	-
Świnoujście	3557	18,2	225	-	3332

Źródło: Dane WIOŚ Szczecin

Woda zużyta przez zakłady produkcyjne jak też pobrana przez gospodarstwa domowe wraca do środowiska, tj. do wód powierzchniowych lub do ziemi w postaci ścieków. W województwie zachodniopomorskim 61 miast obsługiwanych jest przez oczyszczalnie

ścieków w tym 1 przez oczyszczalnię mechaniczną, 34 biologiczne, 26 przez oczyszczalnię o podwyższonym usuwaniu biogenów. Na koniec 2002 r. na terenie województwa działało 130 oczyszczalni ścieków przemysłowych o łącznej przepustowości 290,0 dam³ na dobę oraz 301 komunalnych o przepustowości 450,3 dam³ na dobę.

Z ogólnej ilości ścieków przemysłowych i komunalnych wymagających oczyszczenia (114814 dam³), oczyszczonych zostało 82,3%, a 17,7 % tj. 20346 dam³ w postaci nieoczyszczonej odprowadzono do wód powierzchniowych lub do ziemi. Pod względem udziału ścieków oczyszczonych o ogólnej ilości wytworzonych ścieków, województwo zajmuje 12 miejsce w kraju (dla Polski 91%).

W 2003 r. wytworzono 1439548 dam³ ścieków przemysłowych, z czego 95,0% to ścieki z zakładów przemysłowych łącznie z wodami chłodniczymi i opadowymi, które odprowadzono bezpośrednio do wód powierzchniowych lub do ziemi. 3906 dam³ odprowadzono siecią kanalizacyjną.

W porównaniu do roku 2002 ilość ścieków przemysłowych odprowadzonych bezpośrednio do wód powierzchniowych zmniejszyła się o 0,5%. Najwięcej ścieków komunalnych i przemysłowych wytworzono w powiecie polickim – 34,6 dam³, w mieście Szczecinie – 28,7 dam³ (z czego tylko 35,8% ścieków było oczyszczonych) i w Koszalinie – 7,4 hm³ (w 100% oczyszczone) oraz w powiecie stargardzkim 4,8 dam³.

Ścieki przemysłowe i komunalne wymagające oczyszczenia odprowadzone do wód powierzchniowych lub do ziemi:

Wyszczególnienie	2001	2002	2003	2002=100
	w dam ³			
O g ó ł e m	127485	122243	114814	93,9
Oczyszczone	103331	101185	94468	93,4
mechanicznie	8884	7945	8270	104,0
chemicznie	41772	39897	32927	82,5
biologicznie	23148	24729	23290	94,2
z podwyższonym usuwaniem biogenów	29527	28614	29981	95,4
Nieoczyszczone	24154	21058	20346	96,6
odprowadzone:				
z zakładów przemysłowych	1531	1003	934	93,1
siecią kanalizacyjną	22623	20055	19412	96,8

Źródło: Dane WIOŚ Szczecin

8.4. Gleby

Zanieczyszczenie gleb i użytków zielonych metalami ciężkimi w województwie odpowiada przeciętnemu zanieczyszczeniu metalami gleb w Polsce. Nie stwierdzono gleb kwalifikujących się do wyłączenia z produkcji rolnej. Większość gleb województwa to gleby nie zanieczyszczone, o naturalnych zawartościach metali ciężkich, nadających się pod wszystkie uprawy ogrodnicze i rolnicze.

Tereny na których stacjonowały wojska, zostały zdegradowane w stopniu uniemożliwiającym wykorzystanie ich na inne cele, bez wykonania prac zabezpieczających

i rekultywacyjnych zmierzających do wyeliminowania zagrożeń dla środowiska lub zdrowia i życia ludzi. Dotyczy to miejscowości: Bagicz, Borne Sulinowo, Gródek, Kłomino, Szczecinek, Chojna, Kluczewo, Świnoujście. Generalnie zanieczyszczeniu lub zniszczeniu uległy środowisko gruntowo-wodne produktami ropopochodnymi lub toksycznymi substancjami chemicznymi, wody podziemnej warstwy wodonośnej, warstwa glebowo-roślinna, lasy, zbiorniki wód powierzchniowych.

8.5. Obszary chronione

W województwie zachodniopomorskim 469,4 tys. ha zajmują obszary prawnie chronione (20,5% powierzchni województwa). Największy udział w tej powierzchni (68,7%) zajmują obszary chronionego krajobrazu: Pojezierze Drawskie, Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy, Koszaliński Pas Nadmorski, Puszcza nad Drawą itd.

Jedną z form ochrony są rezerваты przyrody. Ochrona rezerwatowa obejmuje 81 obiektów o powierzchni 7,6 tys. ha, co stanowi 0,3% powierzchni województwa. Uzupełnieniem rezerwatów przyrody są parki narodowe i krajobrazowe. W naszym województwie istnieją 2 parki narodowe (Woliński i Drawieński) oraz 7 parków krajobrazowych. Największy pod względem powierzchni jest Drawski Park Krajobrazowy (41,4 tys. ha) i Cedyński Park Krajobrazowy (30,9 tys. ha), a najmniejszy to Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Odry (6,0 tys. ha). Na terenie województwa znajduje się również część Parku Krajobrazowego Ujścia Warty (1,98 tys. ha).

Interesującą formą ochrony przyrody są pomniki przyrody. W 2002 r. tą formą objęto 1669 cennych tworów przyrody żywej i nieożywionej.

Obszary prawnie chronione według powiatów w 2003 roku

Wyszczególnienie	Ogółem		Parki narodowe	Rezerваты przyrody	Parki krajobrazowe	Obszary chronionego krajobrazu	Użytki ekologiczne	Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe	Pomniki przyrody
	w ha	w % powierzchni							
	w ha								
Zachodniopomorskie	469437,1	20,5	16332,8	7630,3	117499,4	319626,4	5221,8	3048,7	1669
Koszalin	3713,2	44,6	-	131,3	-	3545,0	26,6	10,3	51
Szczecin	1680,1	5,6	-	2,1	356,9	-	163,8	1196,5	22
Świnoujście	2537,0	13,0	2499,2	37,8	-	-	-	-	15
Powiaty:									
białogardzki	222,4	0,3	-	10,5	-	-	211,9	-	72
choszczeński	69847,1	52,6	1900,7	40,9	573,8	67201,3	130,4	-	133
drawski	76450,0	43,2	-	113,7	28029,5	48300,0	6,8	-	309
goleniowski	1568,5	1,0	-	1398,8	-	-	29,4	140,3	7
gryfiński	45181,7	24,2	-	696,5	43637,5	-	847,7	-	30
gryficki	365,6	0,4	-	246,0	-	-	119,6	-	65
kamieński	9615,9	9,6	8438,2	10,5	-	-	444,1	723,1	82
kołobrzeski	4891,4	6,7	-	-	-	4510,0	381,4	-	171
koszaliński	33018,7	19,8	-	418,3	-	31589,0	938,9	72,5	126
myśliborski	51751,5	43,6	-	408,0	13059,7	37685,0	456,1	142,7	84
policki	2218,5	3,3	-	929,1	1224,2	-	65,2	-	7
pyrzycki	42,5	0,1	-	19,5	-	-	23,0	-	13

sławieński	13964,3	13,4	-	134,9	-	13770,0	59,4	-	69
stargardzki	15505,4	10,2	-	127,6	14908,1	-	278,3	191,4	34
szczecinecki	45934,5	26,0	-	540,8	4400,0	40577,5	416,2	-	131
świdwiński	15398,6	14,1	-	328,3	8571,7	5650,0	276,7	571,9	143
walecki	72490,0	51,5	3494,7	2016,4	-	66798,6	180,3	-	83
łobeski	2923,3	2,7	-	19,3	2738,0	-	166,0	-	22

Źródło: Źródła własne

Podstawową zmianę do ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego stanowi wprowadzenie Ustawy z dn. 14 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2004 r. Nr 92 poz. 880 – ustawa z dn. 16 października 1991 r. straciła moc).

Na podstawie powyższej ustawy wprowadzono nową formę ochrony – Obszary Natura 2000, w których zabrania się podejmowania działań mogących w istotny sposób pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych (art. 33) w stosunku do projektowanych obszarów:

- obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) - (Special Protection Areas – SPA) wyznaczone na podstawie Dyrektywy Rady 79/409/EWG w sprawie ochrony dzikich ptaków, tzw. "Ptasiej". Obszary te wymienia Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 229 poz. 2313),
- specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO) – (Special Areas of Conservation – SAC) wyznaczone na podstawie Dyrektywy Rady 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory – projekt,

Koncepcja głównych systemów ekologicznych, przedstawiona w „Planie zagospodarowania...” w znacznej części pokrywa się z wyznaczonymi obszarami Natura 2000.

Obszary chronione na podstawie Ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2004 r. Nr 92 poz. 880):

FORMY OCHRONY PRZYRODY			
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego 2002 r.			Stan realizacji na rok 2005
Forma ochrony	Liczba obiektów	Proponowane i projektowane	Istniejące
Parki Narodowe	2	brak	2
Rezerваты Przyrody	81	ok. 140	87
Parki Krajobrazowe	7	6	7
Obszary Chronionego Krajobrazu	17	ok. 40	21
Obszary Natura 2000	*brak	*brak	- obszary specjalnej ochrony ptaków – ist. - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.

Źródło: Źródła własne

Obszary chronione na podstawie innych ustaw

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego 2002 r.	Stan realizacji na rok 2005
Lasy ochronne	- w trakcie opracowania przez RDLP
Leśny Kompleks Promocyjny „Lasy Puszczy Bukowej i Goleniowskiej” – nieistniejący	1. Leśny Kompleks Promocyjny „Puszcze Szczecińskie” 2. Leśny Kompleks Promocyjny „Lasy Warcińsko – Polanowskie”
Obszary ochrony uzdrowiskowej	- bez zmian
Pas ochronny obszaru morskiego	- bez zmian
Główne zbiorniki wód podziemnych	- bez zmian

Źródło: Źródła własne

Problemy do uwzględnienia w pracy nad aktualizacją planu zagospodarowania przestrzennego województwa:

- a) nadmierne zanieczyszczenia komunikacyjne hałasem i emisją spalin;
- b) problemy ewentualnej rewizji granic dla obszarów objętych programem Natura 2000 na obszarach kolidujących z już zainwestowanymi terenami;
- c) nierozwiązany problem gospodarki odpadami. Do obowiązujących zadań własnych samorządu województwa należy zapewnienie budowy, utrzymania i eksploatacji instalacji i urządzeń do unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych wydzielonych z odpadów komunalnych;
- d) wprowadzenie systemowych rozwiązań w zakresie unieszkodliwiania odpadów poubojowych, w tym zwierząt padłych i ubitych z konieczności oraz odpadowej tkanki zwierzęcej wskazującej właściwości niebezpieczne;
- e) zapewnienie odpowiedniej ilości instalacji do termicznego unieszkodliwiania odpadów medycznych (wg bieżącej informacji w województwie zachodniopomorskim ważne decyzje posiadają 3 instalacje do spalania tych odpadków tj. Koszalin, Białogard i Szczecin – Unii Lubelskiej);
- f) organizacja systemu unieszkodliwiania refrułatów;
- g) nadmierne zanieczyszczenie wód powierzchniowych i zaawansowane procesy eutrofizacji jezior;
- h) degradacja środowiska na terenach powojkowych;
- i) zahamowanie introdukcji obcych gatunków flory i fauny;
- j) niszczenie brzegu morskiego.

9. Infrastruktura techniczna

9.1. Infrastruktura drogowa

Województwo Zachodniopomorskie, dzięki swojemu położeniu geograficznemu, winno być ważnym miejscem na mapie Kraju gdzie przecinają się międzynarodowe i krajowe szlaki transportowe w układzie północ – południe i wschód – zachód. Stolica województwa, Szczecin, jest najważniejszym dla województwa centrum administracyjnym, gospodarczym oraz transportowo-dystrybucyjnym, w którym spotykają się różne gałęzie transportu.

Szczególne znaczenie ma dostęp do proekologicznych form transportowych, jak transport morski i śródlądowy. Tutaj następuje tranzyt towarów z południa Europy (Włochy, Chorwacja, Czechy, Słowacja) do krajów basenu Morza Bałtyckiego. Województwo jest ważnym łącznikiem w sieci transportowej wokół Morza Bałtyckiego.

9.1.1. Sieć dróg krajowych

Sieć dróg krajowych przebiegająca przez województwo opiera się na:

Nr drogi	Przebieg dróg krajowych
3	ŚWINOUJŚCIE – GOLENIÓW – SZCZECIN – PYRZYCE – (poza woj. – GORZÓW WLP. – ZIELONA GÓRA – LUBLIN – LEGNICA – BOLKÓW – JELENIA GÓRA – JAKUSZYCE – GRANICA PAŃSTWA)
6	GRANICA PAŃSTWA – KOŁBASKOWO – SZCZECIN (A6) – GOLENIÓW – PŁOTY – KOSZALIN – (poza woj. – SŁUPSK – LĘBORK – REDA – GDYNIA – GDAŃSK – STRASZYN – ŁĘGOWO)
10	GRANICA PAŃSTWA – LUBIESZYN – SZCZECIN – STARGARD SZCZEC.-WAŁCZ – (poza woj. – PIŁA – PAWŁÓWEK - BIAŁE BŁOTA – WYPALENISKA – PRYŁUBIE – TORUŃ – LIPNO – SIERPC – DROBIN – PŁOŃSK)
11	KOŁOBRZEG – KOSZALIN – BOBOLICE – SZCZECINEK – (poza woj. – PIŁA – UJŚCIE – CHODZIEŻ – OBORNIKI – POZNAŃ – KÓRNIK – JAROCIN – PLESZEW – OSTRÓW WLKP. – OSTRZESZÓW – KĘPNO – KLUCZBORK – LUBLINIEC – TWARÓG – BYTOM)
13	SZCZECIN – PRZECŁAW – ROSÓWKO – GRANICA PAŃSTWA
20	STARGARD SZCZEC. – CHOCIWEL – WĘGORZYNO – DRAWSKO POM. – CZAPLINEK – SZCZECINEK – (poza woj. – BIAŁY BÓR – MIASTKO – BYTÓW – KOŚCIERZYNA – ŻUKOWO – GDYNIA)
22	(poza woj. GRANICA PAŃSTWA – KOSTRZYN – WAŁDOWICE – GARZÓW WLKP.) – WAŁCZ – (poza woj. – CZŁUCHÓW – CHOJNICE – STAROGARD GD. – CZARLIN – MALBORK – STARE POLE – ELBLĄG – CHRUŚCIEL – GRZECHOTKI – GRANICA PAŃSTWA)
23	MYŚLIBÓRZ – SARBINOWO
25	BOBOLICE – BIAŁY BÓR – (poza woj. – CZŁUCHÓW – SĘPÓLNO KRAJEŃSKIE – KORONOWO – BYDGOSZCZ – INOWROCŁAW – STRZELNO – ŚLESIN – KONIN – KALISZ – OSTRÓW WLKP. – ANTONIN – OLEŚNICA)
26	GRANICA PAŃSTWA – KRAJNIK DOLNY – CHOJNA – RÓW – MYŚLIBÓRZ – RENICE
31	SZCZECIN – GRYFINO – CHOJNA – SARBINOWO – (poza. woj. – KOSTRZYN – SŁUBICE)
A6	GRANICA PAŃSTWA – KOŁBASKOWO – SZCZECIN (A6)

Autostrada A6 koło Szczecina jest kontynuacją niemieckiej autostrady A11 tworząc z nią połączenie Szczecin – Berlin w ciągu międzynarodowego szlaku drogowego E28. Po ukończeniu planowanej modernizacji, A6 ma mieć 29 km długości. Biegnie przez południowe przedmieścia Szczecina do węzła Rzęsnicy (z drogą ekspresową S3 w stronę Świnoujścia oraz drogami krajowymi nr 3 – kierunek Gorzów Wlkp. i nr 10 – kierunek Stargard Szcz.). Ostatnio pojawiła się koncepcja przeprowadzenia autostrady poprzez Koszalin, Słupsk, Trójmiasto i Mazury aż do przejścia granicznego z Białorusią w Kuźnicy Białostockiej. Istniejący odcinek A6 został zbudowany przez Niemców jako fragment tzw. Berlinki – autostrady łączącej Berlin z Królewcem. Został otwarty dla ruchu w 1937. Od drugiej połowy

lat dziewięćdziesiątych XX wieku odbywa się gruntowna renowacja kolejnych odcinków A6. Obecnie, pomimo braku słupków alarmowych, droga posiada status autostrady na długości początkowych 14 km od przejścia granicznego w Kołbaskowie. 28 września 2004 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad poinformowała o unieważnieniu przetargu na budowę autostrady A6 na odcinku węzeł Klucz – węzeł Szczecin-Kijewo. Pomimo dużego stopnia trudności remontu (na ponad siedmiokilometrowym odcinku znajduje się łącznie 14 mostów i wiaduktów) oraz, wówczas, niemal rocznego opóźnienia terminu rozpoczęcia robót, GDDKiA zapewniała w listopadzie 2004 r., że remont A6 zostanie ukończony do końca roku 2006. 24 października rozpoczęła się w końcu modernizacja tego odcinka. Jako pierwszy remontowany jest południowy pas autostrady (od Klucza do Kijewa). Roboty na tej jezdni mają zostać ukończone do lipca 2006 r. Zakończenie całej inwestycji planowane jest na czerwiec 2007 r.

Droga ekspresowa S3 – planowana droga ekspresowa Świnoujście – Lubawka o długości ok. 470 km. Poprowadzi południkowo od zespołu portów morskich Świnoujście-Szczecin na północy, wzdłuż zachodniej granicy kraju, przez ośrodki miejskie Gorzowa Wlkp. i Zielone Góry, Zagłębie Miedziowe (Głogów, Polkowice, Lubin, Legnica) do południowej granicy z Czechami. Zapewni najkrótsze bezpośrednie połączenie Skandynawii z północnymi Czechami (rejon Hradca Kralove i Pardubic) oraz dalej w kierunku Pragi. Połączy pośrednio także aglomerację szczecińską z poznańską (autostrada A2) oraz z wrocławską, GOP i aglomeracją krakowską (autostrada A4).

Początkowo istniała jako **autostrada A3** w kolejnych "rządowych programach budowy sieci autostrad" od 28 września 1993 r. (rząd Hanny Suchockiej) do 21 września 2001 r. (rząd Jerzego Buzka). W późniejszych opracowaniach koncepcja ta została zastąpiona **drogą ekspresową S3** w związku z relatywnie niskim (w porównaniu z innymi planowanymi autostradami) natężeniem ruchu drogowego, a co za tym idzie nieopłacalnością budowy płatnej autostrady A3. Zatem jedyną polską autostradą północ – południe będzie projektowana A1 Gdańsk – Gorzyczki o długości 582 km. S3 w większości będzie przebiegać trasą planowanej wcześniej autostrady. Całkowicie od nowa wybudowany zostanie 82-kilometrowy dwujezdniowy odcinek od węzła Szczecin-Klucz z autostradą A6 do obwodnicy Gorzowa Wlkp. (węzeł Gorzów-Północ). Planuje się, że uruchomienie tego odcinka nastąpi w roku 2009. Na odcinku Gorzów Wlkp. – Sulechów inwestycja będzie realizowana dwuetapowo: pierwsza jezdnia zostanie oddana do użytku w 2009 r., druga powstanie w latach 2010 – 2015.

Droga ekspresowa S6 – to planowane połączenie drogowe Goleniów – Gdańsk o łącznej długości ok. 330 km. Poprowadzi niemal równolegle do wybrzeża Bałtyku łącząc aglomerację Szczecina i Trójmiasto. Obecnie (styczeń 2005 r.) jedynie krótki odcinek Gdynia – Gdańsk (tzw. Obwodnica Trójmiejska – ok. 36 km, wybudowana w latach 70. XX w.) posiada status drogi ekspresowej.

Droga ekspresowa S10 – planowana droga szybkiego ruchu Szczecin – Płońsk. Połączy zespół portów morskich Szczecin-Świnoujście z Warszawą. W chwili obecnej (styczeń 2005 r.) jedynie jednojezdniowy 10-kilometrowy odcinek wschodniej obwodnicy Torunia: Lubicz – Czerniewice (bud. 1992-1998) jest tymczasowo oznakowany jako droga ekspresowa. **S10** – docelowo, po wybudowaniu drugiej nitki, stanie się częścią autostrady A1.

Droga ekspresowa S11 – planowana droga Kołobrzeg – Pyrzowice o łącznej długości ok. 600 km. Ma połączyć aglomeracje poznańską i kalisko-ostrowską (Kalisko-Ostrowski Okręg

Przemysłowy) z GOP-em oraz ze środkowym wybrzeżem Bałtyku. Lokalnie pełnić będzie m.in. funkcję obwodnic:

- zachodniej Poznania,
- Jarocina,
- wschodniej Ostrowa Wlkp.,
- wschodniej Kępna,
- północno-zachodniej GOP-u.

Droga krajowa nr 3 – droga krajowa w zachodniej części Polski o długości ok. 500 km przebiegająca południkowo przez 3 województwa: zachodniopomorskie, lubuskie i dolnośląskie. Stanowi część międzynarodowej trasy E65 z Malmö w Szwecji do miejscowości Chaniá na Krecie).

Droga krajowa nr 6 – droga krajowa prowadząca od przejścia granicznego do Niemiec w Kołbaskowie do Trójmiasta. Przebiega przez dwa województwa zachodniopomorskie i pomorskie.

Droga krajowa nr 10 – droga krajowa łącząca Szczecin z Warszawą. Przebiega przez województwo zachodniopomorskie, wielkopolskie, kujawsko-pomorskie i mazowieckie.

Droga krajowa nr 11 – droga krajowa w zachodniej i południowej części kraju o długości 596 km. Przebiega przez województwa: zachodniopomorskie, wielkopolskie, opolskie i śląskie.

Droga krajowa nr 13 – droga krajowa długości ok. 16 km pomiędzy Szczecinem a przejściem granicznym do Niemiec w Rosówku. W całości leży na obszarze województwa zachodniopomorskiego (powiat grodzki Szczecin i powiat policki). Przebiega przez:

- Szczecin-Śródmieście
 - Szczecin-Centrum
 - Szczecin-Nowe Miasto;
- Szczecin-Zachód
 - Szczecin-Gumieńce;
- Warzymice;
- Przecław;
- Kołbaskowo (A6);
- Rosówek.

Droga krajowa nr 20 – droga krajowa w północnej Polsce o długości ok. 330 km. Przebiega przez województwa zachodniopomorskie i pomorskie. Prowadzi przez atrakcyjne turystycznie obszary:

- Pojezierze Ińskie / Iński Park Krajobrazowy;
- Pojezierze Drawskie;
- Pojezierze Bytowskie;
- Pojezierze Kaszubskie.

Droga krajowa nr 23 – droga krajowa w południowo zachodniej części województwa zachodniopomorskiego o długości 34 km. Prowadzi od Myśliborza (DK26) przez Dębno do połączenia z DK31 we wsi Sarbinowo (powiat myśliborski).

Droga krajowa nr 25 – droga krajowa o długości ok. 440 km. Przebiega przez województwa: zachodniopomorskie, pomorskie, kujawsko-pomorskie, wielkopolskie, dolnośląskie.

Droga krajowa nr 26 – droga krajowa w południowo-zachodniej części województwa zachodniopomorskiego o długości ok. 55 km. Prowadzi od przejścia granicznego do Niemiec w Krajniku Dolnym przez Chojnę (DK31), Trzcianko Zdrój i Myślibórz (DK23) do połączenia z DK3 we wsi Renice (powiat myśliborski).

Droga krajowa nr 31 – droga krajowa o długości ok. 138 km. Przebiega południkowo wzdłuż Odry przez obszar województw zachodniopomorskiego i lubuskiego.

Sieć tych dróg nie zapewnia dogodnego sposobu połączenia regionu z siecią autostrad Europy Zachodniej i Południowej. Jeżeli uwzględnimy tylko natężenie ruchu, to należy zwrócić uwagę na odcinki dróg, określanych jako „niewydolne”, w okolicach największych ośrodków miejskich Szczecina i Koszalina. Dlatego tak ważne dla naszego regionu jest połączenie tych dwóch ośrodków o znaczeniu ponadregionalnym ze stolicą państwa oraz dogodny dojazd z innych mniejszych ośrodków.

Niezadowalająca jakość dostępności przestrzeni województwa zachodniopomorskiego jest następstwem bardzo poważnych braków występujących w infrastrukturze transportowej. Dotyczy to przede wszystkim niewystarczających połączeń dróg ruchu szybkiego z ponadregionalnymi aglomeracjami oraz sieci osadniczej wewnątrz województwa.

Wieloletnie zaniedbania w zakresie modernizacji ciągów drogowych, brak obwodnic i bezkolizyjnych skrzyżowań na trasach o dużym natężeniu ruchu, to podstawowe tzw. „wąskie gardła” na sieci drogowej, co ma wpływ również na dostępność i atrakcyjność centrów turystycznych w regionie.

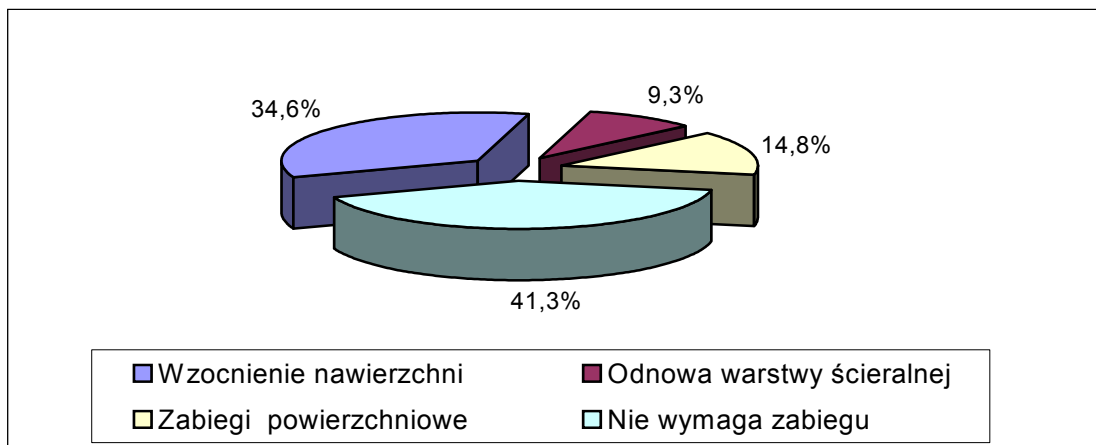
9.1.2. Sieć dróg wojewódzkich

Sieć dróg wojewódzkich, o łącznej długości 2196,4 km, łączy ze sobą podstawowe ośrodki gospodarcze i administracyjne województwa oraz drogi powiatowe i gminne. Wskaźnik gęstości dróg publicznych wynosi 65,5 km / 100 km² (w Polsce 78,2).

Drogi wojewódzkie, w zasadzie w całości, wymagają przebudowy. Tylko nieliczne odcinki spełniają wszystkie podstawowe wymogi: geometrii, nośności, widoczności i bezpieczeństwa.

Dokonane badania i pomiary pięciu podstawowych parametrów technicznych i eksploatacyjnych dróg wojewódzkich wykazały konieczność:

- remontu 710 km odcinków nawierzchni z powodu utraty nośności;
- usunięcia niebezpiecznych dla ruchu nierówności podłużnych na łącznej długości 407 km;
- usunięcia kolein na długości 86 km;
- zlikwidowania śliskości 178 km nawierzchni;
- zamknięcia powierzchniowego 108 km warstw ściernalnych.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z ZZDW.

Po zagregowaniu powyższych danych (wielominowanie zabiegów z odcinków, na których kumulują się usterki), potrzeby remontu sprowadzają się do **850 km** dróg, co stanowi **41%** sieci drogowej.

Problemy modernizacji dróg wojewódzkich są niewątpliwie mniejsze niż obecnych dróg krajowych, głównie ze względu na dużo mniejsze potrzeby budowy obejść miejscowości. Jednak kilkudziesięcioletnie zaniedbania robót modernizacyjnych, wynikające częściowo z braku potrzeb (bardzo mały ruch samochodowy w latach '60 i '70) oraz z koncentracji prac na drogach podstawowego znaczenia spowodowały, że większość obecnych dróg wojewódzkich charakteryzuje słabymi parametrami i jakością.

Wskazuje to na występowanie deficytów w sieci drogowej województwa. Ruch na tych drogach jest nieco niższy od średniej krajowej, natomiast cechuje się dużą dynamiką wzrostu. Charakterystyczną jego cechą jest nieregularność – coraz więcej odcinków drogowych charakteryzuje się ruchem turystycznym (lipiec, sierpień – wzrost ruchu o 50% w stosunku do innych miesięcy), a ostatnio ruchem rekreacyjnym (sobota, niedziela – wzrost ruchu o ponad 20% w stosunku do innych dni). Drogi wojewódzkie w zdecydowanej większości zaliczone zostały do klasy technicznej G (główne). Trzy drogi na sieci dróg ZZDW są drogami klasy GP (główne ruchu przyspieszonego) – łącznie 191,9 km. Do klasy Z (zbiorcze) zaliczono 15 dróg lub ich odcinków o łącznej długości 399,3 km.

Numer drogi

Przebieg dróg wojewódzkich

102	Międzyzdroje - Dziwnówek - Pobierowo - Rewal - Trzebiatów - Kołobrzeg
103	Kamień Pomorski - Trzebiatów
105	Świerzno - Gryfice - Brojce - Rzesznikowo
106	Rzewnowo - Golczewo - Nowogard - Maszewo - Łęczycza - Stargard Szczeciński - Pyrzyce
107	Dziwnówek - Kamień Pomorski - Parłówek
108	Parłówek - Golczewo - Płoty
109	Mrzeżyno - Trzebiatów - Gryfice - Płoty
110	Lędzin - Karnice - Cerkwica - Gryfice
112	Stępnica - Krępsko - Modrzewie
113	Święta - Goleniów - Mosty - Maszewo
114	Nowe Warpno - Trzebież - Police - Tanowo
115	Szczecin - Tanowo - Dobieszczyn - Granica Państwa
119	Radziszewo - Chlebowo - Gardno

- 120 Granica Państwa - Gryfino - Stare Czarnowo* Kołbacz - Kobylanka
- 121 Pniewo - Banie - Rów
- 122 Krajnik Dolny - Krzywín - Banie - Pyrzyce - Piasecznik
- 124 Granica Państwa - Cedynia - Chojna
- 125 Granica Państwa - Cedynia - Golice - Moryń - Wierzchlas
- 126 Osinów Dolny - Siekierki - Mieszkowice - Smolnica - Dębno
- 127 Granica Państwa - Porzecze - Namyslin - Chwarszczany - Dębno
- 128 Rów - Kierzków - Otańów - Myślibórz - Ławy
- 129 Sarbinowo - Dąbroszyn
- 130 Barnówko - Tarnów - Baczyzna
- 141 Sowno - Przemocze - Darż
- 142 Szczecin - Łęczycza - Lisowo
- 142 Szczecin - Łęczycza - Lisowo
- 144 Nowogard - Dobra - Chociwel
- 146 Jenikowo - Dobra - Strzmielce
- 147 Wierzbęcin - Troszczyno - Wołkowo - Łobez
- 148 Starogard (Łobeski) - Łobez - Drawsko Pomorskie
- 151 Świdwin - Łobez - Węgorzyno - Recz - Barlinek - Gorzów Wielkopolski
- 152 Płoty - Resko - Świdwin - Buślary
- 156 Lipiany - Barlinek - Strzelce Krajeńskie - Zwierzyn - Kleśno
- 160 Suchań - Piasecznik - Choszczno - Drezdenko - Międzychód - Gorzyń - Lewice - Miedzichowo
- 162 Rościęcino - Świdwin - Zarańsko
- 163 Kołobrzeg - Białogard - Połczyn Zdrój - Czaplínek - Wałcz
- 165 Mielno - Mścice
- 166 Gdaniec - Lulewice - Białogard
- 167 Koszalin - Tychowo - Ogartowo
- 168 Niedalino - Zegrze Pomorskie - Wyszewo
- 169 Byszyno - Tychowo - Głodowa
- 171 Bobolice - Barwice - Czaplínek
- 172 Połczyn Zdrój - Szczecinek
- 173 Połczyn Zdrój - Drawsko Pomorskie (do drogi krajowej nr 20)
- 175 Drawsko Pomorskie - Kalisz Pomorski - Choszczno
- 177 Czaplínek - Mirostáwíec - Człopa - Wieleń
- 178 Wałcz - Trzcianka - Czarnków - Oborniki
- 179 Rusinowo - Piła
- 201 Gwda Mała - Czarne - Barkowo
- 203 Koszalin - Darłowo - Postomino - Ustka - Słupsk
- 205 Darłówko - Darłowo - Krupy - Sławno - Polanów - Bobolice
- 206 Koszalin - Polanów - Miastko
- 208 Barcino - Wielin
- 209 Warszkowo - Suchorze - Bytów

9.1.3. Drogi powiatowe

Kolejnym zagadnieniem w zakresie sieci dróg, są drogi powiatowe. Niektóre z nich włączają się w system komunikacyjny województwa i obsługują znaczny ruch transportowy w tym i tranzytowy. Stan dróg powiatowych jest gorszy niż zły pod względem parametrów, jak i stanu nawierzchni. Łączna długość dróg powiatowych wynosi 8007 km, w tym o twardej nawierzchni w Województwie Zachodniopomorskim wynosi 7178 km³.

9.2. Infrastruktura i system transportu kolejowego.

Sieć kolejowa Województwa Zachodniopomorskiego należy do dobrze ukształtowanych pod względem ilościowym.

Długość linii kolejowych normalnotorowych to 1687,2 km, przy czym 80,6% tych linii jest wykorzystywanych w ruchu pasażerskim i towarowym natomiast 19,4% tylko w ruchu towarowym.

Z ogólnej długości linii eksploatowanych:

- 69,4% stanowią linie państwowego znaczenia
- 30,6% stanowią linie lokalnego znaczenia
- 34,5% stanowią linie dwutorowe,
- 57,2% stanowią linie zelektryfikowane,

Pod względem wymienionych wyżej wskaźników Województwo Zachodniopomorskie plasuje się znacznie powyżej średniej krajowej. Na uwagę zasługuje wysoki wskaźnik udziału linii o państwowym znaczeniu w ogólnej długości linii eksploatowanych.

Województwo Zachodniopomorskie, pomimo skrajnego położenia w północno – zachodniej części Polski charakteryzuje się dobrymi połączeniami kolejowymi z pozostałą częścią kraju:

- przez Kostrzyn z południową częścią Polski,
- przez Krzyż -Poznań z południową, centralną i wschodnią częścią kraju,
- przez Koszalin, Słupsk i Gdańsk z północno-wschodnią częścią Polski,
- przez Szczecinek – Chojnice z północną częścią kraju.

Należy też podkreślić, że dwie magistralne linie kolejowe województwa o podstawowym znaczeniu zaliczane są do głównych międzynarodowych linii kolejowych Unii Europejskiej co wynika z objęcia ich siecią TERNF, a wcześniej objęte one zostały umową europejską o głównych międzynarodowych liniach kolejowych AGC oraz umową europejską AGTC o głównych międzynarodowych liniach transportu towarowego kombinowanego. Do linii tych należą:

- zaliczana do układu AGC E-59 obejmująca dwa odcinki:
 - Świnoujście - Szczecin Dąbie,
 - Szczecin - Poznań – Wrocław,
- zaliczana do układu AGTC C-E-59 obejmująca dwa odcinki:
 - Świnoujście -Szczecin (pokrywa się z układem AGC),
 - Szczecin - Kostrzyn - Zielona Góra - Wrocław.

Ponadto, do linii kolejowych znaczenia europejskiego należy zaliczyć jeszcze linie:

³ Na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Szczecinie

- Stargard Szczeciński - Koszalin – Gdańsk – linia ta powinna stanowić element korytarza wzdłuż południowego wybrzeża Bałtyku od Berlina przez Szczecin, Koszalin, Gdańsk do Kaliningradu,
- (Piła) Szczecinek – Kołobrzeg powinna być zaliczana do linii kolejowej państwowego znaczenia.

Ogólny stan techniczny eksploatowanej w województwie sieci kolejowej jest niezadowalający i aktualnie tylko niektóre odcinki linii E 59 położone na terenie województwa są w dobrym stanie technicznym.

Średniorocznie pasażerskie przewozy kolejowe na terenie Województwa Zachodniopomorskiego wynoszą łącznie ponad 14,7 mln osób pasażerów .

Kolejowe przewozy towarowe na terenie Województwa Zachodniopomorskiego charakteryzują się pewną asymetrią polegającą na tym, że występuje w nich ponad trzykrotna przewaga masy towarowej przywożonej do województwa w stosunku do masy wywożonej z województwa.

Wspomniana asymetria przewozów kolejowych wynika przede wszystkim z dowozu ładunków eksportowych do portów w Szczecinie i Świnoujściu. Należy podkreślić, że rozmiary towarowych przewozów kolejowych w województwie uwarunkowane są istnieniem zespołu portów morskich w regionie.

Oprócz stacji portowych największy udział w obrotach nadal mają stacje obsługujące największe zakłady województwa, takie jak Dolna Odra, Police Chemia, Szczecin Glinki i inne zlokalizowane w obrębie Szczecina. Charakterystyczne jest, że w części wschodniej województwa duże znaczenie pod względem obrotu towarowego ma stacja Szczecinek. Natomiast relatywnie mniejsze znaczenie ma stacja Koszalin. Należy ponadto zwrócić uwagę na wysokie obroty z nadania własnego na stacji Barnówko koło Dębna Lubuskiego.

Reasumując diagnozę systemu kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych w województwie, należy podkreślić, że:

- Układ przestrzenny przewozów kolejowych realizowanych na obszarze Województwa Zachodniopomorskiego ma specyfikę polegającą na ich dużej koncentracji w aglomeracji szczecińskiej położonej skrajnie w zachodniej części województwa, bezpośrednio przy granicy z Niemcami.
- W przewozach towarowych głównymi punktami geograficznymi nadania i przybycia przesyłek kolejowych jest miasto Szczecin i miasta położone w jego pobliżu, tj. Stargard Szczeciński i Police. W następnej kolejności jest Świnoujście, ze względu na port morski, a w dalszej kolejności Szczecinek, Koszalin, i Kołobrzeg.
- W kolejowych przewozach pasażerskich zdecydowaną większość pod względem ilościowym stanowi ruch regionalny aglomeracyjny w kierunku do i ze Szczecina głównie z mniejszych miast ciężących do stolicy województwa, takich jak Stargard Szczeciński, Goleniów, Nowogard, Choszczno, Gryfino oraz ruch aglomeracyjny w kierunku do i z Koszalina.
- Kolejowy ruch regionalny poza aglomeracyjny rozkłada się w miarę proporcjonalnie do istniejącej sieci kolejowej i spełnia ważną rolę społeczną i gospodarczą w województwie.

- W przewozach dalekobieżnych głównymi punktami odpraw pasażerów są miasta województwa położone przy głównych liniach kolejowych, czyli Szczecin, Świnoujście, Stargard Szczeciński, Koszalin, Kołobrzeg, Białogard, Szczecinek.
- Transport kolejowy Województwa Zachodniopomorskiego odgrywa znaczącą rolę w obsłudze ruchu turystycznego, ponieważ dzięki dogodnym połączeniom kolejowym z głębi kraju cały pas nadmorski województwa z licznymi miejscowościami wypoczynkowymi stanowi naturalne zaplecze kolei. W sezonie letnim przewozy kolejowe o charakterze turystyczno – wypoczynkowym koncentrują się w dwóch rejonach, tj. Świnoujście - Międzyzdroje oraz Koszalin – Kołobrzeg.

9.3. Transport lotniczy

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego zlokalizowane są następujące lotniska: Goleniów, Dąbie, Kluczewo, Chojna, Płoty, Zegrze Pomorskie, Borne Sulinowo, Wilcze Łaski, Bagicz, Broczyno, Świdwin, Mirosławiec, Oleszno, Darłowo, Wicko Morskie, przy czym ich stan eksploatacyjny jest następujący:

- Goleniów – działający komunikacyjny międzynarodowy port lotniczy;
- Dąbie – czynne lotnisko sportowe o nawierzchni trawiastej;
- nieczynne lotniska powojkowe, polskie i poradzieckie – Borne Sulinowo, Broczyno, Kluczewo, Chojna, Wicko Morskie;
- częściowo czynne lotniska powojkowe – Bagicz, Zegrze Pomorskie, Wilcze Łaski, Płoty;
- czynne lotniska wojskowe – Świdwin, Mirosławiec, Oleszno, Darłowo (śmigłowcowe);

Port lotniczy w Goleniowie, należący do podstawowej sieci lotnisk w kraju, jest w pełni przystosowany do obsługi cywilnego ruchu pasażerskiego i towarowego zgodnie z wymogami Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Lotnisko ma status lotniczego przejścia granicznego i posiada wyposażenie oraz kadrę konieczną do prowadzenia lotów międzynarodowych. W latach 1999 – 2001 wykonano nowy obiekt terminalu odlotów z zapleczem administracyjnym i infrastrukturalnym, w 2005 r. oddano do użytku nową, najnowocześniejszą w kraju, wieżę kontroli lotów. W I kwartale 2006 r. zostanie zakończona modernizacja i rozbudowa terminalu przylotowego wraz z parkingami dla pasażerów. Obiekt zapewnia przepustowość około 750 tys. pasażerów rocznie. W strategii rozwoju Portu zakłada się utrzymanie i rozwój międzynarodowego charakteru lotniska dla obsługi Szczecina i regionu w zakresie przewozu pasażerów i towarów. Popyt na usługi transportu lotniczego oraz położenie województwa są czynnikami determinującymi potrzebę dalszej rozbudowy i modernizacji obecnego portu lotniczego w Goleniowie.

Corocznie przybywa pasażerów korzystających z lotniska w Goleniowie. W 2002 roku z portów krajowych przybyło 31219 pasażerów (z zagranicznych 7071), a odprawionych zostało 30894 (do portów zagranicznych – 7233). Zmiany w ruchu pasażerskim prezentuje poniższa tabela:

PASAŻEROWIE PRZEWIEZIENI DROGĄ LOTNICZĄ W LATACH 1999 - 2005							
	1999 r.		2000 r.		2001 r.		2005 r.
	przyłot	odlot	przyłot	odlot	przyłot	odlot	
Ruch krajowy	17 299	16 470	20 340	19 200	27 882	29 361	93 200

Ruch zagraniczny	7 322	7 545	8 236	8 461	5 603	5 739	18 500
Inni							24 000
Razem	24 621	24 015	28 576	27 661	33 485	35 100	135 700
	48 636		56 237		68 585		135 700

Zródło: Urząd Miejski w Szczecinie

Ponadto na terenie lotniska w Goleniowie ma swoją siedzibę baza lotnictwa sanitarnego.

Lotnisko Dąbie to lokalne lotnisko cywilne o nawierzchni trawiastej, zapisane w państwowym rejestrze lotnisk cywilnych (aeroklub).

Lotniska powojenne i poradzieckie to dawne lotniska podstawowe, zapasowe, poligonowe, o różnym standardzie wyposażenia w infrastrukturę lotniskową. Aktualnie budowle, majątek i infrastruktura na większości obiektów są w dużej mierze zdewastowane. W drodze analiz należałoby wytypować obiekty, które mogłyby być włączone do cywilnej sieci komunikacji lotniczej, transportowej, usprawnienia funkcjonowania lotniczego pogotowia ratunkowego i wykorzystania w branży turystycznej np. jako lądowiska dla wodnopłatowców, poprzez ich przystosowanie, modernizację i rozbudowę.

Pozostałe lotniska jako tereny konwersji powinny być objęte rewitalizacją, np. poprzez zmianę dotychczasowych funkcji na funkcje gospodarcze, społeczne, usługowe itp.

Rozwój infrastruktury lotniczej w rozumieniu transportu i komunikacji lotniczej, przy założeniu wzrostu wskaźnika mobilności lotniczej w Polsce do średniego poziomu europejskiego, powinien pójść w kierunku zachowania istniejących zasobów i tworzenia programów rozbudowy tej infrastruktury w regionie. Pozytywne skutki liberalizacji transportu lotniczego odczuwalne będą dla regionalnych portów lotniczych, w powiązaniu z lokalną infrastrukturą lotniczą.. Rozwój połączeń z polskich portów regionalnych do zagranicznych portów węzłowych (Kopenhaga, Frankfurt, Monachium) przyczyni się do wzrostu ruchu w portach regionalnych, przy spadku połączeń tranzytowych przez Warszawę.

Funkcjonowanie infrastruktury lotniczej w regionie jest jednym z narzędzi ułatwiających rozwój, promocję i wzmacnianie konkurencyjności regionu, tworzących siłę napędową dla multimodalnych usług transportowych stymulujących rozwój produkcji i usług w obszarach ciężenia do nich.

9.4. Przejścia graniczne na terytorium województwa zachodniopomorskiego

Dostępność regionu zapewnia 27 przejść granicznych – województwo ma ich najwięcej w kraju i wszystkie rodzaje: 9 morskich, 12 drogowych (w tym 2 dla małego ruchu granicznego), 3 rzeczne, 2 kolejowe i 1 lotnicze. Po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej straciły one na znaczeniu, jednak ich liczba świadczy o dobrych możliwościach nawiązywania kontaktów transgranicznych. Morskie przejścia graniczne pozostaną zewnętrznymi przejściami granicznym Unii Europejskiej.

Przejścia drogowe:

1. Świnoujście – Ahlbeck – nadal jest przejściem międzynarodowym dla ruchu osobowego (pieszy, rowerowy bez silników i autobusowy ruch wahadłowy między Świnoujściem a Ahlbeck, mały ruch graniczny). Odprawy odbywają się po stronie niemieckiej.

2. Świnoujście – Gartz – międzynarodowe przejście drogowe – (sam. osobowe, autobusy liniowe, piesi, rowery – przewidywane otwarcie X 2006 r).
3. Dobieszczyń – Hintersee – międzynarodowe przejście drogowe – (sam. osobowe, autobusy liniowe, piesi, rowery) – brak decyzji o otwarciu.
4. Lubieszyn – Linken – przejście międzynarodowe osobowo–towarowe (w tym mały ruch graniczny). Odprawy odbywają się po stronie polskiej.
5. Kołbaskowo – Pomellen – przejście międzynarodowe osobowo–towarowe (w tym mały ruch graniczny) na autostradzie A-6 z dobrą komunikacją z obu stron granicy. Przebudowane i zmodernizowane. Odprawy odbywają się po stronie niemieckiej. Planuje się budowę dwóch parkingów na 600 samochodów ciężarowych.
6. Rosówek – Rosow – przejście międzynarodowe dla ruchu osobowo–towarowego (w tym mały ruch graniczny), w całości na terytorium Polski.
7. Gryfino – Mescherin – drogowe dla ruchu osobowego (samochody osobowe, ruch pieszy i rowerowy).
8. Krajnik Dolny – Schwedt – przejście międzynarodowe osobowo–towarowe (w tym mały ruch graniczny) na terytorium RFN.
9. Osinów Dolny – Hohenwutzen – przejście międzynarodowe osobowe z wyłączeniem ruchu autobusowego (w tym mały ruch graniczny) z odprawami po obu stronach granicy.
10. Gozdowice - Güsterbieser Lose – międzynarodowe przejście drogowe dla ruchu osobowego (przewidywane otwarcie VI 2006 r.)

Przejścia dla małego ruchu granicznego – ruch osobowy (tylko pieszy i rowerowy):

1. Buk – Blankensee – Przejście czynne jest tylko w ciągu dnia dla pieszych i rowerzystów, mieszkańców gmin przygranicznych.
2. Bobolin – Schwennenz – przejście czynne jest tylko w ciągu dnia dla pieszych i rowerzystów, mieszkańców gmin przygranicznych.

Kolejowe przejście graniczne (ruch osobowy, towarowy, mały ruch graniczny):

1. Świnoujście – Ahlbeck – przejście włączone do realizacji na podstawie umowy Polsko – Niemieckiej (brak jednoznacznej daty otwarcia).
2. Szczecin Gumieńce – Grambow/Tantow – przejście obsługuje międzynarodowy ruch pasażerski i towarowy (w tym mały ruch graniczny) w kierunku Berlina i Rostocku.

Morskie przejścia graniczne:

1. Szczecin - Port – przejście znajduje się w porcie handlowym, odprawy odbywają się na jego całym terenie oraz na torze wodnym Szczecin – Świnoujście.
2. Trzebież – przejście znajduje się na terenie portu jachtowego.
3. Nowe Warpno – przejście graniczne znajduje się w porcie rybackim na wydzielonym terenie. Potrzebna modernizacja przejścia w zakresie hydrotechnicznym i lądowym.
4. Świnoujście – przejście graniczne obsługuje port handlowy, bazę promową i port rybacki. Przejście nie wymaga modernizacji.
5. Międzyzdroje – przejście znajduje się na moło – obsługuje statki białej floty

6. Dziwnów – port rybacki i jachtowy. Ze względu na rosnący ruch pasażerski przejście powinno być przekształcone na osobowe w pełnym zakresie.
7. Mrzeżyno – port rybacki i jachtowy. Obecnie przejście jest nieczynne z powodu znacznego spłylenia toru wodnego.
8. Kołobrzeg – port handlowy dla małych i średnich statków. Przejście funkcjonuje w porcie.
9. Darłowo – port handlowy dla małych statków, obsługujący głównie przewozy towarowe. Przejście funkcjonuje w porcie.

Rzeczne przejścia graniczne:

1. Gryfino – Mescherin – odprawy odbywają się w Mescherin (niemieckie służby graniczne) i Gryfinie (polskie służby graniczne).
2. Widuchowa – Gartz – odprawy odbywają się po stronie polskiej i niemieckiej.
3. Osinów Dolny – Hohensaaten – odprawy odbywają się po stronie niemieckiej, na służbie w Hohensaaten. Przejście nie ma połączenia z siecią dróg lokalnych.

Lotnicze przejście graniczne:

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów – port lotniczy leży w odległości 40 km od Szczecina. Dobre połączenie drogowe.

Przykładowo największym ruchem charakteryzują się:

- międzynarodowe przejście w Kołbaskowie, gdzie w roku 2005 odprawiono ponad 7 000 tys. osób oraz ponad 2 500 tys. samochodów.
- międzynarodowe przejście w Lubieszynie – Linken, gdzie w roku 2005 odprawiono ponad 7 500 tys. osób i około 3 000 tys. samochodów.
- międzynarodowe przejście graniczne Rosówek – Rosow, gdzie w roku 2005 odprawiono ok. 1 000 tys. osób i około 400 tys. samochodów.
- międzynarodowe przejście w Osinowie Dolnym – Hohenwutzen, gdzie w roku 2005 odprawiono ponad 7 500 tys. osób i około 3 500 tys. samochodów.
- morskie przejście graniczne w Świnoujściu, gdzie w roku 2005 odprawiono około 2 500 tys. pasażerów i około 200 – 250 tys. samochodów.

W przeciągu czterech lat licząc od roku 2002, ruch graniczny nie uległ znaczącemu wzrostowi i raczej utrzymuje się na stałym poziomie.

Nadal najmniejsze wielkości ruchu granicznego przypadają na małe przejścia graniczne o charakterze lokalnym.

Przejście graniczne Nowe Warpno po wejściu zmian dotyczących funkcjonowania handlu wolnoctwowego na statkach straciło na swoim znaczeniu i jest tylko lokalnym przejściem funkcjonującym w okresie letnim.

9.5. Transport wodny

Na wybrzeżu województwa zachodniopomorskiego funkcjonują trzy **porty morskie** handlowe w Szczecinie, Świnoujściu i w Policach oraz 10 małych portów bałtyckich i 13 przystani rybackich. Na terenie województwa realizowane jest około 90% pasażerskiego ruchu promowego oraz 47% przeładunków w Polsce. Małe porty i przystanie wymagają

kosztownych prac modernizacyjnych.

Region posiada dogodny **układ śródlądowych dróg wodnych** łączących porty ujścia Odry z krajami Unii Europejskiej, a szczególnie z Niemcami. Dolna Odra i Kanał Odra-Havela łączy porty w Szczecinie i Świnoujściu z systemem wodnych szlaków Zachodniej Europy.

Aktualny stan zabudowy hydrotechnicznej drogi wodnej na odcinku Szczecin – Kostrzyn nie pozwala na pełne wykorzystanie jej możliwości transportowych. W ramach Programu dla Odry 2006 planuje się nakłady na uregulowanie rzeki i jej zabezpieczenie przeciwpowodziowe w tym podniesienie klasy żeglowności do poziomu IV a w niektórych odcinkach do V. Program ten dotyczy odcinka rzeki od źródła do Kostrzyna. Nadal otwarta jest kwestia uchwalenia przez Sejm RP Aneksu do Programu dla Odry 2006, w którym to dokumencie są ujęte pozostałe inwestycje w tym modernizacja drogi wodnej na odcinku Kostrzyn – Świnoujście. Realizacja inwestycji wyszczególnionych w tym aneksie pozwoli na lepsze wykorzystanie rzeki Odry jako wodnej drogi transportowej i umożliwi „wpięcie się” w układ europejskich dróg wodnych.

9.6. Infrastruktura inżynierska

9.6.1. Ochrona przed żywiołem wodnym

Ochrona przed powodzią

Niezmiennie zagrożeniem powodziowym objęte są następujące obszary :

- dolina rzeki Odry,
- doliny ujściowych odcinków rzek wpływających do rz. Odry, tj. Rurzyca, Kurzyca, Słubia, Myśla, Tywa, Płonia, Ina, Gunica,
- obszary wokół jeziora Dąbie,
- obszary wokół Zalewu Szczecińskiego oraz doliny ujściowych odcinków dopływów, tj. Gowienicy, Wołcznicy, Świńca,
- tereny przyujściowe rzek: Regi, Parsęty i Wieprzy,
- tereny wokół jezior przymorskich.

Z miast, powodzią zagrożone są (lokalnie): Szczecin, Świnoujście, Gryfino, Trzebiatów, Stargard Szczeciński, Kołobrzeg, Sławno, Darłowo i Białogard.

Największe zagrożenie powodziowe w naszym województwie występuje podczas spiętrzenia wód Zatoki Pomorskiej (powódź cofkowa), mniejsze zagrożenie stanowi powódź w dolinie Odry, wywołana zatorami lodowymi.

Stan techniczny wałów (z których większość została zbudowana przed 1945 r. i to głównie z materiału miejscowego – torfów na podłożu torfowym) oraz niedostateczne rzędne korony obwałowań stawiają wymóg przebudowy systemu przeciwpowodziowego całego obszaru.

Ochrona brzegów morskich

Uwarunkowania w zakresie wybrzeża morskiego nie uległy zmianie, tzn. wybrzeże typu klifowego, bez względu na aktualny stopień nasilania procesów erozyjnych, należy traktować jako strefę wymagającą szczególnej ochrony. Mierzejowe i wydymowe odcinki brzegu, zamykające ujścia cieśnin Świny i Dziwny do Zatoki Pomorskiej, poddane są szczególnie

silnej presji istniejącego zagospodarowania, nie są też pozbawione destrukcyjnego oddziaływania czynników naturalnych (wysokie stany wód, ruch rumowiska, niszczenie podejść portowych).

Do obiektów szczególnie zagrożonych zaliczyć należy odcinki wybrzeża klifowego na wyspie Wolin, w rejonie Rewala (szczególnie Trzęsacz), Ustronia Morskiego i Jarosławca oraz wydmy odcinki brzegu morskiego w rejonie Kołobrzegu oraz mierzei w rejonie jezior przymorskich (Jamno, Bukowo).

Brzegi Zalewu Szczecińskiego (płytkiego akwenu o wyjątkowo dużym obciążeniu antropogennym) ulegają stałemu przekształceniu o różnym stopniu nasilenia. W obrębie delty wstecznej Świny, oraz na niskich aluwialnych brzegach Zalewu i Roztoki, szczególnie silnie zaznaczają się wpływy sztormowych spiętrzeń wód cofek wiatrowych. Niszczone są stale odnawiane wały przeciwpowodziowe i biologiczna zabudowa brzegów.

9.6.2. Gospodarka wodno – ściekowa

Zaopatrzenie w wodę, zwłaszcza pasa nadmorskiego, obszarów wiejskich oraz stan sieci wodociągowej większości miast stanowi poważny problem. W 2002 r. w województwie zachodniopomorskim łączna długość rozdzielczej sieci wodociągowej wynosiła 7582,7 km. Średnie zużycie wody na jednego mieszkańca w 2002 r. w gospodarstwach domowych wyniosło 40,3 m³.

W 2002 r. w województwie zachodniopomorskim wytworzono ponad 122,2 hm³ ścieków przemysłowych i komunalnych wymagających oczyszczenia. Oczyszczaniu poddanych zostało 101,2 hm³ ścieków, co oznacza, że prawie 20% ogółu ścieków pozostaje nieoczyszczonych. Pod względem udziału oczyszczanych ścieków w ogólnej ich ilości region znajduje się na dwunastym miejscu w Polsce.

Na koniec 2002 r. na terenie województwa działały 130 oczyszczalni ścieków przemysłowych o łącznej przepustowości 290,0 dam³ na dobę oraz 301 komunalnych o przepustowości 450,3 dam³ na dobę. Ludność obsługiwana przez oczyszczalnie ścieków w % ludności ogółem wyniosła 56,8.

Miasta obsługiwane przez sieć wodociągową, kanalizacyjną i gazową, a także oczyszczalnie ścieków i ludność z nich korzystającą przedstawia poniższa tabela:

Miasta ogółem	Obsługiwane przez							Ludność ^a w miastach korzystająca z		
	Sieć			Oczyszczalnie ścieków				Wodo- -ciągu	Kanali- -zacji	Gazu ^b
	Wodocią- -gową	Kanaliza- -cyjną	Gazową	Razem	W tym					
					Mecha- -niczne	Biologi- -czne	Z podwyż- -szonym usuwan- -iem biogenów	W % ogółu ludności miast obsługiwanej przez odpowiednią sieć		
61	61	61	44	61	1	35	24	96,4	90,6	80,2

^a Na podstawie szacunków. ^b Bez korzystających z gazomierzy zbiorczych.

Długość sieci kanalizacyjnej na koniec 2002 r. wynosiła 3320,2 km. Stan gospodarki odpadami komunalnymi w województwie zachodniopomorskim jest niezadowolający. 82,8% wytworzonych ścieków komunalnych i przemysłowych wymagało oczyszczenia. Od 1995

do 2002 roku ilość ścieków nieoczyszczanych na 1 km² spadł o połowę (z 1,8 do 0,9 dam³).

Aktualnie istnieje 66 zorganizowanych składowisk odpadów komunalnych (zajmują ok. 235,2 ha). Oprócz odpadów komunalnych poważny problem dla województwa stanowią odpady przemysłowe. W 2002 r. w województwie zachodniopomorskim wytworzono ok. 4,3 mln ton odpadów, w tym 1,3 mln ton (30%) poddano odzyskowi, unieszkodliwiono 2,9 mln ton (67%), w tym 1,6 mln ton 37% unieszkodliwiono przez składowanie. Do największych wytwórców odpadów należą Zakłady Chemiczne „Police” (ok. 3,21 mln ton) oraz Zespół Elektrowni Dolna Odra (ok. 0,57 mln ton).

W 2001 roku rozpoczęto (etapowo) likwidację mogilników stwarzających największe zagrożenie dla środowiska naturalnego (jest ich łącznie 39).

Podjęcia zdecydowanych działań wymaga gospodarka odpadami niebezpiecznymi, w tym odpadami weterynaryjnymi. Konieczne jest stworzenie standardów i systemu postępowania z tymi rodzajami odpadów.

Ważnym działaniem w gospodarce regionu jest przygotowanie i wdrożenie rozwiązań w zakresie składowania i utylizacji odpadów portowych i osadów z pogłębiania torów wodnych oraz basenów portowych.

Analiza poszczególnych komponentów infrastruktury wskazuje jednoznacznie, iż deficyty oraz zła jakość występują zarówno w infrastrukturze transportowej, jak i ochrony środowiska, co bezpośrednio wpływa na zahamowanie rozwoju gospodarczego i społecznego województwa. Ograniczenie tych barier możliwe będzie poprzez zapewnienie odpowiednich parametrów infrastruktury transportowej, szczególnie drogowej, i odpowiedniej ilości dróg tranzytowych. Działania ukierunkowane na poprawę stanu w tym zakresie wpłyną pozytywnie i znacząco na rozwój terenów inwestycyjnych, powstawanie nowych przedsiębiorstw, tworzenie nowych miejsc pracy, wzmożenie ruchu turystycznego oraz tranzytu towarowego i osobowego, a także rozwój funkcji turystycznej województwa. Ograniczenie negatywnego wpływu na rozwój regionu wymaga także poprawy niekorzystnego stanu infrastruktury ochrony środowiska. Dlatego niezbędne jest podjęcie działań mających na celu podniesienie jakości i wydolności istniejącej sieci wodno-kanalizacyjnej i ochronę stanu środowiska naturalnego. Wpłynie to na poprawę warunków inwestowania w regionie, a tym samym na rozwój potencjału gospodarczego regionu i przyczyni się do podniesienia konkurencyjności województwa.

9.6.3. Elektroenergetyka

Obszar województwa zachodniopomorskiego w zakresie usług energetycznych obsługiwany jest aktualnie przez dwa koncerny energetyczne: ENEA S.A. z siedzibą w Poznaniu i ENERGA S.A. z siedzibą w Gdańsku. Koncern ENEA S.A. obejmuje m.in. spółki dystrybucyjne ze Szczecina, Gorzowa i Poznania obsługujące dawniej część obszaru województwa, natomiast koncern ENERGA S.A. spółki z Koszalina i Słupska. Oba koncerny zajmują się głównie dystrybucją i sprzedażą energii elektrycznej i są operatorami sieci niskich (0,4 kV), średnich (do 30 kV) i wysokich (110 kV) napięć.

Usługi przesyłowe świadczy Operator Systemu Przesyłowego PSE-Operator S.A. należący do Grupy Kapitałowej PSE (Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.) z siedzibą w Warszawie, poprzez obiekty elektroenergetycznej sieci przesyłowej: stacje – 400/220 kV, 400/110 kV i 220/110 kV oraz linie o napięciu 400 i 220 kV.

Energia elektryczna pozyskiwana jest z sieci 220 kV, z elektrowni konwencjonalnych, wodnych i źródeł odnawialnych oraz z sieci sąsiednich spółek dystrybucyjnych.

W okresie ostatnich 3 lat system elektroenergetyczny w zakresie napięć 110 kV i powyżej, uległ niewielkim zmianom, praktycznie został oddany do eksploatacji jeden GPZ 110/15 kV w Szczecinie przy ul. Łącznej.

Niektóre gminy zgłaszają swoje potrzeby w zakresie elektroenergetyki: Łobez, Myślibórz, Trzebiatów, Wałcz, Stepnica, Świnoujście; najczęściej chodzi o wzmocnienie zasilania istniejącego lub budowę zasilania drugostronnego. Potrzeby te w zdecydowanej większości byłyby zaspokajane, gdyby następowała realizacja zadań ponadlokalnych celów publicznych ujętych w aktualnie obowiązującym planie wojewódzkim.

9.6.4. Odnawialne źródła energii

W ciągu ostatnich kilku lat (2000 – 2005) obserwuje się wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii w różnych jej formach.

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego występują struktury geologiczne umożliwiające, przy stosunkowo niskich nakładach, wykorzystanie czystej ekologicznie energii wód geotermalnych. Od kilku już lat działa geotermia w Pyrzycach, w Stargardzie Szczecińskim oddano do eksploatacji ciepłownię geotermalną, w Goleniowie również podjęto ten temat i przystąpiono do prognozowania możliwości wykorzystania wód geotermalnych.

W niektórych rejonach województwa występują bardzo korzystne warunki wiatrowe – zwłaszcza wokół Zalewu Szczecińskiego i w pasie nadmorskim. Są to tereny lokalizacji elektrowni wiatrowych. Rozwój energetyki wiatrowej, szczególnie w pasie nadmorskim, napotyka na ograniczenia proceduralne i techniczne, m.in.:

- zapisany w aktualnie obowiązującym planie wojewódzkim zakaz budowy elektrowni wiatrowych w pasie o szerokości 3 km od brzegu morskiego;
- niedostosowanie istniejącej sieci elektroenergetycznej do odbioru energii wytwarzanej przez elektrownie wiatrowe.

Jednak pomimo tego, dla inwestorów oraz władz i społeczności lokalnych temat ten jest bardzo atrakcyjny. W wielu gminach województwa (ok. 30) występują lokalizacje pod farmy bądź pojedyncze elektrownie wiatrowe, mające uchwalone plany miejscowe, lub dla których trwa procedura planistyczna. W gminie Ustronie Morskie w trakcie realizacji jest farma elektrowni wiatrowych o mocy 9,00 MW.

Innym źródłem odnawialnej energii jest biomasa. W energetycznym wykorzystaniu biomasy istnieją możliwości odzysku energii zawartej w słomie, odpadach drzewnych i roślinach energetycznych. Skala instalacji energetycznego wykorzystania biopaliw obejmuje szeroki zakres, począwszy od małych przydomowych kotłowni o mocy 20 kW, po zautomatyzowane instalacje wyposażone w kotły o mocy do kilku MW. Aktualnie w województwie w kilkunastu gminach funkcjonują plantacje roślin energetycznych, o łącznej powierzchni ponad 750 ha.

W zakresie odnawialnych źródeł energii, w rozpatrywanym okresie powstało na terenie województwa kilka znaczących obiektów. Są to:

- farma elektrowni wiatrowych w Zagórzcu (gm. Wolin) o mocy 30,00 MW;
- farma elektrowni wiatrowych Cisowo II (gm. Darłowo) o mocy 18,00 MW;

- elektrownia wiatrowa w Barzkowicach (gm. Stargard Szczeciński) o mocy 0,16 MW;
- elektrownia wiatrowa w Turowie (gm. Szczecinek) o mocy 0,022 MW;
- ciepłownia geotermalna o mocy 11,00 MW w Stargardzie Szczecińskim – obiekt w trakcie rozruchu.

9.6.5. Gazownictwo

Praktycznie całość urządzeń przesyłowych sieci gazowej wysokiego ciśnienia na obszarze podregionu szczecińskiego województwa oraz znaczna część w podregionie koszalińskim jest w gestii przedsiębiorstwa Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A. w Warszawie Regionalny Oddział Przesyłu w Poznaniu. Ponadto w części koszalińskiej działa firma G.EN. GAZ ENERGIA S.A. z siedzibą w Poznaniu.

Długość czynnej sieci gazowej na obszarze województwa na koniec 2003 r. wynosiła ponad 7600 km. Z gazu sieciowego korzystało 61,6% ogółu ludności województwa; w rozbiciu na miasto i wieś, jest to odpowiednio: 83,7% ludności miejskiej i 10,7% ludności wiejskiej. W miastach przyłączonych do sieci gazowej było 80,3% ogółu mieszkań, na wsi 9,8%.

W rozpatrywanym okresie na obszarze województwa wybudowano niecałe 100 km gazociągów wysokiego ciśnienia i 12 stacji redukcyjno – pomiarowych I stopnia. Powstał odcinek gazociągu doprowadzający gaz do gmin Myślibórz i Lipiany, zasilający gminy Resko i Świdwin oraz w części wschodniej województwa gminy Biały Bór i Postomino. W gminach Siemyl i Szczecinek trwa gazyfikacja poszczególnych miejscowości.

Z przytoczonych powyżej wskaźników wynika, że konieczna jest dalsza rozbudowa sieci gazociągów wysokiego i średniego ciśnienia, ze szczególnym uwzględnieniem terenów wiejskich. Wiele gmin w ankietach zgłasza potrzebę gazyfikacji. Świnoujście sygnalizuje ograniczone możliwości przesyłowe istniejącego gazociągu wysokiego ciśnienia zasilającego miasto („wąskie gardło” na odcinku Olszanka – Wolin), co uniemożliwia m.in. przestawienie ciepłowni miejskiej i innych kotłowni na paliwo gazowe.

9.6.6. Telekomunikacja

Poziom rozwoju telekomunikacji w zakresie telefonii przewodowej w województwie, w okresie ostatnich kilku lat wykazuje tendencje wzrostowe. Na koniec 2003 r. liczba telefonicznych łączy głównych (abonenci telefonii przewodowej + łączy ISDN) wynosiła 565,9 tys., co daje wskaźnik gęstości abonenckiej 33,4 abonenta na 100 mieszkańców (wskaźnik krajowy 32,2), w roku 2000 – 28,9. W rozbiciu na miasto i wieś, wskaźniki te odpowiednio wynoszą: miasto – 38,6 (wskaźnik krajowy 39,9), rok 2000 – 34,2, wieś – 21,6 (wskaźnik krajowy 19,9), rok 2000 – 17,0.

W województwie trwa proces wymiany central analogowych na centrale cyfrowe, modernizacji i rozbudowy abonenckich węzłów dostępowych oraz sieci międzycentralowych.

Sektor telekomunikacji obejmuje również infrastrukturę niezbędną do transmisji danych, m.in. na potrzeby dostępu do Internetu. W ciągu ostatnich kilku lat występuje wzrost zainteresowania możliwością dostępu do sieci Internet i do usług, jakie ta sieć oferuje – strony www, poczta elektroniczna, przesyłanie plików, możliwości komunikowania się (m.in. połączenia głosowe, wizyjne) i inne. Aktualnie najbardziej rozpowszechnione formy dostępu do sieci w województwie, to dostęp za pomocą analogowych linii telefonicznych i sieci szerokopasmowych.

Stworzenie możliwości szerokiego dostępu do Internetu wymaga budowy nowej infrastruktury telekomunikacyjnej, w tym podstawowej: tj. kanalizacji teletechnicznej, rurociągów kablowych między miastami, masztów, itp. Budowana infrastruktura powinna uzupełniać już istniejącą, szczególnie w obszarach o niższym stopniu jej nasycenia (tereny wiejskie, małe miejscowości i miasta).

II. OCENA REALIZACJI INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO WRAZ Z WNIOSKAMI

1. Uwarunkowania prawne

W obowiązującej dziś ustawie przepisy dotyczące wymogów wobec planu zagospodarowania przestrzennego województwa zostały rozbudowane i należy uwzględnić ustalenia strategii rozwoju województwa oraz określić w szczególności:

- 1) podstawowe elementy sieci osadniczej województwa i ich powiązań komunikacyjnych oraz infrastrukturalnych, w tym kierunki powiązań transgranicznych;
- 2) system obszarów chronionych, w tym obszary ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej;
- 3) rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym;
- 4) obszary problemowe wraz z zasadami ich zagospodarowania oraz obszary metropolitalne;
- 5) obszary wsparcia;
- 6) obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi;
- 7) granice terenów zamkniętych i ich stref ochronnych;
- 8) obszary występowania udokumentowanych złóż kopalin.

Ponadto plan zagospodarowania przestrzennego województwa musi uwzględniać ustalenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, która obecnie jest aktualizowana oraz programy zawierające zadania rządowe. W planie należy umieścić te inwestycje celu publicznego, które zostały ustalone w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa czyli np. w Narodowej strategii rozwoju regionalnego .

Zupełnie nowymi zagadnieniami, które winny znaleźć się w planach zagospodarowania przestrzennego województw są: obszary problemowe wraz z zasadami ich zagospodarowania oraz obszary metropolitalne, a także obszary wsparcia.

Kolejnym zagadnieniem, o które należy uzupełnić plan są tereny zamknięte i ich strefy ochronne.

Z nowymi rozwiązaniami prawnymi mamy też do czynienia w dziedzinie ochrony przyrody oraz ochrony zabytków i dóbr kultury. W dziedzinie ochrony przyrody zaszły pewne zmiany w kwestii, którą musi określić plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (PZPWZ). Chodzi tu o system obszarów ochrony przyrody. System obszarów chronionych należy określić w planie, stwarza to potrzebę uwzględnienia powiązań między poszczególnymi obszarami. System ten musi oczywiście być spójny z systemem ogólnokrajowym i europejskim. W tym względzie zaszło wiele zmian od czasu uchwalenia planu w roku 2002, np. obszary Natura 2000.

Obok wartości przyrodniczych, ważną częścią formy ochrony są również wartości kulturowe; parki krajobrazowe, historyczne i kulturowe.

Ustawa z roku 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, wprowadziła kilka nowych rozwiązań w systemie ochrony zabytków. W tej ustawie ustalono jasno 4 formy ochrony zabytków:

- 1) wpis do rejestru zabytków;
- 2) uznanie za pomnik historii,
- 3) utworzenie parku kulturowego;
- 4) ustalenia dot. ochrony w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

Dwie ostatnie formy nie były wymienione w poprzedniej ustawie.

W planach zagospodarowania przestrzennego województw również nakazuje się:

- 1) uwzględniać krajowy program ochrony zabytków i opieki nad zabytkami (to nowy dokument wprowadzony przez ustawą);
- 2) określić rozwiązania niezbędne do zapobiegania zagrożeniom dla zabytków, zapewnienia im ochrony przy realizacji inwestycji oraz przywracania zabytków do jak najlepszego stanu;
- 3) ustalić przeznaczenie i zasady zagospodarowania terenu uwzględniające opiekę nad zabytkami.

2. Infrastruktura

2.1. Infrastruktura drogowa

2.1.1. Drogi krajowe

Ocena realizacji zadań

Zamierzenia inwestycyjne na sieci dróg krajowych województwa zachodniopomorskiego w planie zagospodarowania przestrzennego województwa (według wytycznych GDDKiA):

Lp.	Inwestycja	Nazwa zadania	uwagi
1	2	3	4
1.	Droga krajowa nr 3 (E-65) na odcinku Świnoujście – Szczecin	- budowa węzła Międzyzdroje	nie zrealizowane
		- modernizacja drogi na odcinku przejścia przez Woliński Park Narodowy,	wykonane
		- budowa obwodnicy m. Dargobądz,	wykonane
		- budowa obwodnicy m. Wolin z budową nowego mostu przez rz. Dziwnę,	wykonane
		- budowa węzła „Parłówko” wraz z budową obwodnicy m. Troszyn i Ostromice,	nie zrealizowane
		- budowa obwodnicy m. Miękowo,	nie zrealizowane
		- budowa węzła „Święta” wraz z budową drogi łącznikowej do m. Żdźary,	nie zrealizowane
		- modernizacja drogi na odcinku węzeł Rzęsnica-węzeł Kijewo,	nie zrealizowane
		- budowa wschodniej obwodnicy m. Szczecina.	nie zrealizowane

1	2	3	4
2.	Droga krajowa nr 3 (E-65) na odcinku południowym	- budowa obwodnicy m. Żabów,	nie zrealizowane
		- budowa obwodnicy m. Pyrzyce,	nie zrealizowane
		- budowa obwodnicy m. Mielęcinek i Mielęcín,	nie zrealizowane
		- modernizacja obwodnicy m. Lipiany,	nie zrealizowane
		- modernizacja drogi na odcinku Lipiany-Renice-Smolary-granica województwa.	nie zrealizowane
3.	Autostrada A-6	- wzmocnienie konstrukcji istniejących na jezdni północnej mostów przez rzekę Odrę Zachodnią i Wschodnią	wykonane
		- modernizacja drogi na odcinku węzeł „Morwowa”- węzeł „Kijewo”	w trakcie realizacji
4.	Droga krajowa nr 6	- budowa wiaduktu nad północnym obejściem m.Goleniów w ciągu ul.Wolińskiej,	nie zrealizowane
		- modernizacja drogi na odcinku Goleniów-Nowogard,	w trakcie realizacji
		- modernizacja drogi na odcinku Nowogard-Płoty,	wykonane
		- budowa obwodnicy m. Płoty	nie zrealizowane
		- modernizacja drogi na odcinku Płoty – Pniewo,	wykonane
		- budowa obwodnicy m.Karlino	wykonane
		- budowa obwodnicy m. Koszalin i Sianów,	nie zrealizowane
		- budowa obwodnicy m. Sławno.	nie zrealizowane
5.	Droga krajowa nr 10	- modernizacja drogi krajowej na odcinku Szczecin-Stargard Szczeciński,	w trakcie realizacji
		- budowa południowego obejścia Stargardu Szcz.,	nie zrealizowane
		- budowa obwodnicy m.Suchań,	nie zrealizowane
		- budowa obwodnicy m. Recz,	nie zrealizowane
		- budowa obwodnicy m. Kalisz Pomorski	nie zrealizowane
		- budowa obwodnicy m. Mirosławiec,	nie zrealizowane
		- budowa obwodnicy m. Wałcz.	nie zrealizowane
6.	Droga krajowa nr 31	- modernizacja drogi na odcinku Nowe Brynki – Czepino,	wykonane
		- modernizacja skrzyżowania drogi krajowej nr 31 i nr 26 oraz drogi wojewódzkiej nr 124 w m.Chojna,	nie zrealizowane
		- modernizacja drogi na odcinku Widuchowa – Lisie Pole,	wykonane
7.	Droga krajowa nr 20	budowa obejścia m. Węgorzyno.	w trakcie realizacji

Wybrane zadania wynikające z kontraktu wojewódzkiego na lata 2001 – 2002

Lp.	Zadanie	Lokalizacja	Podmiot uprawniony	Realizacja zadań
1.	Modernizacja drogi krajowej nr 13	odcinek ul. Mieszka I w mieście Szczecinie	Zarząd Miasta Szczecina w imieniu gminy Szczecin	wykonane

Proponowane zadania służące realizacji ponadlokalnych celów publicznych

L.p.	Nazwa zadania	Lokalizacja	uwagi
1.	Budowa autostrady A-3 (odcinek od Szczecina do A-2)	odcinek Szczecin – granica województwa	droga w parametrach drogi ekspresowej S-3, rozpoczęcie inwestycji w roku 2006
2.	Droga krajowa nr 6 – jako droga ekspresowa	odcinek Szczecin – granica województwa	fragmenty drogi w przebudowie
3.	Centrum logistyczne	m. Szczecin	w trakcie realizacji
4.	Budowa obejścia zachodniego drogowego m. Szczecina	Gm. Dobra, Kołbaskowo, Police	prace planistyczne i koncepcyjne
5.	Droga krajowa nr 11 - jako droga ekspresowa	Od Kołobrzegu do granicy województwa	trwają prace koncepcyjne nad przebudową niektórych odcinków

Wnioski

Najważniejsze zadania w sieci dróg krajowych, to doprowadzenie do realizacji (planowane rozpoczęcie budowy w 2006 r.) zadania pn. droga S-3 po nowym śladzie, zakończenie przebudowy drogi A-6; w dalszej perspektywie konieczność przebudowy do parametrów klasy S dróg krajowych o numerach: 3; 6; 10 i 11. Umieszczenie tych inwestycji zgodnych z koncepcjami przebiegu tych dróg jest istotnym elementem planu zagospodarowania przestrzennego województwa.

2.1.2. Drogi wojewódzkie

Ocena realizacji zadań

Wybrane zadania wynikające z kontraktu wojewódzkiego na lata 2001-2002

Lp.	Zadanie	Lokalizacja	Podmiot uprawniony	Realizacja zadań
1.	Budowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 107 wraz z przebudową skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 103 i 107	miasto Kamień Pomorski i powiat kamieński	Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie	wykonane
2.	Modernizacja dróg wojewódzkich nr 102, 108, 122, 124, 203	- odcinek drogi 108 pomiędzy m.Truskolas-Mechowo, - przejście drogowe przez m. Kołczewo i m. Wisetka, - przejście przez m. Cedynia w ciągu drogi woj. nr 124, - przejście przez m. Dolice w ciągu drogi woj. nr 122, - budowa ronda w m. Darłowo	Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie	wykonane

Wnioski

Drogi wojewódzkie, w zasadzie w całości, wymagają przebudowy. Większość obecnych dróg wojewódzkich charakteryzuje się następującymi wadami:

- niezwykle uciążliwe i niebezpieczne, zarówno dla mieszkańców, jak i użytkowników dróg, przejścia przez miejscowości,
- nienormatywne łuki poziome i pionowe,
- brak widoczności na łukach i skrzyżowaniach,
- niewystarczająca szerokość jezdni 40% odcinków dróg,
- konieczność przebudowy wielu skrzyżowań,
- brak dostatecznej ilości miejsc parkingowych i postojowych,
- brak bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych.

Dla zwiększenia dostępności wszystkich terenów w województwie należy wskazać drogi wojewódzkie, które w pierwszym rzędzie powinny być objęte programem rozbudowy, przebudowy i renowacji.

2.1.3. Drogi powiatowe

Ocena realizacji zadań

W planie zagospodarowania przestrzennego województwa nie zajmowano się drogami powiatowymi z uwagi na brak dostatecznych danych.

Wnioski

Biorąc pod uwagę powiązania rozkładu natężenia ruchu na drogach powiatowych z występującym na drogach wojewódzkich i krajowych, należy przyjąć, iż w najbliższym okresie niektóre drogi powiatowe będą miały duże znaczenie dla zwiększenia dostępności obszaru województwa zachodniopomorskiego. Dlatego też istotnym elementem budowy sieci dróg wojewódzkich jest współpraca w tym zakresie z odpowiednimi zarządami dróg powiatowych.

2.2. Transport publiczny

Z analiz ankietowych oraz w oparciu o analizy kartograficzne stwierdzono, iż obszar naszego województwa objęty jest tylko kilkunastoma niewielkimi enklawami o utrudnionym dostępie do komunikacji zbiorowej. Są to:

- 1) Puszcza Wkrzańska (obszar obejmuje wsie Myślibórz Mały i Wielki, Dobieszczyn, Zalesie, Węgornik);
- 2) Wieś Dyszno w gminie Dębno;
- 3) Wieś Brudzewice i Lubon w gminie Stargard Szczeciński;
- 4) Wieś Bogusław w gminie Dębno;
- 5) Wieś Moczydło w gminie Barlinek;
- 6) Wieś Dobropole Pyrzyckie w gminie Dolice;
- 7) Wieś Bród w gminie Chociwel;
- 8) Wsie Studnica i Jaworze na skrajach drawskiego poligonu;
- 9) Wieś Ostroróg w gminie Czaplunek;
- 10) Wieś Wielin w gminie Polanów;
- 11) Wsie Pobądz, Tyczewo i Buczki w gminie Tychowo;
- 12) Wsie Igllice i Stara Dobrzyca w gminie Resko;
- 13) Wsie Dorowo, Karnice i Karwowo na pograniczu gmin Resko, Radowo Małe i Łobez.

Ocena realizacji zadań

Dział	L.p.	Nazwa zadania	Lokalizacja	Uwagi
Infrastruktura komunikacyjna i transportowa	1.	Modernizacja kolejowego przejścia granicznego Gumieńce – Grambow – Tantow (kontynuacja)	m. Szczecin	Zakończono realizację
	2.	Budowa stacji postojowej Zaleskie Łęgi kontynuacja budowy	m. Szczecin	W trakcie realizacji
	3.	Budowa obejścia zachodniego kolejowego m. Szczecina	Gm. Dobra, Kołbaskowo, Police	Trwa procedura planu zagospodarowania przestrzennego gmin
	4.	Modernizacja linii kolejowej Szczecin – Koszalin – Gdańsk – Kaliningrad	Szczecin – granica województwa	Trwają prace modernizacyjne
	5.	Szybki pociąg podmiejski w relacji Goleniów – Szczecin, Gryfino – Szczecin, Police – Szczecin, Stargard Szcz. – Szczecin	Obszar metropolitalny miasta Szczecina	Inwestycja nie realizowana

Wnioski

Usprawnienie połączeń Szczecina z miejskimi aglomeracjami północnej części Niemiec (Hamburg, Lubeka, Brema) umożliwi dogodny przejazd nie tylko mieszkańcom naszego regionu, ale także mieszkańcom całej północnej części Polski. Połączy w sposób naturalny miasta portowe Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Hamburg, Lubeka, Brema. Połączenia te zaktywizują gospodarczo region Pomorza Zachodniego.

Z uwagi na silne powiązania gospodarcze i handlowe województwa zachodniopomorskiego z Niemcami, a także z Rosyjskim Obwodem Kaliningradzkim, niezwykle ważne jest usprawnienie połączeń kolejowych. Połączenie Berlin – Szczecin powinno być rozwijane dalej w kierunku wschodnim przez Koszalin i Gdańsk do Rosyjskiego Obwodu Kaliningrad oraz państw nadbałtyckich: Litwy, Łotwy i Estonii. Województwo zachodniopomorskie szansę swojego rozwoju gospodarczego opiera na tworzeniu więzi gospodarczych w basenie Morza Bałtyckiego. Połączenie kolejowe do Kaliningradu będzie sprzyjać temu rozwojowi. Linia kolejowa Berlin – Szczecin – Koszalin – Gdańsk powinna być ujęta w europejskiej sieci linii kolejowych TEN (wniosek Marszałka Województwa do Ministra Infrastruktury w 2003 r.). Nie bez znaczenia dla rozwoju strefy nadmorskiej oraz środkowej części województwa (strefy najbardziej zagrożonej strukturalnym bezrobociem) są połączenia na linii Goleniów – Kołobrzeg, Kołobrzeg – Szczecinek, Stargard – Wałcz, Stargard – Szczecinek.

Same parametry techniczne tych połączeń są wystarczające do obsługi dużych mas ładunkowych, a potencjał transportowy cechuje się znacznymi rezerwami. Natomiast zły stan techniczny infrastruktury liniowej wymusza, ze względów bezpieczeństwa, konieczność obniżania szybkości jazdy pociągów do 40 km/h. Z uwagi na zły stan torowisk należałoby w ruchu pasażerskim zaprzestać eksploatacji około 50% sieci kolejowej.

2.3. Transport lotniczy

Ocena realizacji zadań

Ocena realizacji działań zmierzających do wzmocnienia roli tego rodzaju transportu w województwie zachodniopomorskim przedstawia się następująco:

- nastąpił rozwój regionalnego portu lotniczego Szczecin-Goleniów w kierunku wykorzystania wszystkich jego potencjalnych możliwości obsługowych i okołołotniskowych. Stała rozbudowa terminalu pasażerskiego, jak i obiektów odpowiadających za bezpieczeństwo lotów spowodowało, iż zwiększyło się zainteresowanie przewoźników tym portem. Następuje dalsza rozbudowa infrastruktury okołołotniskowej. Nadal brak jest bezpośredniego kolejowego połączenia terenu lotniska z resztą kraju. Port zaliczono do ośmiu lotnisk w Polsce spełniających wymogi lotnisk międzynarodowych.
- Przez okres od 2002 do 2005 roku nie rozwinęła się sieć mniejszych lotnisk i lądowisk w komunikacji dyspozycyjnej i bliskiego zasięgu w regionie. Nadal następowała degradacja infrastruktury istniejących jeszcze małych lotnisk i lądowisk. W studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz w planach zagospodarowania przestrzennego gmin funkcje byłych lotnisk, przede wszystkim wojskowych, zmienia się w zależności od potrzeb potencjalnych inwestorów np. w gm. Kamień Pomorski w miejscowości Śniatowo byłe lotnisko wojskowe przekształcono

w planie zagospodarowania przestrzennego na tereny lokalizacji elektrowni wiatrowych. Niemniej większość byłych lotnisk nadal pozostaje w rezerwie jako lotniska.

- Brak działań zmierzających do uruchomienia, w perspektywie kilku najbliższych lat, komplementarnego dla Goleniowa, lotniska w Zegrzu Pomorskim.
- Port lotniczy w Dąbiu – brak jednoznacznych przesłanek, z punktu widzenia polityki przestrzennej, do rozbudowy i dostosowania do obsługi linii krótkiego zasięgu, obecnie utrzymuje dotychczasową funkcję związaną z potrzebami lotnictwa sportowo-usługowego.
- Losy lotniska w rejonie Kołobrzegu (Bagicz), są przesądzone i idą w kierunku zmiany funkcji lotniska na obszary wzmożonej zabudowy lotniskowej oraz obszaru wykorzystywanego w układzie całorocznym do celów sanatoryjnych i leczniczych.
- Rozwój transportu lotniczego w regionie skierowany był, przede wszystkim na wzmocnienie istniejącej struktury i wykorzystanie istniejącej infrastruktury lotniskowej w Goleniowie oraz byłych lotnisk wojskowych. W dalszych planach rozwojowych gmin brak jest zdecydowanych działań planistycznych na rzecz uzupełniającej roli lądowisk wodnopłatowców, szczególnie w zakresie ich turystycznego znaczenia, poprzez wykorzystanie odpowiednio przystosowanych do tego celu akwenów w rejonie Szczecina, pasa jezior nadmorskich oraz pojezierzy.
- Nadal za otwarty uznaje się problem przyszłościowego stworzenia w regionie (wytypowania) sieci lądowisk dla śmigłowców.

Wnioski

Należy przejrzeć dokumenty planistyczne gmin pod kątem polityki transportu lotniczego, mając na uwadze pozostawioną infrastrukturę lotniskową dla stworzenia sieci lotnisk, np. turystycznych czy lądowisk obsługujących transport sanitarny. Pod tym kątem należy w planie zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnić tereny zabezpieczające utrzymanie funkcji lotnisk jako celu publicznego.

2.4. Przejścia graniczne

Ocena realizacji zadań

Przewidywane do wybudowania i otwarcia w najbliższym czasie przejścia graniczne:

- Świnoujście – Garz – ruch osobowy, pieszy, rowerowy i autobusowy,
- Dobieszczyń – Hintersee – j.w.,

nadal nie są otwarte.

Proponowane przejście drogowo-promowe Gozdowice – Güsterbieser Lose oraz kolejowe przejście Świnoujście – Ahlbeck zostały wpisane do załącznika nr 2 do umowy rządowej o przejściach granicznych. W najbliższym czasie, tzn. w roku 2006 zostanie otwarte morskie przejście graniczne w Międzyzdrojach.

Nadal jako propozycja pozostaje utworzenie nowych połączeń drogowych o małym ruchu w:

- Bielinek – Lunow – drogowe – prom, dla ruchu osobowego,
- Świnoujście – Kamminke – dla małego ruchu granicznego,
- Nowe Warpno – Ritch - dla małego ruchu granicznego.

Nie nastąpiło rozszerzenie ruchu na przejściu Świnoujście – Ahlbeck i nadal jest ono przejściem międzynarodowym dla ruchu osobowego (pieszy, rowerowy, samochodowy i autobusowy, mały ruch graniczny).

Wnioski

Dużym wyzwaniem, jeśli chodzi o funkcjonowanie sieci dróg, będzie pełne otwarcie obszaru województwa po ratyfikowaniu układu z Schengen. Liczba i jakość przejść granicznych są obecnie wystarczające, jednak zakładając dalszy wzrost transportu towarowego i ruchu osobowego, doprowadzi to do konieczności otwarcia nowych połączeń przez granicę między Polską a Niemcami oraz modernizacji istniejących morskich przejść granicznych. Potrzeba otwarcia nowych połączeń granicznych wynikać będzie przede wszystkim z ruchu lokalnego, a w mniejszym stopniu z ruchu tranzytowego.

Należy rozważyć nowe przejścia graniczne jako połączenia drogowe lub kolejowe, bazujące na istniejącym układzie drogowym lub na projektowanych rozwiązaniach, które powinny być wynikiem transgranicznych badań i projektów. Główny nacisk należy położyć na połączenia drogowe, które będą obsługiwały obszary bezpośredniego przygranicza.

2.5. Infrastruktura inżynierska

Ocena realizacji planu wojewódzkiego – realizacja ponadlokalnych celów publicznych

Dział	L.p.	Nazwa zadania	Lokalizacja	Realizacja
1	2	3	4	5
Infrastruktura techniczna	1.	GPZ Zastań lub GPZ Dziwnówek wraz z liniami 110 kV do Kamienia Pom. i Niechorza	Wolin, Kamień Pom., Dziwnów, Świerzno, Karnice, Rewal	Brak realizacji
	2.	GPZ Resko z liniami 110 kV do Świdwina i Łobza	Resko, Łobez, Radowo Małe, Świdwin	Brak realizacji
	3.	Linia 220 kV Police – Reclaw	Police, Szczecin, Goleniów, Stepnica, Wolin	Brak realizacji
	4.	Linia 110 kV Kamień Pomorski – Niechorze	Kamień Pomorski, Świerzno, Karnice, Rewal	Brak realizacji
	5.	GPZ Stepnica z liniami 110 kV do Reclawia i Goleniowa	Goleniów, Stepnica, Wolin	Brak realizacji
	6.	GPZ Trzebież z liniami 110 kV do Polic	Police, Nowe Warpno	Brak realizacji
	7.	GPZ Szczecin-Wronia	Szczecin, Dobra	Brak realizacji
	8.	Stacja elektroenergetyczna 220/110 kV Pomorzany z liniami 220 kV do Krajnika i Morzyczyna	Szczecin, Kołbaskowo, Gryfino, Stare Czarnowo, Kobylanka	Brak realizacji
	9.	Wariantowo: linia 110 kV Dolna Odra – Myślibórz wraz z GPZ Banie lub linia 110 kV Myślibórz - Dębno	Gryfino, Banie, Kozielice, Myślibórz, Dębno	Brak realizacji

1	2	3	4	5
	10.	Dyslokacja stacji elektroenergetycznej 220/110 kV z Morzyczyna do Małkocina wraz z liniami WN i NN	Kobylanka, Stargard, Stara Dąbrowa	Brak realizacji
	11.	Ciąg linii 110 kV relacji: Morzyczyn – Dobrzany – Recz – Kalisz Pom. – Mirosławiec wraz z GPZ-mi w Dobrzanach, Reczu, Kaliszu Pom.	Kobylanka, Stargard, Marianowo, Dobrzany, Recz, Drawno, Kalisz Pom., Mirosławiec	Brak realizacji
	12.	Linia 110 kV Choszczno - Recz	Choszczno, Recz	Brak realizacji
	13.	Linia 110 kV Barlinek - Krzęcin	Barlinek, Pełczyce, Krzęcin	Brak realizacji
	14.	Ciąg linii 110 kV relacji: Czaplinek – Wierzchowo – Mirosławiec z GPZ w Wierzchowie	Czaplinek, Wierzchowo, Złocieniec, Kalisz Pom., Mirosławiec	Brak realizacji
	15.	Ciąg linii 110 kV relacji: Mirosławiec – Tucžno – Człopa z GPZ-mi w Tucznie i Człopie	Mirosławiec, Tucžno, Człopa	Brak realizacji
	16.	Wariantowe połączenie układu „Balticpipe” z systemem PGNiG S.A. w woj. zachodnio-pomorskim	Rewal, Karnice, Gryfice, Trzebiatów, Płoty, Nowogard, Goleniów	Brak realizacji
	17.	Gazociąg w.c. Nowogard – granica RP (kier. Niemcy)- gazociąg kierunkowy	Nowogard, Osina, Goleniów, Stepnica, Police, Dobra	Brak realizacji
	18.	Gazociąg w.c. Gorzysław – Pszczółki (kier. Gdańsk) – gazociąg kierunkowy	Trzebiatów, Kołobrzeg, Siemyśl, Gościno, Dygowo,	Brak realizacji
	19.	Gazociąg w.c. Nowogard – Odolanów (kier. południowy) – gazociąg kierunkowy	Nowogard, Dobra Now., Maszewo, Stara Dąbrowa, Stargard Szcz., Marianowo, Suchań, Choszczno, Krzęcin, Bierzwnik	Brak realizacji
	20.	Gazociąg w.c. Mosty – Odolanów [kier. południowy] – gazociąg kierunkowy	Goleniów, Maszewo, Stargard Szcz., Dolice, Przelewice, Pełczyce, Barlinek	Brak realizacji
	21.	Gazociąg w.c. Bernau – Szczecin z odgałęzieniami do Polic [stacja red.-pom. I ^o] i Dolnej Odry [stacja red.-pom. I ^o]	Kołbaskowo, Dobra, Police, Gryfino	Brak realizacji
	22.	Terminal gazu skroplonego LNG	Police	Brak realizacji
	23.	Gazociąg w.c. Olszanka – Wolin [druga nitka]	Stepnica, Wolin	Brak realizacji
	24.	Gazociąg w.c. Police – Nowe Warpno ze stacją red.-pom. I ^o w Karcznie	Police, Nowe Warpno	Brak realizacji

1	2	3	4	5
	25.	Gazociąg w.c. Police – Skarbimierzycze ze stacjami red.-pom. I° w Sławoszewie i Skarbimierzycach	Police, Dobra	Brak realizacji
	26.	Gazociąg w.c. Kamień Pom. – Karnice ze stacją red.-pom. I° w Wrzosowie	Kamień Pom., Świeržno, Karnice	Brak realizacji
	27.	Gazociąg w.c. Kamień Pom. – Świeržno ze stacją red.-pom. I° w Świerźnie	Kamień Pom., Świeržno	Brak realizacji
	28.	Gazociąg w.c. Szczecin Podjuchy – Gryfino ze stacjami red.-pom. I° w Wełtyniu i Gryfinie	Szczecin, Stare Czarnowo, Gryfino	Brak realizacji
	29.	Gazociąg w.c. Pyrzyce – Bielice – Kozielice – Banie – Widuchowa ze stacjami red.-pom. I° w Liniach, Kozielicach, Baniach i Lubiczu	Pyrzyce, Bielice, Kozielice, Banie, Widuchowa	Brak realizacji
	30.	Gazociąg w.c. Wołdowo – Mostkowo – Lipiany – Myślibórz – Trzczańsko Zdrój – Chojna ze stacjami red.-pom. I° w Wołdowie, Równem, Mostkowie, Lipianach, Myśliborzu, Trzczańsku i Chojnie	Przelewice, Barlinek, Myślibórz, Lipiany, Trzczańsko Zdrój, Chojna	Zrealizowano odcinek Wołdowo – Mostkowo – Lipiany – Myślibórz ze stacjami red.-pom. I° w Wołdowie, Lipianach i Myśliborzu
	31.	Gazociąg w.c. Zielin – Moryń – Cedynia ze stacjami red.-pom. I° w Moryniu i Cedyni	Mieszkowice, Moryń, Cedynia	Brak realizacji
	32.	Gazociąg w.c. Dębno – Witnica (druga nitka)	Dębno, Witnica (woj. lubuskie)	Brak realizacji
	33.	Gazociąg w.c. Suchanówko – Marianowo – Dobrzany – Chociwel – Ińsko – Węgorzyno ze stacjami red.-pom. I° w Marianowie, Dobrzanach, Chociwlu, Ińsku, Cieszynie i Węgorzynie	Suchań, Marianowo, Dobrzany, Chociwel, Ińsko, Węgorzyno	Brak realizacji
	34.	Gazociąg w.c. Długoleka – Dobra Nowogardzka – Orle ze stacjami red.-pom. I° w Dobrej i m. Orle	Nowogard, Dobra Now., Radowo Małe	Brak realizacji
	35.	Gazociąg w.c. Potuliniec – Resko – Wicimice – Brojce – Rymań – Siemyśl – Sławoborze – Karlino – Biesiekierz ze stacjami red.-pom. I° w Resku, Wicimicach, Brojcach, Rymaniu, Siemyślu, Sławoborzu, Ramlewie	Płoty, Resko, Brojce, Rymań, Siemyśl, Gościno, Karlino, Sławoborze, Białogard, Biesiekierz	Brak realizacji
	36.	Gazociąg w.c. Stargard – Kalisz Pom.	Stargard, Suchań, Recz, Drawno, Kalisz Pom.	Brak realizacji
	37.	Gazociąg w.c. Recz – Pełczyce [druga nitka]	Recz, Suchań, Choszczno, Pełczyce	Brak realizacji
	38.	Gazociąg w.c. Piła – Wałcz – Mirosławiec – Kalisz Pomorski	Wałcz, Mirosławiec, Kalisz Pomorski	Brak realizacji
	39.	Gazociąg w.c. Mirosławiec – Tucžno – Człopa ze stacji red.-pom. I° w Tucznie i Człopie	Mirosławiec, Tucžno, Człopa	Brak realizacji

1	2	3	4	5
	40.	Gazociąg w.c. Mirosławiec – Wierzchowo – Złocieniec – Ostrowice – Drawsko ze st. red.-pom. I° Kluczawo, Ostrowice, Rydzewo, Wierzchowo	Mirosławiec, Wierzchowo, Złocieniec, Ostrowice, Drawsko	Brak realizacji
	41.	Gazociąg w.c. Koszanowo – Klępczewo ze st. red.-pom. I° w Klępczewie	Świdwin, Brzeżno	Brak realizacji
	42.	Gazociąg w.c. Wierzchowo – Bonin ze stacją redukcyjno – pomiarową I° w Manowie	Szczecinek, Bobolice, Manowo	Brak realizacji
	43.	Gazociąg w.c. Szczecinek – Biały Bór z odgałęzieniem do Drzonowa st. red.-pom. I° w Białym Borze i Drzonowie	Szczecinek, Biały Bór	Zrealizowano odcinek Szczecinek – Biały Bór ze stacją red.-pom. I° w Białym Borze
	44.	Gazociąg w.c. Szczecinek – Borne Sulinowo – ze st. red.pom. I° w Bornym Sulinowie	Szczecinek, Borne Sulinowo	Brak realizacji
	45.	Gazociąg w.c. Wierzchowo – Grzmiąca ze st. red.-pom. I° w Grzmiącej	Szczecinek, Grzmiąca	Brak realizacji
	46.	Gazociąg w.c. Bobolice – Żydowo – Polanów ze st. red.-pom. I° w Żydowie i Polanowie	Bobolice, Polanów	Brak realizacji
	47.	Gazociąg w.c. Sianów – Jeżyczki – Darłowo ze st. red.-pom. I° w Jeżyczkach	Sianów, Darłowo	Brak realizacji
	48.	Gazociąg w.c. Białogard – Połczyn Zdrój ze st. red.-pom. I° w Osówku	Białogard, Połczyn Zdrój, Tychowo	Brak realizacji
	49.	Gazociąg w.c. Sycewice – Postomino ze st. red.-pom. I° w Postominie	Postomino, woj. pomorskie	Zrealizowano

Wnioski

Po analizie informacji, które spłynęły z gmin i powiatów (ankiety), aktualnych planów rozwoju poszczególnych operatorów systemów energetycznych (elektroenergetycznych, gazowych), wniosków i informacji do aktualizacji strategii rozwoju województwa, wyłoniono przedsięwzięcia z zakresu infrastruktury energetycznej, które należałoby umieścić w aktualizacji Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego. Są to:

- budowa 2-torowej linii 400 kV Dunowo – Żydowo – Piła – Poznań w istniejącym korytarzu linii 220 kV tej samej relacji oraz budowa rozdzielni w stacji Żydowo z transformacją 400/110 kV. Inwestycja ta jest ściśle związana z wyprowadzeniem mocy z farm wiatrowych zlokalizowanych głównie w nadmorskiej części Polski;
- budowa linii 400 kV Piła – Krajnik (lub Morzyczyn);
- budowa linii 220 kV Glinki – Reclaw (w aktualnie obowiązującym planie wojewódzkim jest planowana linia Police – Reclaw);
- budowa w Szczecinie linii kablowych 110 kV Pomorzany – Żelechowo i Dąbie – Zdroje oraz GPZ-ów: Salomei, Tczewska, Płonia;
- budowa linii kablowej 110 kV od GPZ Świnoujście w kierunku GPZ Warszów, z przekroczeniem rzeki Świny;

- 2-torowa linia 110 kV Dolna Odra – Chlebowo (gm. Gryfino), wcięcie w istniejący ciąg liniowy 110 kV;
- budowa linii 110 kV Resko – Łobez – Węgorzyno, w przypadku realizacji farm wiatrowych w tym rejonie, które mają określone warunki przyłączenia do sieci 110 kV;
- budowa 2 GPZ-ów w Świdwinie z przyłączeniem do istniejącej sieci 110 kV;
- układ Płoty – kierunek Karlino – gazociąg wysokiego ciśnienia Dn 500 (700) mm;
- gazociąg wysokiego ciśnienia Kostrzyn – Zielin;
- Podziemny Magazyn Gazu Daszewo, na terenie istniejącej kopalni Karlino;
- gazociąg wysokiego ciśnienia Nosowo – Kamienny Most ze stacjami redukcyjno – pomiarowymi I stopnia w Dobrzanach i Kamiennym Moście (gm. Suchań, Dobrzany, Chociwel);
- gazociąg wysokiego ciśnienia Starogard Łobeski – gm. Łobez;

2.6. Infrastruktura transportu wodnego

Ocena realizacji zadań

Proponowane zadania służące realizacji ponadlokalnych celów publicznych

L.p.	Nazwa zadania	Lokalizacja	uwagi
1.	Modernizacja wejścia do portu Kołobrzeg	m. Kołobrzeg	zakończono
2.	Doprowadzenie rzeki Odry do IV – V klasy technicznej na odcinku Hohensaaten – Szczecin	budowa stopnia wodnego w m. Piaski	Brak działań
		pogłębienie koryta rzeki Odry na odcinku m. Piaski do Hohensaaten	Brak działań
		Przebudowa mostów (kolejowy Podjuchy, most Długi, Kolejowy przy Dworcu Głównym)	Brak działań
		Przystosowanie odrzańskiej drogi wodnej do całodobowej żeglugi	Brak działań
3.	Doprowadzenie rzeki Odry do III klasy technicznej na odcinku Hohensaaten – Kostrzyń	Odcinek rzeki Odry: Hohensaaten – Kostrzyń	Brak działań

Wnioski

Uwarunkowania wynikające z deficytu i jakości sieci transportowej ograniczają w zasadniczy sposób rolę województwa zachodniopomorskiego jako partnera w rozwoju terenów przygranicznych, obsługi aglomeracji Berlina, bądź jako „pomostu” do państw rejonu

Morza Bałtyckiego i Rosji. Oznacza to, że konieczna jest budowa i rozbudowa infrastruktury transportowej drogowej i kolejowej, poprawa stanu portów morskich i śródlądowych, rozbudowa połączeń lotniczych oraz regulacja rzeki Odry jako transportowej drogi wodnej.

W ostatnim czasie województwo zintensyfikowało swoje działania zmierzające do stworzenia w europejskim systemie transportowym systemu połączeń transportowych w oparciu o Odrzańską Drogę Wodną, linię kolejową E-59 i drogę S-3 (w przyszłości A-3). Działania te są prowadzone w ramach inicjatywy, która nosi nazwę Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy (CETC). W układzie przestrzennym regionu największe zagęszczenie dróg występuje w pasie przygranicznym, tworząc tym samym sprawny układ komunikacyjny. CETC to ważny element sieci transportowej nie tylko na poziomie krajowym ale również, o ile nie najważniejszy, na poziomie europejskim, łączący Bałtyk z Adriatykiem a nawet regiony leżące nad Morzem Czarnym.

Z uwagi na zagrożenia jakie niesie zbyt jednoznaczne ukierunkowanie dostaw źródeł energii, należy uwzględnić propozycję lokalizacji w Świnoujściu terminalu gazowego, jak również innych korzystnych dla naszego Kraju rozwiązań.

2.7. Ochrona przed powodzią

Ocena realizacji zadań:

Lp.	Nazwa działania	lokalizacja	uwagi
1.	Zbudowanie systemu monitorowania sytuacji hydrologicznej zlewni rzeki Odry z systemem ostrzegania	Odcinek rzeki Odry od Kostrzyna do Szczecina	W trakcie realizacji
2.	Modernizacja i odbudowa wałów przeciwpowodziowych wzdłuż rzeki Odry, jeziora Dąbie i Zalewu Szczecińskiego, w tym: Cedynia – 9,5 km Gryfino – 3,5 km Klucz – Żydowce Żabnica – Łubnica – autostrada – 3,5 km Wyspa Pucka (część wschodnia wyspy) – 6,0 km Międzyodrze – poldery – 40 km Skolwin – Jasienica – 8 km Police – 5 km Kanał Torfowy – 3,0 km	Rejon górnej i środkowej rzeki Odry	W trakcie realizacji
3.	Zabezpieczeni linii brzegowej jeziora Dąbskie, Roztoki Odrzańskiej	Jezioro Dąbskie, Roztoka Odrzańska – 4 km	W trakcie realizacji
4.	Udrożnienie ujściowego odcinka rzeki Regalicy oraz jeziora Dąbie dla bezpiecznego przeprowadzenia lodów	Jezioro Dąbskie	Brak działań
5.	Odbudowa przekroju rzeki Odry dla przepuszczenia przepływu wody katastrofalnej o prawdopodobieństwie występowania $p=1\%$	Odra ujściowy odcinek – 20 km	Brak działań

Wnioski

Konieczna jest przebudowa systemu przeciwpowodziowego:

- obszaru ujścia Odry (odbudowa i modernizacja wałów przeciwpowodziowych, odbudowa przekroju dla przepływu wód katastrofalnych, udrożnienie ujściowego odcinka Regalicy oraz jeziora Dąbie dla bezpiecznego przeprowadzenia i odbioru kry lodowej),
- dolin ujściowych odcinków rzek wpływających do rz. Odry, tj. Rurzyca, Kurzyca, Słubi, Myśli, Tywy, Płoni, Iny, Gunicy,
- obszarów wokół jeziora Dąbie,
- obszarów wokół Zalewu Szczecińskiego oraz doliny ujściowych odcinków dopływów, tj. Gowienicy, Wołczenicy, Świńca,
- terenów przyujściowych rzek: Regi, Parsęty i Wieprzy,
- brak jednoznacznej koncepcji przebudowy hydraulicznej ujścia Odry, wynikającej z potrzeb gospodarki morskiej, a mającej wpływ na cały ekosystem Zalewu i dolnej Odry, utrudnia określenie zakresu ochrony przeciwpowodziowej,
- zagrożenie powodziowe w Szczecinie, Gryfinie, Trzebiatowie, Białogardzie,
- przy rozpatrywaniu ochrony przeciwpowodziowej w dolinie Odry pojedynczych zabudowań lub fragmentów wsi należy rozważyć ich relokację.

3. Środowisko

3.1. Ochrona środowiska

Ocena realizacji zadań

L.p.	Nazwa zadania	Lokalizacja	Realizacja
1	2	3	4
1.	Budowa drugiej nitki magistrali wodociągowej	Jezioro Miedwie – Szczecin	w trakcie realizacji
2.	Ustanowienie zlewni rzeki Wołczenicy, Płoni, Radwi i Parsęty jako zlewni wód wysokiej jakości	Zlewnia rzeki Wołczenicy, Płoni, Radwi i Parsęty	opracowano program ochrony zlewni rzeki Wołczenicy
3.	Stworzenie regionalnego systemu zaopatrzenia w wodę zachodniej części pasa nadmorskiego, opartego na zasobach wód podziemnych i powierzchniowych (zlewnia rzeki Wołczenicy i jez. Ostrowo)	Zlewnia rzeki Wołczenicy, wyspa Wolin i Uznam.	opracowano dokumentację zasobową dla rzek Dolna Parsęta z Przymorzem, Wołczenica, Świniec,

4.	Zahamowanie degradacji zasobów wodnych i uporządkowanie gospodarki ściekowej, w szczególności w zlewniach rzek stanowiących źródło wody dla ujęć komunalnych – Płoni, Radwi i Parsęty	województwo zachodniopomorskie	- opracowano program działań ograniczających odpływ azotu ze źródeł rolniczych zlewni jeziora Miedwie; - opracowano system monitoringu i oceny jakości wód powierzchniowych i podziemnych
5.	Realizacja programu małej retencji, opracowanie programu obejmującego retencjonowanie wód i przerzuty w rejonach deficytowych.	województwo zachodniopomorskie	w trakcie realizacji
6.	Wprowadzenie kompleksowych rozwiązań organizacyjnych pozwalających na podejmowanie zintegrowanych działań inwestycyjnych i porządkowych w gospodarowaniu wodami	województwo zachodniopomorskie	brak

1	2	3	4
7.	Opracowanie i wdrożenie planów gospodarki odpadami wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi	województwo zachodniopomorskie	wojewódzki plan gospodarki odpadami (uchwalono w ustawowym terminie), 21 powiatowych planów gospodarki odpadami (uchwalono 19) i 92 plany gminne (uchwalono 60)
8.	Budowa zakładów utylizacji odpadów zwierzęcych	województwo zachodniopomorskie lokalizacja zgodnie z planem gospodarki odpadami	brak realizacji
9.	Budowa zakładów termicznej utylizacji odpadów, odpadów niebezpiecznych i weterynaryjnych	województwo zachodniopomorskie lokalizacja zgodnie z planem gospodarki odpadami	w części zrealizowano
10.	Budowa zakładów utylizacji odpadów przemysłowych.	województwo zachodniopomorskie lokalizacja zgodnie z planem gospodarki odpadami	brak
11.	Rekultywacja składowisk odpadów, likwidacja mogilników	województwo zachodniopomorskie lokalizacja zgodnie z planem gospodarki odpadami	problem „mogilników” – program w trakcie realizacji: I etap zrealizowano w 2002 r. – zlikwidowano 12 mogilników; II i III etap – 27 mogilników, będzie realizowany po przyznaniu środków na realizację

Wykonano:

- Monitoring i ocenę jakości powietrza;
- Monitoring i ocenę jakości wód powierzchniowych i podziemnych;
- Monitoring hałasu kolejowego i przemysłowego;

- Monitoring gleb.

W trakcie realizacji:

- Dokumentacje zasobowe dla Iny-Płoni-Gowienicy, Parsęty, zlewni Myśli i Kurzycy;
- Studium bezpośredniego zagrożenia przed powodzią;
- System Informacyjny Gospodarki Wodnej;
- Program dla Odry 2006;
- Program budowy przepławek dla ryb;
- Baza danych o emisji zanieczyszczeń do powietrza;
- System gromadzenia danych i udostępniania informacji o środowisku;
- Realizacja Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych w województwie zachodniopomorskim: wykonano w 1 gminie.
- Ochrona i powiększanie zasobów leśnych;
- Poprawa struktury gatunkowej lasów;
- Przebudowa gatunkowa lasów w strefach uszkodzeń;
- Dostosowanie lasów do pełnienia zróżnicowanych funkcji przyrodniczych i społecznych;
- Zalesianie gruntów wyłączonych z użytkowania rolniczego;
- Ochrona strefy brzegowej i zaplecza brzegów morskich Ustka –Świnoujście i Zalewu Szczecińskiego.

Wnioski

1. Dane dotyczące ilości zbieranych odpadów komunalnych wykazują spadek ich ilości.
2. W zakresie gospodarki odpadami opakowaniowymi zagrożone jest osiągnięcie poziomów odzysku.
3. Brak jest danych aby stwierdzić, czy województwo osiągnie poziomy redukcji ilości komunalnych odpadów ulegających biodegradacji, kierowanych na składowiska. Będzie to możliwe po pełnym wdrożeniu wojewódzkiej bazy danych o wytwarzaniu i gospodarowaniu odpadami, co powinno nastąpić w I połowie 2006 roku.
4. Jako wysoce niezadowolające należy ocenić zadanie gmin, jakim jest organizowanie systemów selektywnego zbierania odpadów.
5. W zakresie gospodarki odpadami niebezpiecznymi pochodzącymi z sektora gospodarczego pozytywnie ocenia się unieszkodliwianie odpadów bez składowania.
6. Zagrożeniem dla racjonalnego pozbywania się niektórych odpadów płynnych (gnojowica nie wykorzystywana jako nawóz) są przepisy dyrektywy 1999/31/WE zakazujące składowania takiego rodzaju odpadów.
7. Zaawansowanie realizacji zadań samorządowej i rządowej administracji publicznej jest zróżnicowane. Przyczyną jest brak środków i nieterminowe uchwalenie pgo.
8. Niepokój budzi mała liczba projektów inwestycyjnych w zakresie gospodarki odpadami, finansowanych ze środków unijnych, jak również ze środków przyznawanych przez

WFOŚiGW. W przeważającej części są to projekty związane z gospodarką wodno – ściekową.

9. Należy przystąpić do realizacji zapisów wpgo w zakresie wybudowania i uruchomienia instalacji do termicznego przekształcania odpadów (rekomendowana lokalizacja jest w parku technologiczno – przemysłowym utworzonym przy Z.Ch. Police).
10. Należy także uwzględnić powstanie w latach 2007 – 2010 spalarni do utylizacji opadów poubojowych i padłych zwierząt. Uwzględniając logistykę, najlepszą lokalizacją spalarni są tereny położone w centrum województwa.
11. Należy uporządkować gospodarkę komunalnymi osadami ściekowymi. Włączyć do następnej edycji wpgo zagadnienia związane z gospodarką osadami ściekowymi, powiązane z realizacją celów określonych w Krajowym Programie Oczyszczania Ścieków Komunalnych.
12. Docelowo w województwie powinno być 7 – 9 składowisk odpadów komunalnych.
13. Nadal źródłem największych zanieczyszczeń są: Zespół Elektrowni Dolna Odra (elektrownia Dolna Odra, elektrociepłownie Pomorzany i Szczecin) oraz Zakłady Chemiczne Police.
14. Badania WIOŚ potwierdzają utrzymywanie się poprawy jakości wód. Jednak stan sanitarny wód, wysokie stężenia zanieczyszczeń biogenych i organicznych oraz zachodzące procesy eutrofizacji są najistotniejszymi zagrożeniami, które ograniczają możliwość gospodarczego wykorzystania zasobów wodnych rzek województwa zachodniopomorskiego.
15. Szybki rozwój przemysłowej hodowli trzody chlewnej może spowodować odwrócenie korzystnych tendencji zmniejszania zanieczyszczeń wód.
16. Rolnictwo jest jednym z głównych zagrożeń wód.
17. Zużycie wody w gospodarce wyraźnie maleje; spadek zużycia wody zanotowano we wszystkich gałęziach gospodarki.
18. Przemysł przestał być głównym sprawcą zanieczyszczenia wód.
19. Zdecydowane pogorszenie klimatu akustycznego powodowanego ruchem kolejowym następuje na terenach zlokalizowanych w sąsiedztwie magistral kolejowych o dużym natężeniu ruchu.

3.2. Ocena środowiska przyrodniczego

Realizacja celów związanych ze środowiskiem przyrodniczym (formy ochrony przyrody) wg jednostek funkcjonalno – przestrzennych podanych w Planie Zagospodarowania Przestrzennego województwa zachodniopomorskiego:

Jednostki funkcjonalno – przestrzenne	Projektowana forma ochrony uwzględniona w Planie...	Zgodność z Planem.. – stan realizacji na rok 2005	Obszary chronione nieuwzględnione w Planie...
1	2	3	4
IA	• Rezerwat przyrody „Bagno Rozwarowskie” – część	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.; - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
	• OCK Ujście Odry – część	brak realizacji	
IA/V	• Rezerwat przyrody „Karsiborska Kępa”	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.; - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
	• OCK Ujście Odry – część	brak realizacji	
IB	• Rezerwat przyrody „Bagno Rozwarowskie” – część	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist. (Zatoka Pomorska); - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
	• OCK Pas Nadmorski Rewalsko – Trzebiatowski	brak realizacji	
	• OCK Dolina rzeki Parsęty – część	brak realizacji	
	• OCK Okolice Prusinowo – Otok – część	brak realizacji	
	• OCK Ujście Odry - część	brak realizacji	
IC/VI	• Rezerwat przyrody – „Wierzchomińskie Bagno”	brak realizacji	- Rezerwat Przyrody „Warnie Bagno” (87); - Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist. (Zatoka Pomorska); - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
	• OCK Koszaliński Pas Nadmorski – część	brak realizacji	
ID	• Rezerwat przyrody „Słowińskie Błota”	powołano rezerwat (86)*	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist. (Zatoka Pomorska); - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
	• OCK Dolina Grabowej z dolnym odcinkiem Bielawy – część	brak realizacji	
	• OCK Dolina Wieprzy i okolice Sławno – Postomino – część	brak realizacji	

1	2	3	4
IE	• Rezerваты przyrody – „Rytka” i „Wielki Karcz”	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.; - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
	• Park Krajobrazowy „Puszcza Wkrzańska” – część	brak realizacji	
	• OCK Ujście Odry – część	brak realizacji	
IIA	• Golczewski Park Krajobrazowy	brak realizacji	- Rezerwat Przyrody „Golczewskie Uroczysko” (82)*, - Rezerwat Przyrody „Przybiernowski Bór Bagienny” (83)* - Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
	• OCK Nowogardzko – Czermnicki – część	brak realizacji	
	• OCK Jezioro Przybiernowskie	brak realizacji	
	• OCK Dolina Stepnicy i Gowienicy – część	brak realizacji	
IIB	• OCK Okolice Prusinowo – Otok – część	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.;
	• OCK Dolina Regi – część	brak realizacji	
	• OCK Nowogardzko – Czermnicki – część	brak realizacji	
	• OCK Łobesko – Węgorzyński – część	brak realizacji	
	• OCK Dolina Rekowej	brak realizacji	
	• OCK Dolina Pniewy	brak realizacji	
IIC	• OCK Dolina Błotnicy (jez. Kamienne)	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
	• OCK Dolina górnej Parsęty i Dębicy – część	brak realizacji	
	• OCK Dolina rzeki Parsęty – część	brak realizacji	
	• OCK Dolina rzeki Pokrzywnicy	brak realizacji	
	• OCK Wysoczyzna Rąbino i fragment doliny Mogilicy – część	brak realizacji	
	• OCK Dolina rzeki Radwi (środkowej i dolnej) – część	brak realizacji	
IID	• OCK Dolina Wieprzy i okolice Sławno – Postomino – część	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
	• OCK Dolina Grabowej z dolnym odcinkiem Bielawy – część	brak realizacji	
IIE	• OCK Dolina Iny – część	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.; - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
	• OCK Jezioro Sierakowo – Dolina Pężinki – część	brak realizacji	
	• OCK Dolina Krapieli – część	brak realizacji	

1	2	3	4
IIIF	• OCK Dolina Regi	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
	• OCK Wysoczyzna Rąbino i fragment doliny Mogilicy – część	brak realizacji	
	• OCK Łobesko – Węgorzyński (doliny rzek: Brzeźnickiej Węgorzy i Starej Regi)	brak realizacji	
IIIA	• Widuchowski Park Krajobrazowy	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.
	• Chojeński Park Krajobrazowy – część	brak realizacji	
	• OCK Dolina Tywy – część	brak realizacji	
	• OCK Moryńsko – Cedyński – część	brak realizacji	
IIIB	• Rezerwat przyrody „Dolina Górnej Rurzycy”	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
	• Chojeński Park Krajobrazowy – część	brak realizacji	
	• OCK Dolina Tywy – część	brak realizacji	
	• OCK Jezioro Chłop	brak realizacji	
	• OCK Jezioro Będzin	brak realizacji	
IIIC	• OCK Jezioro Sierakowo – dolina Pężinki – część	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
IIID	• OCK Okolice Kalisza Pomorskiego (jez. Mąkowskie)	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.; -specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
	• OCK Jezioro Lubie	brak realizacji	
	• OCK Okolice Złocieńca – część	brak realizacji	
	• OCK Łobesko – Węgorzyński – część	brak realizacji	
IIIE	• OCK Dolina Górnej Parsęty i Dębnicy – część	brak realizacji	Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj
	• OCK Okolice Złocieńca – część	brak realizacji	
	• OCK Dolina rzeki Dobrzycy – część	brak realizacji	
IIIF	• Rezerwat przyrody „Wrzosowiska”	brak realizacji	- Rezerwat Przyrody „Bagno Kusowo” (84)* - Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
	• OCK Dolina Piławy	powołano OCK (21)*	
	• OCK Dolina Płytnicy	powołano OCK (20)*	
	• OCK Dolina Gwdy	brak realizacji	
	• OCK Dolina Górnej Parsęty i Dębnicy – część	brak realizacji	
	• OCK Jeziora lobeliowe i torfowiska szczecińskie	brak realizacji	
	• OCK Dolina Radwi (odcinek górny) – część	brak realizacji	
	• OCK Dolina Ddobrzycy – część	brak realizacji	

1	2	3	4
IIIG	• Rezerwat przyrody „Jezioro Cieszęcino”	brak realizacji	- OCK Las Drznowski (19)*; - Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
	• OCK Dolina Biała	brak realizacji	
	• OCK Dolina Radwi (odcinek górny) – część	brak realizacji	
IIIH	• Rezerwat przyrody „Dolina Rurzyca” – część	powołano rezerwat (85)*	- Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.;
	• Wałecki Park Krajobrazowy – część	brak realizacji	
	• OCK „Dolina rzeki Dobrzycy” – część	brak realizacji	
III I	• brak propozycji	brak realizacji	- OCK Dominikowo – Niemieńsko (18)*
III J	• OCK Łobesko – Węgorzyński (doliny rzek: Brzeźnickiej, Węgorzy i Starej Regi) – część	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.; - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
IIIK	• brak propozycji	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.
IIIL	• Rezerwat przyrody „Kostrzyneckie Rozlewisko”	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.
	• Chojeński Park Krajobrazowy – część	brak realizacji	
	• Park Krajobrazowy - połączenie Cedyńskiego Parku Krajobrazowego z Parkiem Krajobrazowym „Ujście Warty”	brak realizacji	
	• OCK Moryńsko – Cedyński – część	brak realizacji	
IV	• Park Krajobrazowy „Dolina Płoni”	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.; - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
	• OCK Dolina Płoni – jezioro Miedwie – część	brak realizacji	
	• OCK Okolice Tetyń – Załęże	brak realizacji	
	• OCK Okolice Ziemomyśla	brak realizacji	
	• OCK Dolina Małej Iny	brak realizacji	
	• OCK Okolice Brzezin	brak realizacji	
	• OCK Dolina Iny – część	brak realizacji	
VA	• OCK Ujście Odry – część	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.; - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
	• OCK Dolina Stepnicy i Gowienicy – część		
VB	• Park Krajobrazowy „Puszcza Wkrzańska” – część	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.

1	2	3	4
VC	• Park Krajobrazowy „Puszcza Wkrzańska” – część	brak realizacji	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.; - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.
	• OCK Dolina Płoni – jezioro Miedwie – część	brak realizacji	
	• OCK Dolina Tywy – część	brak realizacji	
	• OCK Ujście Odry – część	brak realizacji	
	• OCK Strefa krawędziowa doliny Regalicy	brak realizacji	
	• OCK Okolice Chlebowo – Wysoka Gryfińska	brak realizacji	
	• OCK Dolina Iny – część	brak realizacji	
VI	• OCK Okolice Manowa (doliny rzek Dzierżęcinki i Unieść)	brak realizacji	- Rezerwat Przyrody „Warnie Bagno” (87)*
	• OCK Dolina rzeki Radwi (środkowej i dolnej) – część	brak realizacji	
	• OCK Dolina Grabowej z dolnym odcinkiem Bielawy – część	brak realizacji	

* przyjęty numer porządkowy powołanego obiektu

Wnioski

1. Wprowadzenie nowej Ustawy z dnia 14 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, jak również powołanie nowych obszarów chronionych, po 2002 roku (przedstawionych powyżej w formie tabelarycznej), stwarza potrzebę przeprowadzenia aktualizacji Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego.
2. Ochrona przyrody obszarów Natura 2000 polega na nie wprowadzaniu żadnych zakazów i ograniczeń. Ograniczeniem ustawowym w wyznaczonych obszarach jest zakaz podejmowania działań mogących w istotny sposób pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, a także w istotny sposób wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000. W przypadku projektowanych przedsięwzięć, np. lokalizacji nowych zakładów przemysłowych, budowy dróg, konieczne będzie przeprowadzenie ocen oddziaływania na środowisko (OOS) pod kątem możliwego wpływu inwestycji na przedmioty chronione na mocy Dyrektywy Siedliskowej.

Obszary funkcjonalno – przestrzenne podlegające ograniczeniom związanym z ochroną obszarów Natura 2000:

Jednostki funkcjonalno – przestrzenne	Funkcja jednostki podstawowa / uzupełniająca	Obszary Natura 2000	Możliwość wystąpienia konfliktów pomiędzy celami ochrony a podstawowymi funkcjami jednostek
1	2	3	4
I A	Ochrona środowiska przyrodniczego, turystyka i wypoczynek / rolnictwo, przetwórstwo rolne	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.; - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Potencjalny brak konfliktu
I A/V	Gospodarka morską, turystyczna, uzdrowiskowa / ochrona środowiska przyrodniczego	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.; - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Możliwość wystąpienia konfliktu związanego z gospodarką morską
I B	Turystyka (w tym kwalifikowana), uzdrowiskowa, ochrona środowiska przyrodniczego / gospodarka morską i rybacką, rolnictwo, przemysł przetwórczy i spożywczy	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist. (Zatoka Pomorska); - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Potencjalny brak konfliktu
I C/VI	Turystyka (w tym specjalistyczna), ochrona środowiska przyrodniczego / rolnictwo, przemysł przetwórczy, funkcja uzdrowiskowa	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist. (Zatoka Pomorska); - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Potencjalny brak konfliktu
I D	Turystyka, gospodarka morską, ochrona środowiska przyrodniczego / rolnictwo, funkcja uzdrowiskowa	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist. (Zatoka Pomorska); - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Możliwość wystąpienia konfliktu związanego z gospodarką morską
I E	Turystyka, rekreacja, gospodarka rybacką / przemysł przetwórczy, ochrona środowiska przyrodniczego	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.; - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Potencjalny konflikt związany z gospodarką rybacką
II A	Rolnictwo, leśnictwo, przetwórstwo rolno – spożywcze, turystyka / przemysł przetwórczy, ochrona środowiska przyrodniczego	- Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Możliwość wystąpienia konfliktu związanego z gospodarką rolno – leśną oraz przetwórstwem

1	2	3	4
II B	Rolnictwo wymagające restrukturyzacji, leśnictwo, przetwórstwo rolno – spożywcze / turystyka – agroturystyka	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.;	Potencjalny brak konfliktu
II C	Rolnictwo, leśnictwo, przetwórstwo rolno – spożywcze, przemysł przetwórczy / przemysł wydobywczy, turystyka, funkcje transportowe (centrum logistyczne)	- Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Możliwość wystąpienia konfliktu związanego z gospodarką rolno – leśną oraz przetwórstwem
II D	Rolnictwo, agroturystyka / przetwórstwo rolno – spożywcze, przemysł drzewny	- Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Potencjalny brak konfliktu
II E	Rolnictwo (wymagające restrukturyzacji), przetwórstwo rolno – spożywcze / agroturystyka, obsługa tranzytu turystycznego	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.;	Możliwość wystąpienia konfliktu związanego z gospodarką rolną oraz przetwórstwem
II F	Rolnictwo, leśnictwo, przetwórstwo rolno – spożywcze / turystyka, przemysł drzewny, funkcje specjalne – obronne	- Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Potencjalny brak konfliktu
III A	Rolnictwo, turystyka / ochrona środowiska przyrodniczego, przetwórstwo rolno – spożywcze	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.	Potencjalny brak konfliktu przy zachowaniu racjonalnej gospodarki rolnej
III B	Turystyka, rolnictwo / przetwórstwo rolno – spożywcze, produkcja przemysłowa, ochrona środowiska przyrodniczego	- Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Potencjalny brak konfliktu
III C	Turystyka, rolnictwo, przemysł i przetwórstwo rolno – spożywcze, ochrona środowiska przyrodniczego	- Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Potencjalny brak konfliktu
III D	Rolnictwo, turystyka, leśnictwo / przemysł wydobywczy, drzewny, przetwórczy, funkcja specjalna – obronność	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.;	Potencjalny brak konfliktu
		- specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	

1	2	3	4
III E	Lecznictwo uzdrowiskowe, turystyka, rekreacja, przemysł mat. budowlanych / rolnictwo, leśnictwo, ochrona środowiska przyrodniczego	- Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Potencjalny brak konfliktu
III F	Przemysł drzewny, rolnictwo, leśnictwo, turystyka / ochrona środowiska przyrodniczego	- Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Możliwość wystąpienia konfliktu związanego z gospodarką rolną oraz leśną
III G	Turystyka, rolnictwo, leśnictwo, funkcje ochronne dla wybranych obszarów / przemysł wydobywczy, mat. budowlanych, przetwórstwo rolno – leśne	- Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Możliwość wystąpienia konfliktu związanego z gospodarką rolną oraz leśną
III H	Rolnictwo (wymagające restrukturyzacji), leśnictwo, turystyka / przetwórstwo rolne, przemysł wydobywczy	- Obszary Natura 2000 – specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Potencjalny brak konfliktu
III I	turystyka, gospodarka leśna / rolnictwo, agroturystyka, ochrona środowiska przyrodniczego	-	-
III J	Turystyka, rolnictwo ekologiczne / przemysł rolno – spożywczy, wydobywczy, ochrona środowiska przyrodniczego	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.; - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Potencjalny brak konfliktu (możliwość wystąpienia konfliktów związanych z funkcjami uzupełniającymi)
III K	Przemysł przetwórczy / rolnictwo, turystyka, ochrona środowiska przyrodniczego	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.	Potencjalny brak konfliktu
III L	Ochrona środowiska przyrodniczego i kulturowego, turystyka, rolnictwo, leśnictwo / przetwórstwo rolno – spożywcze, produkcja przemysłowa	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.	Potencjalny brak konfliktu
IV	Intensywny rozwój rolnictwa, przetwórstwo rolno – spożywcze / turystyka ekstensywna, ochrona środowiska przyrodniczego	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.; - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Możliwość wystąpienia konfliktu związanego z intensywnym rozwojem rolnictwa

1	2	3	4
VA	Przemysł, przetwórstwo rolno – spożywcze / rolnictwo, leśnictwo, turystyka	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.; - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Potencjalny konflikt (Szczeciński Obszar Metropolitalny) związany m.in. z układem komunikacyjnym, funkcją mieszkaniowo – usługową i przemysłem
VB	Obsługa transportu gospodarczego i turystycznego, przemysł, wielofunkcyjny rozwój usług / rozwój funkcji mieszkaniowych (strefa Szczecina)	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.	Potencjalny konflikt (Szczeciński Obszar Metropolitalny) związany m.in. z układem komunikacyjnym, funkcją mieszkaniowo – usługową i przemysłem
VC	Rozwój wielofunkcyjny z preferencją rozwoju gospodarki morskiej, przemysł, transport, turystyka, usługi o znaczeniu ponadregionalnym / turystyka, ochrona środowiska przyrodniczego, rolnictwo, gospodarka leśna, funkcje specjalne – obronne	- Obszary Natura 2000 – obszary specjalnej ochrony ptaków – ist.; - specjalne obszary ochrony siedlisk – proj.	Potencjalny konflikt (Szczeciński Obszar Metropolitalny) związany m.in. z układem komunikacyjnym, funkcją mieszkaniowo – usługową i przemysłem
VI	Naukowe i akademickie dla ośrodka węzłowego, turystyka, przemysł / przemysł, leśnictwo, rolnictwo, ochrona środowiska przyrodniczego	-	-

Z powyższego zestawienia wynika, że na 29 obszarów funkcjonalno – przestrzennych, tylko w dwóch wydzieleniach nie występują obszary Natura 2000 (III I, VI). W większości jednostek przestrzennych (15) nie powinno dojść do sprzeczności pomiędzy celami ochrony Natura 2000 a podstawowymi funkcjami danej jednostki. Oczywiście nie można wykluczyć lokalnych konfliktów. W 8 jednostkach może dojść do pewnych ograniczeń, jednak prowadzenie racjonalnej gospodarki (m.in. rolnej, leśnej, rybackiej) wpłynie korzystnie na zachowanie walorów przyrodniczych i tym samym zachowanie celów ochrony. Największy problem stanowi Szczeciński Obszar Metropolitalny (jednostka VA, VB, VC) oraz obszar turystyczno rybacki Zalewu Szczecińskiego (IE), gdzie trudne do pogodzenia będą funkcje rozwojowe z celami ochrony Natura 2000.

Dość znaczna powierzchnia terenu, jaką zajmują obszary Natura 2000, świadczy o wysokich walorach przyrodniczych naszego województwa. Potencjał ten może przyczynić się do rozwoju turystyki, a tym samym do rozwoju regionu. Niezbędne będzie wykonanie opracowania ekofizjograficznego dla Województwa Zachodniopomorskiego. Podstawowym zadaniem tego opracowania będzie wskazanie kierunków działań dla zapewnienia na danym obszarze odpowiednich warunków do życia ludzi i funkcjonowania przyrody oraz gospodarczej działalności człowieka. Należy zdawać sobie sprawę z konieczności przeprowadzenia

szczegółowych badań i analiz przez specjalistów, ponieważ skuteczna ochrona wymaga znajomości funkcjonowania ekosystemów i umiejętności wpływania na zachodzące w nich procesy.

Nowa forma ochrony budzi wiele kontrowersji związanych z niedostatecznym zrozumieniem problematyki, brakiem spójności przyjętych granic obszarów Natura 2000, z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz studiami uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w województwie. Powoduje to problemy w realizacji przyjętych wcześniej planów i zamierzeń, w obszarach niektórych jednostek funkcjonalno-przestrzennych.

Kolejny problem stanowi brak informacji na temat dokładnego przebiegu granic obszarów Natura 2000. Powyższa problematyka przedstawiona jest na mapach w skali 1:100000 na stronie internetowej Ministerstwa Środowiska i przenoszenie jej na plany miejscowe czy studia gminne, opracowywane w skalach bardziej szczegółowych, może prowadzić do poważnych błędów. Istotne znaczenie będą miały plany ochrony dla powołanych obszarów, gdyż na tym etapie uszczegóławiany będzie przebieg granic ostoj Natury 2000 i ich korekty. Poza tym plany ochrony wskazywać będą specyfikę danego siedliska i związane z nim ograniczenia w gospodarowaniu, które są odmienne w przypadku siedlisk naturalnych, półnaturalnych czy leśnych.

Podstawowe dokumenty formalno – prawne dotyczące obszarów Natury 2000 obowiązujące w III Rzeczypospolitej Polskiej:

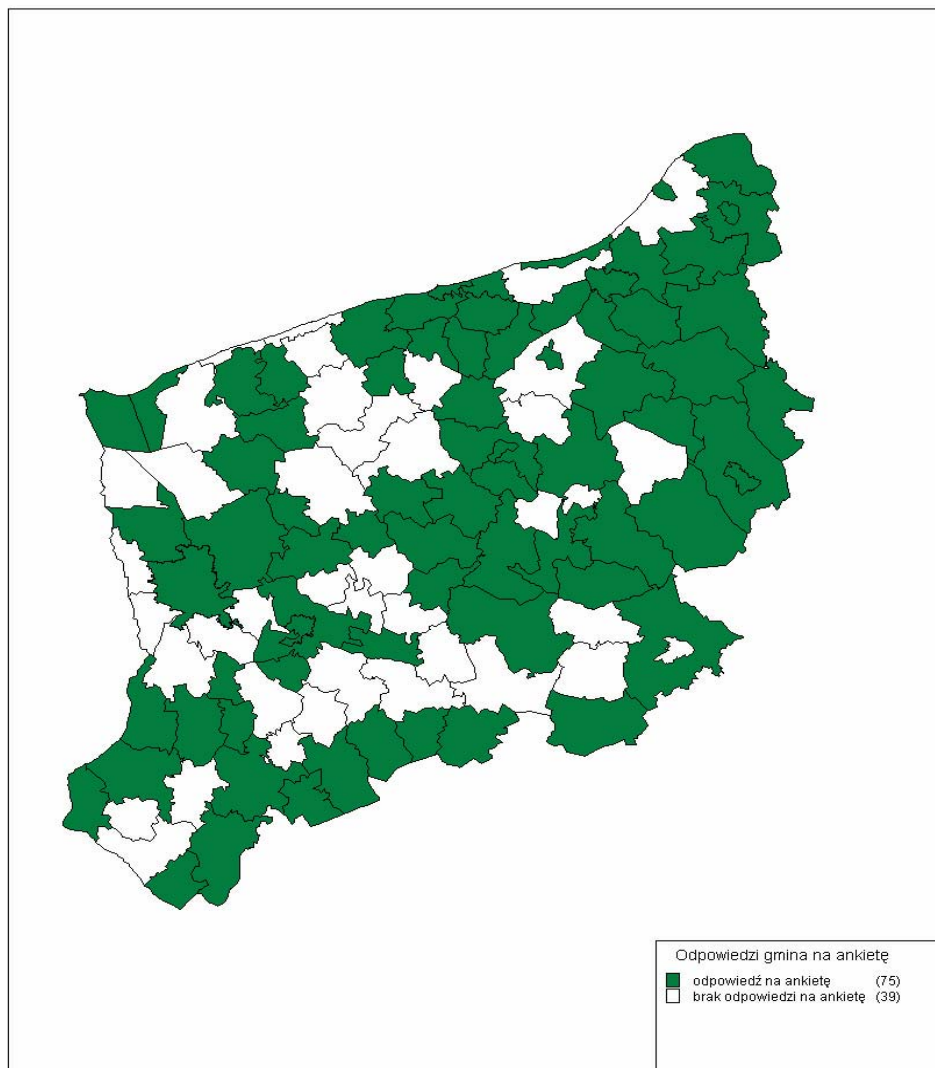
- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78 poz. 483), art. 5 i 86 – zapisy dotyczące ochrony przyrody, ochrony środowiska prowadzonej na zasadach zrównoważonego rozwoju oraz określenia polityki zapewniającej bezpieczeństwo ekologiczne obecnym i przyszłym pokoleniom.
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2001 r. Nr 62 poz. 627), zapisy dotyczące ochrony przyrody, a w tym zasady ochrony świata roślinnego i zwierzęcego, walorów krajobrazowych, ochrony przed hałasem i wibracjami, przed odpadami i innymi zanieczyszczeniami oraz przed promieniowaniem.
- Ustawa z dnia 19 lutego 2004 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2004 r. Nr 49 poz. 464).
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92 poz. 880).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 229 poz. 2313).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 marca 2005 r. w sprawie trybu i zakresu opracowania projektu planu ochrony dla obszarów Natura 2000 (Dz. U. Nr 61 poz. 549).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 maja 2005 r. w sprawie typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin, wymagających ochrony w formie wyznaczania obszarów Natura 2000 (Dz. U. Nr 94 poz. 795).

4. Analiza ankiet gminnych i powiatowych

W trakcie prac nad okresową oceną planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego rozesłano do wszystkich gmin i powiatów województwa

ankietę. Ankieta dotyczyła stanu zagospodarowania przestrzennego obszaru jednostek samorządu terytorialnego. Na ankietę odpowiedziały 74 gminy, co stanowi 65% ogółu gmin w województwie oraz 14 powiatów ziemskich co stanowi 78% ich ogólnej liczby. Większa część gmin, która odpowiedziała na ankietę znajduje się we wschodniej części województwa w podregionie koszalińskim (zob. załączona mapa).

Odpowiedzi gmin na rozeslaną ankietę



Pytania stawiane w ankiecie dotyczyły następujących zagadnień:

4.1. Ochrona przyrody

Zapytano o obszary i obiekty ochrony przyrody uchwalone uchwałą rady gminy w okresie 1.01.2000 r. do 31.12.2004 r. Wśród odpowiedzi znalazły się jednak formy uchwalone przez wojewodę, a także formy uchwalone przed 2000 r.

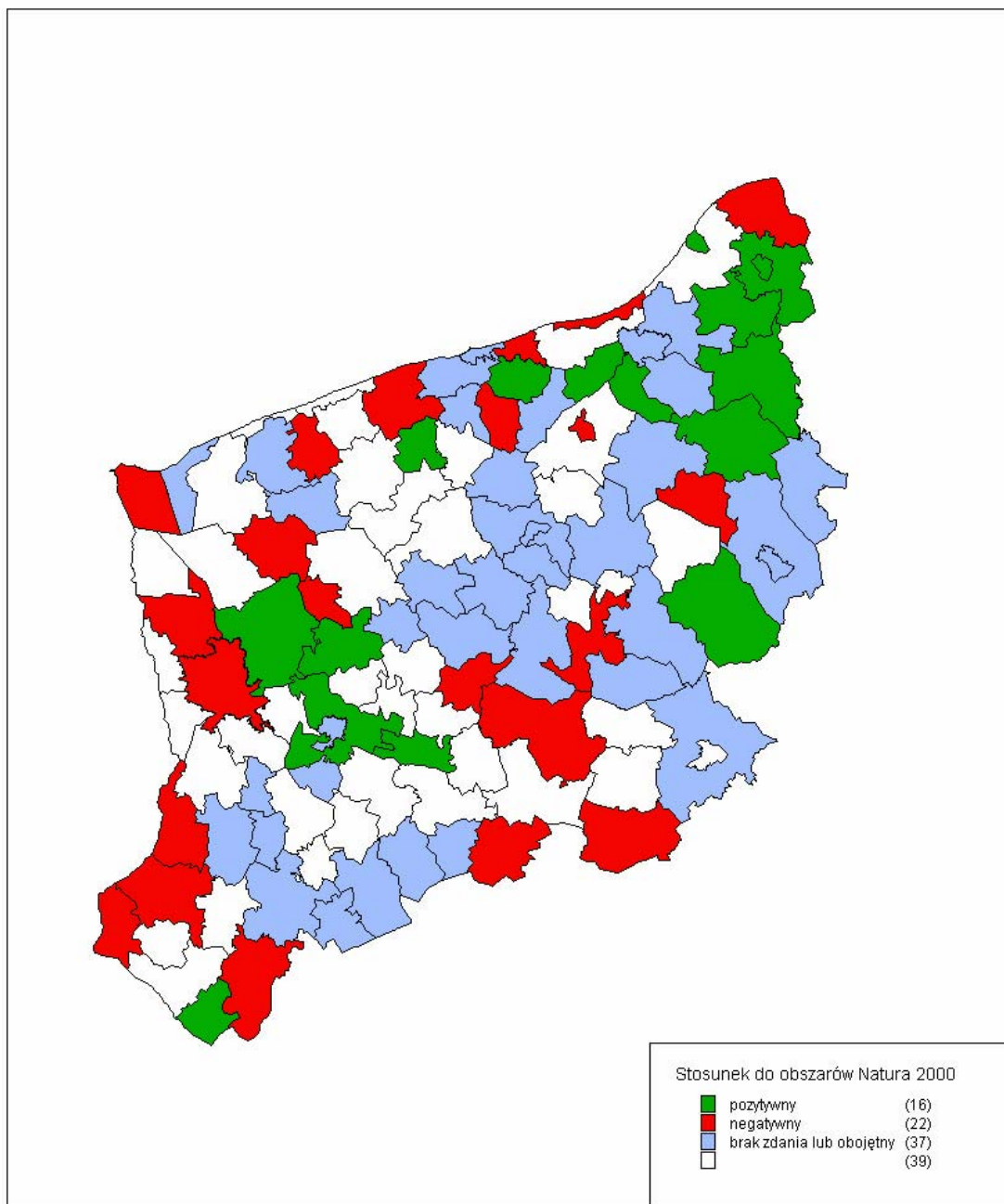
Większości gmin nie powołała żadnych form ochrony przyrody. Tylko 11 gmin, 15% z tych które odpowiedziały na ankietę, poinformowało, że po powstaniu PZPWZ uchwalilo formy ochrony, o które pytano w ankiecie. W większości były to użytki ekologiczne. W gminie Borne Sulinowo uchwalono dwa obszary chronionego krajobrazu: „Doliny Piławy”, „Doliny Płytnicy”.

Zadano również pytania dotyczące wprowadzenia obszarów Natura 2000 i stosunku władz i społeczności gmin do tych obszarów. W 42 gminach (57%), które odpowiedziały na ankietę, wprowadzono lub są projektowane obszary Natura 2000; spośród nich aż w 40% gmin stosunek władz i społeczności do obszarów Natura 2000 uznano za negatywny, w 43% gmin stosunek był obojętny, a tylko w 17% określono jako pozytywny.

Stosunek do tej formy ochrony przyrody jest znacznie lepszy wśród gmin, na terenie których obszary te nie powstały. Wśród nich negatywne nastawienie wyraża tylko 13%, zaś pozytywne 28%.

Rozmieszczenie gmin określających swój stosunek do obszarów Natura 2000 przedstawia załączona poniżej mapa. Widać przestrzenne zróżnicowanie nastawienia do tej formy ochrony przyrody. Gminy pozytywnie nastawione skupiają się na wschodzie województwa oraz w powiecie stargardzkim, gminy o negatywnym nastawieniu skupiają się: w zachodniej części województwa wzdłuż doliny Odry i Zalewu Szczecińskiego, na pojezierzu w centralno – południowej części województwa oraz wśród gmin nadmorskich.

Stosunek gmin do obszarów Natura 2000



4.2. Dziedzictwo kulturowe

Wśród gmin, które odpowiedziały na ankietę, 9 podjęło działania w celu utworzenia parku kulturowego, przy czym dotychczas utworzono 1 taki park – jest nim „Park kulturowy w Chwarszczanach”, utworzony uchwałą Rady Gminy Boleszkowice z dnia 25.08.2005 r. Park kulturowy powołano również w Świnoujściu z tym, że powołano go zapisami planu zagospodarowania przestrzennego.

Gminą ewidencję zabytków posiada 37 gmin, a więc połowa tych, które odpowiedziały na ankietę, a gminny program opieki nad zabytkami zaledwie 3 gminy: Barlinek, Drawsko Pomorskie i Manowo.

Gminy zapytane były również o zabytki, które nie znajdują się w ewidencji Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków oraz o przedstawienie wykazu i lokalizacji tych zabytków. W sumie wskazano 76 takich obiektów, z czego najwięcej w gminach: Koszalin (29), Wałcz (17), Police (10), Świnoujście (9) i Malechowo (4).

4.3. Transport

W zakresie transportu zapytano o planowane inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym: zrealizowane, planowane bądź oczekiwane. Oczekiwania w zakresie transportu wyraziły 63 gminy. Aż 35 gmin wyraziło potrzebę budowy obwodnic miejscowości, wymieniono w sumie 41 miejscowości; najczęściej dotyczyło to największej miejscowości w gminie, choć czasem wymieniano 3 a nawet 4 miejscowości, w których należałoby wykonać obejście drogowe. W przypadku obwodnic Stargardu Szczecińskiego, Szczecina i Szczecinka postulowały to po dwie gminy. Wykaz miejscowości, dla których gminy wnioskuje o wykonanie obwodnic zawiera poniższa tabela.

Wśród innych oczekiwanych inwestycji w zakresie transportu znajduje się budowa dróg ekspresowych, lub modernizacja istniejących do parametrów dróg ekspresowych. Dotyczy to dróg ekspresowych:

- S-3 (Świnoujście, Szczecin, Banie, Kozielice, Myślibórz);
- S-6 (Osina, Melechowo);
- S-11 (Ustronie Morskie, Dygowo, Świeszyno, Szczecinek).

Gminy bardzo często wskazywały również na zły stan dróg, wnioskując o ich remont, dotyczyło to dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych; w sumie 32 gminy zgłosiły taki postulat.

Obwodnice miejscowości wnioskowane przez gminy do wykonania – wyniki ankiet:

Gmina	Miejscowości
Barlinek	Barlinek
Biały Bór	Biały Bór
Bobolice	Bobolice, Przydargiń, Głodowo, Kłanino na DK-11
Boleszkowice	Boleszkowice
Czaplinek	Czaplinek
Dębno	Dębno
Golczewo	Baczystaw, Kretlewo, Gadam, Golczewo

Goleniów	Goleniów, Miękowo
Gościno	Gościno
Kołobrzeg miasto	Kołobrzeg
Krzęcin	Krzęcin, Kaszewo
Manowo	Manowo
Maszewo	Maszewo
Myślibórz	Myślibórz
Pełczyce	Pełczyce
Polanów	Polanów, Nieclaw, Żydowo
Police	Szczecin
Połczyn Zdrój	Połczyn Zdrój
Przybiernów	Brzozowo
Sianów	Sianów
Sławno- gmina	Sławno
Stargard Szczeciński gmina	Stargard Szczeciński
Stargard Szczeciński miasto	Stargard Szczeciński
Suchań	Suchań, Wapnica
Szczecin	Szczecin
Szczecinek gmina	Szczecinek, Wierzchowo
Szczecinek miasto	Szczecinek
Trzebiatów	Trzebiatów
Wałcz miasto	Wałcz
Widuchowa	Widuchowa
Węgorzyno	Węgorzyno

Wśród potrzeb inwestycyjnych w zakresie transportu gminy wskazywały również potrzebę przebudowy skrzyżowań i węzłów, w tym budowę wiaduktów. Na tego typu potrzeby wskazywały gminy:

- Golczewo (wiadukt w Wysokiej Kamieńskiej),
- Goleniów (Skrz. drogi Goleniów – Lubczyna z DK-3, skrz. DK-6 z drogą Goleniów – Żółwia Błoc, skrz. DK-6 z drogą Goleniów – Miękowo, bezkolizyjny wjazd do Klinisk Wielkich, budowa wiaduktu nad DK-3 w ciągu drogi powiatowej Goleniów – Lubczyna, modernizacja węzła drogowego „Rurka”,
- Przybiernów (skrzyżowania bezkolizyjne DK-3 w miejscowościach Przybiernów, Jarszewko, Brzozowo i skrzyżowanie DK-3 z DP Rokita – Stepnica,
- Złocieniec (przebudowa ronda w Złocieńcu w ciągu DK-20).

Wśród pozostałych oczekiwań w zakresie transportu pojawiły się kwestie dotyczące:

- a) transportu lotniczego postulowane przez dwa największe miasta województwa:
 - Szczecin – uruchomienie lotniska na terenie miasta,
 - Koszalin – uruchomienie lotniska cywilnego w Zegrzu,
- b) transportu kolejowego, przez następujące gminy:
 - Mielno – przywrócenie ruchu kolejowego na trasie Koszalin – Mielno,
 - Połczyn Zdrój – uruchomienie linii kolejowej Połczyn – Świdwin i turystycznej Połczyn – Grzmiąca wraz z przebudową wiaduktu,
 - Szczecin – budowa zachodniego obejścia kolejowego miasta,
 - Świnoujście – przedłużenie linii kolejowej od Ahlbeck Grenze do Świnoujścia Centrum, modernizacja linii kolejowej Świnoujście – Szczecin,
- c) mostów i innych rodzajów przepraw, wnioskowanych przez następujące gminy:
 - Mielno i Koszalin – komunikacja wodna przez Jezioro Jamno,
 - Police – stała przeprawa przez Odrę Police – Święta,
 - Widuchowa – most przez Odrę Ognica – Schwedt,
 - Świnoujście – stałe połączenie Wolin – Uznam, przebudowa mostu na Karsibór (ruch dwukierunkowy),
- d) ścieżek rowerowych w gminach:
 - Sianów – zgodnie z projektem SGiPPŚ,
 - Świerzno – ścieżki łączące gminę z morzem,
 - Trzebiatów – budowa ciągu pieszo-rowerowego w ciągu DW-102 Rogozina – Konarzewo,
- e) zmian kategorii dróg i innych obiektów, w gminie:
 - Nowogródek Pomorski - zmiana kat. MOP przy planowanej S-3 z I na III,
 - Złocieniec - zmiana kategorii dróg powiatowych w ciągu (DP 1962Z od skrzyżowania z DW-173 do m. Złocieniec, DP 1991Z z m. Złocieniec do m. Osiek i DP 1985Z od m. Osiek do m. Kalisz Pom.) na drogę wojewódzką.

4.4. Infrastruktura techniczna

Zapytano gminy m.in. o to, jakie problemy z tej dziedziny powinny być uwzględnione w planie zagospodarowania przestrzennego województwa. Odpowiedzi udzielane przez gminy dotyczyły w tym punkcie zarówno infrastruktury technicznej, jak i komunikacyjnej. W przypadku infrastruktury drogowej powtarzano oczekiwania z punktu poprzedniego – wskazując, że te zadania dla gmin są najważniejsze. Wśród odpowiedzi dotyczących sensu stricte infrastruktury technicznej wymieniano najczęściej:

- brak kanalizacji zbiorczej, w związku z tym potrzebę jej budowy we wszystkich miejscowościach gminy; odpowiedzi takiej udzieliły gminy: Barlinek, Biały Bór, Boleszkowice, Karlino, Kołobrzeg miasto, Malechowo, Nowogródek Pomorski (chce

włączyć aglomeracje „Myślibórz” i „Karsko” do KPOŚK), Świerzno, Świeszyno, Trzebiatów, Warnice, Węgorzyno;

- potrzebę gazyfikacji gmin: Boleszkowice, Chojna, Goleniów, Polanów, Szczecinek (pozostawienie pasów technicznych na lokalizację infrastruktury gazowej), Świeszyno, Trzebiatów, Węgorzyno,
- możliwość lokalizacji elektrowni wiatrowych w gminach: Cedynia, Darłowo gmina wiejska, Goleniów, Postomino, Warnice.

4.5. Planowanie przestrzenne

Wśród pytań dotyczących planowania przestrzennego znalazło się m.in. dotyczące planów zagospodarowania przestrzennego. Zapytano o powierzchnie gminy objętą planami. 11 gmin, czyli prawie 15% spośród tych które odpowiedzi udzieliły, nie ma wykonanego ani jednego planu zagospodarowania przestrzennego, a 23 gminy (31%) uchwaliło plany na powierzchni poniżej 1% swojego terytorium, 9 gmin (12%) posiada plany na powierzchni ponad 50% swojego terytorium.

Gminy, które odpowiedziały na ankietę, średnio na 13,7% powierzchni posiadają miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, przy czym, aż 74% gmin nie osiąga tej średniej. Warto zauważyć, że gminy posiadające największe powierzchnie objęte planami znajdują się na wschodzie województwa – powyżej 90% powierzchni gminy pod jurysdykcją planów miejscowych posiadają gminy: Sianów (90%) Borne Sulinowo (99%) Brzeźno i gmina Sławno po 100%.

Gminy zapytano również o liczbę decyzji o warunkach zabudowy (DoWZ) oraz liczbę decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego (DoLICIP). W sumie w 74 gminach wydano 11329 DoWZ oraz 2839 DoLICIP, co daje średnio 153 DoWZ i 38 DoLICIP na każdą gminę, warto przy tym zauważyć, że 24% DoWZ i 31% DoLICIP wydano w Szczecinie, tak więc miasto to znacznie zawiąza średnią liczbą decyzji. Pomijając Szczecin, średnia liczba decyzji na gminę wynosi odpowiednio 118 i 23.

W ankiecie zapytano również o występujące na terenie gminy obszary wymagające rewitalizacji lub rekultywacji. Łącznie na terenie gmin, które odpowiedziały na ankietę, takich obszarów występuje ok. 3300 ha, czyli średnio 45 ha w przeliczeniu na jedną gminę. Zdecydowana większość z tych obszarów dotyczy terenów pokopalnianych oraz obszarów składowisk odpadów komunalnych. Wśród innych wskazywano obszary zabudowy mieszkaniowej przewidziane do rewitalizacji – gminy: Człopa, Kołobrzeg miasto, Koszalin, Szczecin, Świdwin miasto, oraz obszary powojkowe w następujących gminach: Boleszkowice, Kołobrzeg gmina, Kołobrzeg miasto, Manowo, Stargard Szczeciński miasto, Trzebiatów, Wałcz miasto, Widuchowa. Dwie gminy wskazały na obszary powojkowych lotnisk: Ustronie Morskie (lotnisko w Bagiczu) i Świeszyno (lotnisko w Zegrzu Pomorskim).

III. WNIOSKI DO ZMIAN PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIO-POMORSKIEGO WYNIKAJĄCE Z OBOWIĄZUJĄCEGO PRAWA

1. Uwarunkowania prawne

1.1. Analiza Planu województwa wynikająca ze zmiany ustawy oraz innych dokumentów prawnych

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (PZPWZ) powstał w czerwcu 2002 roku. Do chwili obecnej zaszyły znaczące zmiany w polskim ustawodawstwie. Najważniejszą z tych zmian jest uchwalenie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, która zastąpiła ustawę z dnia 7 lipca 1994 o zagospodarowaniu przestrzennym. Wśród innych aktów prawnych mających znaczenie dla planów wojewódzkich należy wymienić ustawę z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju, ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, ustawę z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

1.1.1. Zmiana uwarunkowań prawnych po wejściu w życie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym

Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (UoPiZP) 11 lipca 2003 r. zastąpiła obowiązującą wówczas ustawę z dnia 7 lipca 1994 o zagospodarowaniu przestrzennym (UoZP). W zakresie planowania przestrzennego w województwie, nowa ustawa zmodyfikowała dotychczasowe rozwiązania prawne – rozszerzając i uszczegóławiając je. Warto zauważyć że nowa ustawa skupia się obecnie na planowaniu przestrzennym sensu stricto, podczas gdy poprzednia mówiła o kształtowaniu i realizacji polityki przestrzennej. W związku z tym w nowej ustawie nie znalazły się zapisy dotyczące możliwości organów powiatowych w dziedzinie zagospodarowania przestrzennego, jak również uchwalania strategii rozwoju województwa, choć nowa ustawa nakazuje uwzględnić ustalania strategii w planie zagospodarowania województwa (co z poprzedniej ustawy nie wynikało wprost).

Warto zauważyć iż zmianie uległo powiązanie planu zagospodarowania przestrzennego województwa ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. W poprzednim stanie prawnym projekty planów miejscowych i studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, uzgadniane były z zarządem województwa (art. 18 pkt 4 lit. a – UoZP) jedynie w zakresie zgodności z zadaniami samorządu województwa wpisanymi do wojewódzkiego rejestru zadań samorządowych (a nie w zakresie zgodności z planem wojewódzkim). Art. 54c UoZP stwierdzał że plan zagospodarowania przestrzennego województwa nie jest aktem prawa miejscowego i nie narusza uprawnień gmin określonych a art. 7-10 (w zakresie stanowienia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego). Realizacja wojewódzkich zadań rządowych i samorządowych wymagała wprowadzenia ich do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego po uprzednim przeprowadzeniu negocjacji z gminą (art. 62,63).

Obecna sytuacja prawna, po wejściu w życie ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, uległa zmianie. Co prawda plany miejscowe gmina uzgadnia z zarządem województwa w zakresie zadań samorządowych (art. 17 pkt. 7 lit. a), jednakże w przypadku studium uwarunkowań uzgodnienie następuje w zakresie jego zgodności z planem zagospodarowania przestrzennego województwa (art. 11 pkt 6).

Skupienie się nowej ustawy nad problematyką planu zagospodarowania przestrzennego województwa spowodowało rozszerzenie obowiązkowego zakresu tego planu. W poprzednim stanie prawnym (w którym uchwalano rozpatrywany PZPWZ) ustawa w art. 54 b nakazywała:

- w pkt 2. w planie zagospodarowania przestrzennego określić zasady organizacji struktury przestrzennej w tym:
 - 1) podstawowe elementy sieci osadniczej,
 - 2) rozmieszczenie infrastruktury społecznej, technicznej i innej,
 - 3) wymagania w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego i ochrony dóbr kultury – z uwzględnieniem obszarów podlegających szczególnej ochronie;
- ponadto w pkt 3 ustalono obowiązek uwzględniania zadań rządowych służących realizacji ponadlokalnych celów publicznych wpisanych do rejestru wojewódzkiego, oraz ustalić obszary, na których przewiduje się realizację tych celów;
- w pkt 4 obowiązek umieszczania w planie zadań samorządu wojewódzkiego służących realizacji ponadlokalnych celów publicznych zawartych w programach wojewódzkich, oraz wskazać obszary, na których przewiduje się realizację tych zadań.

W obowiązującej dziś ustawie przepisy dotyczące wymogów wobec planu zostały rozbudowane. W art. 39 ust. 3 (UoPiZP) nakazuje uwzględnić ustalenia strategii rozwoju województwa oraz określić w szczególności:

- 1) podstawowe elementy sieci osadniczej województwa i ich powiązań komunikacyjnych oraz infrastrukturalnych, w tym kierunki powiązań transgranicznych;
- 2) system obszarów chronionych, w tym obszary ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej;
- 3) rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym;
- 4) obszary problemowe wraz z zasadami ich zagospodarowania oraz obszary metropolitalne;
- 5) obszary wsparcia;
- 6) obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi;
- 7) granice terenów zamkniętych i ich stref ochronnych;
- 8) obszary występowania udokumentowanych złóż kopalin.

Ponadto zgodnie z art. 39 pkt 4 plan zagospodarowania przestrzennego województwa musi uwzględniać ustalenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju oraz programy zawierające zadania rządowe. W planie należy umieścić te inwestycje celu publicznego, które zostały ustalone w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa.

W samym zakresie planu wojewódzkiego widzimy nowe elementy wprowadzone przez ustawę o PiZP. Kilka elementów mimo modyfikacji zapisów pozostaje wspólnych. I tak np. określenie zasad organizacji struktury przestrzennej w tym: podstawowe elementy sieci osadniczej i rozmieszczenie infrastruktury społecznej, technicznej i innej, zastąpiono określeniem podstawowych elementów sieci osadniczej województwa i ich powiązań komunikacyjnych oraz infrastrukturalnych, w tym kierunki powiązań transgranicznych. O ile „organizację struktury” z poprzedniej ustawy należało rozumieć jako zbiór relacji między elementami systemu, to nowa ustawa nie wprowadza tu zasadniczych zmian. W kwestii obszarów chronionych z punktu widzenia ochrony środowiska i dóbr kultury, choć poprzednio była mowa o ogólnych zasadach ochrony środowiska z uwzględnieniem obszarów chronionych, a obecnie mowa już tylko o systemie obszarów chronionych - a więc jedynie o ochronie obszarowej (przy czym obszary te ustanowione mogą być zarówno z mocy ustawy o ochronie przyrody jak i ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami czy też ustawy prawo wodne). Ochrona realizowana w sposób punktowy ujęta może być w punkcie „rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym (...) ustalone w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa”, wcześniej mowa była o zadaniach rządowych i samorządu województwa.

Pozostałe wymogi ustawy o PiZP, wobec planu zagospodarowania przestrzennego województwa nie znajdowały się we wcześniejszej ustawie, choć niektóre z nich znalazły się w PZPWZ. Dotyczy to art. 39 ust. 3 pkt 6, czyli obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi (ich uwzględnianie w PZPW nakazywała ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne; art. 84 ust. 1) i art. 39 ust. 3 pkt 8 tj. obszarów występowania udokumentowanych złóż kopalin. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego omawiał zagadnienie ochrony przed powodzią oraz wskazywał kierunki i główne zadania tej ochrony. Zasoby surowcowe znalazły uwzględnienie w rozdziale 3.2. Środowisko przyrodnicze gdzie w poświęcono temu zagadnieniu podrozdział 3.2.1.5. „Kopaliny” gdzie wymieniono udokumentowane złoża. Nowa ustawa kładzie nacisk na uwzględnianie wskazań konkretnych lokalizacji w tej dziedzinie (trudno wyobrazić sobie by mogło to się odbyć bez dokładnej części kartograficznej) mówiąc o określeniu: obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi oraz obszarów występowania udokumentowanych złóż kopalin. PZPWZ spełnia te wymogi obszary te zostały przedstawione w części graficznej.

Warto zwrócić uwagę na użytą w ustawie terminologię i taką samą jednoznacznie zrozumiałą trzeba użyć planie. Jest to szczególnie przydatne, gdyż wiadomo w czyjej kompetencji, a więc i w jakich dokumentach tych obszarów szukać. Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi zdefiniowane są w art. 82 ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne. W przypadku obszarów występowania udokumentowanych złóż kopalin, chodzi o takie złoża kopaliny – czyli zgodnie z art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. Prawo geologiczne i górnicze „takie naturalne nagromadzenie minerałów i skał oraz innych substancji stałych, gazowych i ciekłych, których wydobywanie może przynieść korzyść gospodarczą”, które posiada dokumentację geologiczną sporządzoną zgodnie z art. 41 tejże ustawy.

Zupełnie nowymi zagadnieniami, które winny znaleźć się w planach zagospodarowania przestrzennego województw są: obszary problemowe wraz z zasadami ich zagospodarowania oraz obszary metropolitalne (art. 39 ust. 3 pkt 4), a także obszary wsparcia (art. 39 ust. 3 pkt 5). Ustawodawca w art. 2 UoPiZP wyjaśnił co miał na myśli. I tak przez obszar problemowy należy rozumieć „obszar szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej lub występowania konfliktów przestrzennych wskazany z planie

zagospodarowania przestrzennego województwa (...). Obecny PZPWZ, takich obszarów nie wskazuje, dlatego identyfikacja przestrzenna i określenie zasad zagospodarowania obszarów problemowych, powinny zostać poddane wnikliwej uwadze w trakcie aktualizacji planu. Co do wskazanej w tym samym punkcie potrzeby określenia obszaru metropolitalnego czyli „obszaru wielkiego miasta oraz powiązanego z nim funkcjonalnie bezpośredniego otoczenia ustalonego w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju”, obszar taki ustalony został w strukturze funkcjonalno – przestrzennej. Jeden z sześciu obszarów to obszar wielkoprzestrzenny Nr V – Strefa koncentracji procesów urbanizacyjnych – szczeciński obszar metropolitalny wielofunkcyjnego rozwoju. Pomimo braku koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, który ostatecznie wskaże obszary metropolitalne, wydaje się, że obszar taki powinien zostać wyznaczony dla Szczecina i gmin przyległych. Warto dodać że w Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju z roku 2001 r. powstałej na podstawie ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym przedstawiono koncepcję europoli – ośrodków o znaczeniu europejskim. Wskazano że potencjalne szansę na rozwój w europejskim układzie konkurencji na m.in. Szczecin.

Kolejnym zagadnieniem, o które należy uzupełnić PZPWZ w związku z nową ustawą są tereny zamknięte i ich stref ochronnych, a czytając dosłownie przepis to o granice tych terenów (art. 39 ust. 3 pkt 7 UoPiZP). Wydaje się, iż w stosunku do terenów zamkniętych należy poprzestać na kartograficznym przedstawieniu granic, co z uwagi na fakt, iż są to „tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych”, wydaje się wystarczające, a nawet konieczne. Do takiego wniosku skłania również przepis dotyczący planów miejscowych (opracowań przeciw o wiele bardziej szczegółowych, które zgodnie z art. 4 ust. 3, na terenach zamkniętych powinny przedstawiać jedynie granice tych terenów. Co do stref ochronnych tych terenów, plan miejscowy ustalać ma ograniczenia w zagospodarowaniu przestrzennym i korzystaniu z tych terenów, tak więc celowe jest by w planie wojewódzkim wytyczne w zakresie tych ograniczeń również powinien podać.

Ustawa o PiZP w art. 39 ust. 3 pkt 5, nakazuje w PZPW określić obszary wsparcia. Chodzi tu o obszary o których mowa w ustawie z dnia 12 maja 2000 r. o zasadach wspierania rozwoju regionalnego (UoZWRR). I tu powstaje pierwszy problem bowiem ustawa ta została uchylona przez, ustawę z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju. Oczywiście nie ma żadnych przeszkód aby posłużyć się definicją zawartą w UoZWRR, która mówi, iż jest to „obszar wyodrębniony ze względu na występujące w nim problemy rozwojowe, podlegający określonym działaniom ze strony Rady Ministrów, administracji rządowej i jednostek samorządu terytorialnego”, jednakże ustawa wskazywała zasady wyodrębnia wskazując, iż zostaną one określone w narodowej strategii rozwoju regionalnego, a zobiektywowane kryteria wyodrębniania obszarów wsparcia znajdując się w programach wsparcia. Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2001 – 2006 sporządzona na podstawie ustawy o ZWRR 31 grudnia 2006 r. straci moc, a ostatni program wsparcia na rok 2004 już nie obowiązuje. W trakcie opracowania jest Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2007 – 2013, sporządzana już na podstawie nowej ustawy o Narodowym Planie Rozwoju, jednak nie wspomina już ona o obszarach wsparcia. Biorąc pod uwagę powyższe fakty, w trakcie sporządzania aktualizacji planu należy rozpatrzyć celowość uwzględniania tego zagadnienia.

Najważniejszy akt prawny, który pozwoli ustalić metodologie sporządzenia PZPW, wciąż się nie ukazał. Chodzi o rozporządzenie, które powinno zostać wydane na podstawie art. 40 UoPiZP. Minister właściwy do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej (obecnie ministrem tym jest, Minister Budownictwa i Transportu), określi

w rozporządzeniu wymagany zakres projektu planu zagospodarowania przestrzennego województwa w części tekstowej i graficznej. W oficjalnych dokumentach Ministerstwa Infrastruktury nie ma nawet projektu tego rozporządzenia. Brak tego aktu prawnego jest poważną przeszkodą dla samorządów wojewódzkich przy pracach nad aktualizacją, czy sporządzaniem nowych planów. Brak aktu wykonawczego do ustawy – jedynej dotyczącej planu wojewódzkiego – powoduje, że przepisy ustawy nie mogą być skutecznie stosowane. Uzależnienie przepisu ustawy od wejścia w życie aktu wykonawczego, powoduje że do czasu ukazania się aktu wykonawczego przepis ustawy jest martwy.

Wprowadzenie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym spowodowało, że istniejący Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego, nie odpowiada w pełni stawianym obecnie przez przepisy wymogom. Jednakże wiele elementów z nowej ustawy, pomimo braku obowiązku ich umieszczenia w starej ustawie, znalazło się w PZPWZ i należy je jedynie zaktualizować i dostosować do nowych wymagań. Przepis przejściowy ustawy określony w art. 87 ust. 2 podtrzymuje moc wszystkich PZPW uchwalonych po 1 stycznia 1999 r. Podjęcie prac nad zmianą planu należy rozważyć pod kątem nowych zadań stawianych przez prawo. Należy jednak wziąć pod uwagę brak najważniejszego przepisu wykonawczego w tym zakresie, który może pojawić się w trakcie prac lub już po ich zakończeniu. Z tego powodu, oraz wątpliwości czysto prawnych, co do obowiązywania przepisów w przypadku braku aktu wykonawczego do tych przepisów, wydaje się bezcelowe rozpoczynania aktualizacji PZPWZ przed wejściem w życie wspomnianego rozporządzenia.

1.1.2. Zmiany innych aktów prawnych

Poza wejściem w życie ustawy o PiZP, skutki dla Planu zagospodarowania województwa zachodniopomorskiego wprowadziły też inne nowe rozwiązania prawne. Wspomniano już o ustawie z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju, która uchyliła ustawę o ZWRR. Sprawia to w wątpliwość, o czym już była mowa, sensowności określania obszarów wsparcia.

Z nowymi rozwiązaniami prawnymi mamy też do czynienia w dziedzinie ochrony przyrody oraz ochrony zabytków i dóbr kultury. Zagadnienia te regulują obecnie: ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (UoOP) oraz ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (UoOZiONZ).

W dziedzinie ochrony przyrody zaszły pewne zmiany w kwestii, którą musi określić PZPW. Chodzi tu o system obszarów ochrony przyrody. Zastąpiona przez nową ustawę ustawa z dnia 16 października 1991 r. o ochronie przyrody, wyodrębniła krajowy system obszarów chronionych (KSOCH) który tworzyły: parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe i obszary chronionego krajobrazu. System ten, jak wskazywała ustawa, stanowił „układ przestrzenny wzajemnie uzupełniających się form ochrony, łączonych korytarzami ekologicznymi”. Mimo, że ustawa z 2004 roku nie wspomina już o KSOCH, ani o żadnym innym systemie, to system obszarów chronionych należy określić w PZPW, gdyż jest to wymóg ustawy o PiZP (art. 39 ust. 3 pkt 2). Wskazanie, że chodzi tu o system obszarów, stwarza potrzebę uwzględnienia powiązań między poszczególnymi obszarami. System ten musi oczywiście być spójny z systemem ogólnokrajowym i europejskim.

Ustawa wprowadziła nową formę ochrony przyrody, którą są obszary Natura 2000. Obszary te są lub zostaną powołane w oparciu o wytyczne prawa Unii Europejskiej. Sieć obszarów Natura 2000 obejmuje obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) i specjalne

obszary ochrony siedlisk (SOO). Obszary te mogą pokrywać się częściowo lub nawet objąć w całości inne formy ochrony. Odmienna procedura sporządzania OSO i SOO, a także opóźnienia w pracach nad powołaniem tych obszarów spowodowały, że obecnie powołano jedynie obszary specjalnej ochrony ptaków. Lista specjalnych obszarów ochrony siedlisk przekazana jest Komisji Europejskiej w celu zatwierdzenia – co sprawia, że pomimo iż nie zostały one jeszcze formalnie powołane, podlegają one ochronie (zabrania podejmowania się działań mogących w znaczący sposób pogorszyć stan siedlisk i gatunków chronionych). Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego należy uzupełnić o obszary Natura 2000 oraz uaktualnić o nowo powstałe inne formy ochrony.

Z wejściem w życie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody wiąże się jeszcze jedna, istotna dla PZPWZ zmiana. Parki narodowe, rezerwy przyrody, parki krajobrazowe muszą - tak jak poprzednio - posiadać planu ochrony. Rozszerzono jednak obowiązkowy zakres tych planów. Dodano do wymaganych wcześniej ustaleń do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, również obowiązek zapisania ustaleń do studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, planów zagospodarowania przestrzennego województwa, dotyczące eliminacji lub ograniczenia zagrożeń zewnętrznych. Tak więc w przypadku powstania nowych planów ochrony należy ustalenia w nich zawarte, przenieść do PZPWZ.

Obok wartości przyrodniczych, część form ochrony przyrody chroni również wartości kulturowe; park krajobrazowy „obejmuje obszar chroniony ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne i kulturowe oraz krajobrazowe (...)” (art. 16 ust. 1 UoOP); obszar chronionego krajobrazu „obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz (...)” (art. 23 ust. 1 UoOP), a zespoły przyrodniczo- krajobrazowe to „fragmenty krajobrazu naturalnego i kulturowego zasługujące na ochronę ze względu na ich walory widokowe i estetyczne” (art. 43 UoOP). Jednakże ustawa o ochronie przyrody, skupiając się na ochronie gatunków roślin, zwierząt, grzybów i typów siedlisk nie przywołuje jakichś szczególnych warunków kwalifikowania, czy ochrony wartości kulturowych, dlatego należy ją w tym zakresie stosować komplementarnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, wprowadziła kilka nowych rozwiązań w systemie ochrony zabytków. Dotyczyły one głównie uporządkowania przepisów w tej dziedzinie, gdyż poprzednia ustawa z dnia 15 lutego 1962 r. o ochronie dóbr kultury, była już tak wiele razy zmieniana, że postanowiono stworzyć od początku nowy dokument prawny. W nowej ustawie ustalono jasno 4 formy ochrony zabytków:

- 1) wpis do rejestru zabytków;
- 2) uznanie za pomnik historii,
- 3) utworzenie parku kulturowego;
- 4) ustalenia dot. ochrony w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

Dwie ostatnie formy nie były wymienione w poprzedniej ustawie, choć ustalenie ochrony w planach miejscowych były podejmowane. Jednak obecnie jest jasno wskazane, że zapis planu miejscowego decyduje o tym, iż nieruchomość staje się zabytkiem podlegających ochronie ustawowej z wszystkimi tego konsekwencjami. Parki kulturowe to zupełnie nowa forma ochrony. Powoływanie i zarządzanie tymi parkami leży w kompetencji organów gminnych.

Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami w art. 18 ustala przepisy dotyczące również planu zagospodarowania przestrzennego województwa. W ust. 1 podobnie jak w poprzedniej ustawie jest mowa o uwzględnianiu ochrony zabytków i opieki nad zabytkami m.in. w planach zagospodarowania przestrzennego województw. Zagadnienie rozszerza ust. 2, który nakazuje w planach w szczególności:

- 1) uwzględniać krajowy program ochrony zabytków i opieki nad zabytkami (to nowy dokument wprowadzony przez ustawą);
- 2) określić rozwiązania niezbędne do zapobiegania zagrożeniom dla zabytków, zapewnienia im ochrony przy realizacji inwestycji oraz przywracania zabytków do jak najlepszego stanu;
- 3) ustalić przeznaczenie i zasady zagospodarowania terenu uwzględniające opiekę nad zabytkami.

IV. WNIOSKI DO ZMIAN PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIO-POMORSKIEGO WYNIKAJĄCE ZE STRATEGII, PROGRAMÓW I PLANÓW OBOWIĄZUJĄCYCH NA POZIOMIE WOJEWÓDZKIM

1. Analiza i wnioski z dokumentów wykonanych na szczeblu krajowym

Najważniejszymi dokumentami planistycznymi, określającymi cele i kierunki rozwoju Polski i jej regionów oraz przemian w przestrzeni kraju w nadchodzącym okresie programowania Unii Europejskiej jest Narodowy Plan Rozwoju, Narodowa strategia rozwoju regionalnego na lata 2007 – 2013 (NSRR) oraz Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju.

Narodowy Plan Rozwoju

Narodowy Plan Rozwoju (NPR) jest dokumentem określającym strategię społeczno-gospodarczą Polski. Obecnie realizowany jest NPR na lata 2004 – 2006, który był tworzony głównie po to, aby przedstawić Unii Europejskiej dokument opisujący działania, które zostaną sfinansowane ze środków funduszy strukturalnych. Analizy dokumentów na potrzeby oceny planu zagospodarowania województwa należy jednak oprzeć o nadchodzący okres budżetowy i programowania Unii Europejskiej czyli lata 2007 – 2013.

Obecnie trwają prace nad Narodowym Programem Rozwoju na lata 2007 – 2013. NPR 2007 – 2013 (stan na 2015 listopada 2005 r.) spaja wszystkie przedsięwzięcia i działania o charakterze rozwojowym podejmowane w kraju. To kompleksowy program rozwoju społeczno-gospodarczego, który ma być finansowany przy współudziale środków unijnych oraz ze środków krajowych. Zgodnie z ustawą z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju – NPR uwzględnia się cele zawarte w:

- 1) narodowej strategii rozwoju regionalnego,
- 2) strategiach sektorowych,
- 3) strategiach rozwoju województw,
- 4) programach wieloletnich,
- 5) koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju,
- 6) założeniach polityki naukowej i naukowo – technicznej państwa oraz założeniach polityki innowacyjnej państwa.

NPR 2007 – 2013 formułuje trzy cele strategiczne:

1. Utrzymanie gospodarki na ścieżce wysokiego wzrostu gospodarczego.
2. Wzmocnienie konkurencyjności regionów i przedsiębiorstw oraz wzrost zatrudnienia.
3. Podniesienie poziomu spójności społecznej (zmniejszanie różnicowań w wykorzystaniu zasobów ludzkich między poszczególnymi regionami), gospodarczej (zmniejszanie różnicowań w poziomie rozwoju gospodarczego między poszczególnymi regionami)

i przestrzennej (eliminowanie barier dostępności regionów peryferyjnych ich lepsze powiązanie z obszarami centralnymi).

Priorytety strategiczne NPR to:

- 1. Wiedza i kompetencje** rozumiane jako poprawa jakości kształcenia, jego upowszechnienie na poziomie średnim i wyższym oraz promocja idei uczenia się przez całe życie.
- 2. Zatrudnienie, aktywizacja i mobilność** rozumiane jako dążenie do tworzenia nowych miejsc pracy i zwiększanie zatrudnialności oraz uzyskanie mobilności zasobów siły roboczej w celu lepszego dostosowania popytu i podaży na rynku pracy, a tym samym ograniczenia bezrobocia i wykluczenia społecznego.
- 3. Przedsiębiorczość i innowacyjność** rozumiane jako tworzenie nowych obszarów aktywności gospodarczej, zwiększanie efektywności i produktywności istniejących form gospodarowania, kreowanie postaw innowacyjnych w społeczeństwie oraz włączanie nauki w rozwój gospodarczy.
- 4. Integracja społeczna** rozumiana jako stan sprawiedliwej, wolnej od nierówności struktury społecznej, którego osiągnięcie jest możliwe poprzez działania wspólnotowe oparte na zasadach dialogu wzajemności i równorzędności, a w rezultacie prowadzące do celu, jakim jest funkcjonowanie społeczeństwa w warunkach demokratycznego ładu społecznego, wyznaczonego współuczestnictwem, rządami prawa i poszanowaniem różnorodności kulturowej, w którym obowiązują i są realizowane podstawowe prawa człowieka i obywatela oraz skutecznie wspomagane są jednostki i grupy w realizacji ich życiowych celów.
- 5. Inwestycje i gospodarowanie przestrzenią** rozumiane jako wzrost inwestycji odpowiadających wyzwaniom postępu technologicznego i społeczeństwa informacyjnego, rozbudowujących i modernizujących infrastrukturę techniczną kraju oraz zapewniających realizację zasady zrównoważonego rozwoju. Niezbędnym jest utrzymanie kapitału przyrodniczego kraju oraz zapewnienie wysokiej efektywności wykorzystania zasobów naturalnych wraz z promowaniem ekoinnowacyjności.
Szczególne znaczenie ma rozwój infrastruktury technicznej, tj. infrastruktury energetycznej, transportowej i telekomunikacyjnej, która wpływa na poziom konkurencyjności gospodarki. Rozbudowa infrastruktury, uwzględniająca zarówno potrzeby materialne, jak i ład przestrzenny, przyczyni się do umocnienia spójności społeczno-gospodarczej kraju. Priorytet ten obejmuje działania, które przyczynią się do wykorzystania dobrze wykształconej policentrycznej struktury funkcjonalno-przestrzennej kraju, do dynamizacji rozwoju Polski i przełamywania jej cywilizacyjnych opóźnień. Dzięki tym działaniom możliwa będzie w większym stopniu dyfuzja rozwoju z miejsc i ośrodków już obecnie najlepiej rozwiniętych i mających największe szanse na utrzymanie wysokiego wzrostu do obszarów słabiej rozwiniętych. Potrzebują one przyspieszonego wyposażenia w odpowiednią infrastrukturę, szczególnie transportową i telekomunikacyjną.
- 6. Dobre rządzenie** rozumiane jako usprawnienie administracji państwa i uczynienie jej służebną wobec obywateli i potrzeb społecznych oraz zdolną do partnerskiego współdziałania z podmiotami sektora obywatelskiego. elektronicznej administracji. A równocześnie inicjowane będą przedsięwzięcia zorientowane na zapewnienie wpływu organizacji pozarządowych i obywateli na projektowanie i prowadzenie polityk publicznych

oraz pobudzanie aktywności obywatelskiej i obywatelskiego zaangażowania w sprawy publiczne.

Do realizacji priorytetów Narodowego Planu Rozwoju zaproponowano 117 działań ujętych w 24 kierunkach. Wynikają one z dokumentów strategicznych zarówno horyzontalnych, sektorowych, jak i regionalnych oraz stanowią podstawę do opracowania programów operacyjnych. Każdy kierunek działań nawiązuje do kilku priorytetów. Zwłaszcza 5. priorytet „Inwestycje i gospodarowanie przestrzenią” powinien znaleźć swoje odzwierciedlenie w planach zagospodarowania przestrzennego województw. Do realizacji tego priorytetu wytyczono 5 kierunków działań:

1. Rozwój miast i obszarów wiejskich – realizowany przez:
 - a) wzmocnienie ponadregionalnych ośrodków wzrostu,
 - b) aktywizację subregionalnych i regionalnych ośrodków rozwoju,
 - c) rozwój infrastruktury małych miast i obszarów wiejskich,
 - d) racjonalne gospodarowanie przestrzenią miast i obszarów wiejskich (m.in. niedopuszczenie do niekontrolowanego rozprzestrzeniania się miast),
 - e) wspieranie rozwoju obszarów rolniczych,
 - f) wykorzystanie specyficznych uwarunkowań regionalnych i lokalnych dla rozwoju, jak np. walory turystyczno – krajoznawcze, kulturowe, klimatyczne,
 - g) wspieranie przekształceń obszarów problemowych w kierunku aktywizacji ich potencjałów gospodarczych, społecznych i środowiskowych.
2. Rozwój i modernizacja infrastruktury transportowej – realizowany przez:
 - a) budowę i przebudowę infrastruktury drogowej,
 - b) budowę i przebudowę infrastruktury kolejowej,
 - c) rozwój transportu lotniczego,
 - d) modernizację i rozbudowę transportu drogą wodną,
 - e) poprawę efektywności ekonomicznej i organizacji infrastruktury transportowej,
 - f) poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - g) rozwój transportu intermodalnego.
3. Usprawnienie infrastruktury energetycznej – zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego – realizowany przez:
 - a) rozwój infrastruktury rynków i bezpieczeństwa dostaw paliw i energii elektrycznej,
 - b) rozbudowę i modernizację systemów dystrybucji energii elektrycznej, ciepła i gazu ziemnego,
 - c) zwiększenie stopnia wykorzystania energii pierwotnej i obniżenie energochłonności gospodarki,
 - d) wzrost udziału energii ze źródeł odnawialnych i paliw alternatywnych,
 - e) ograniczenie negatywnego oddziaływania tradycyjnej elektroenergetyki na środowisko.

4. Inwestycje służące ochronie środowiska – realizowany m.in. przez:
 - a) rozwój nowoczesnego systemu gospodarowania odpadami
 - b) budowę i modernizację komunalnych oczyszczalni i systemów kanalizacyjnych
5. Racjonalna gospodarka zasobami naturalnymi – realizowana m.in. przez:
 - a) prowadzenie zrównoważonej gospodarki wodnej,
 - b) wdrażanie zrównoważonej, wielofunkcyjnej gospodarki leśnej,
 - c) rozwój i wzmocnienie systemu obszarów chronionych,
 - d) kierunkowa rekultywacja gleb dla potrzeb nowych inwestycji,
 - e) prowadzenie zrównoważonej gospodarki zasobami złóż kopalin.

W celu realizacji strategii tworzy się:

- 1) Sektorowe programy operacyjne.
- 2) Regionalne programy operacyjne.
- 3) inne Programy operacyjne.
- 4) Strategie wykorzystania Funduszu Spójności.

Programy te i strategia powinny być zgodne z PZPW zwłaszcza w zakresie lokalizacji inwestycji, o których w nich mowa.

Oczywiście trzeba zauważyć, że nie ma bezpośredniego obowiązku uwzględniania NPR w planach zagospodarowania przestrzennego województw (PZPW). NPR uwzględnia cele zawarte m.in. w strategiach rozwoju województw i w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, a z kolei te dokumenty muszą być uwzględnione w PZPW. Jednakże należy dążyć do spójności tych dokumentów.

Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego

Istotnym dokumentem rządowym określającym uwarunkowania, cele i kierunki wspierania rozwoju regionalnego przez państwo oraz polityki sektorowej w województwach jest Narodowa strategia rozwoju regionalnego (NSRR). Do końca 2006 r. funkcjonuje strategia na lata 2004 – 2006, lecz podobnie jak w przypadku NPR przy aktualizacji PZPW, należy się skupić na następnym okresie planowania w UE 2007 – 2013. Projekt NSRR 2007 – 2013 zaakceptowany został przez Radę Ministrów 6 września 2005 r. Dokument ten przedstawia diagnozę sytuacji społeczno – gospodarczej województw, identyfikując główne problemy regionalne Polski do których zalicza: polaryzację terytorialną, zagrożenie marginalizacją, kształtowanie się obszarów metropolitalnych oraz restrukturyzacja gospodarcza, społeczna i przestrzenna. Strategiczne cele polskiej polityki regionalnej na lata 2007 – 2013 przedstawione w NSRR wyznaczają 3 cele kierunkowe:

1. Większa konkurencyjność regionów.
2. Większa spójność gospodarcza, społeczna i przestrzenna.
3. Szybszy wzrost – wyrównywanie szans rozwojowych.

W ramach tych celów wyznaczone się priorytety. I tak w ramach:

- celu 1. – jest 6 priorytetów,
- celu 2. – 6 priorytetów, przy czym każdemu priorytetowi wyznaczono kierunki działań wraz z obszarem działań (w sumie 26 kierunków),
- celu 3. – 5 priorytetów.

Obszar działań w ramach kierunków 2 celu „Większa spójność gospodarcza, społeczna, i przestrzenna” obejmuje wybrane województwa (15 kierunków) lub cały obszar kraju (11 kierunków). Warto wymienić te kierunki, które nie będą realizowane w całym kraju, a które obejmują województwo zachodniopomorskie. Są nimi:

W ramach priorytetu 2.1: Budowa ponadwojewódzkich kompleksowych struktur funkcjonalno – przestrzennych i gospodarczych:

- tworzenie pasma rozwoju społeczno – gospodarczego w województwach zachodnich w oparciu o projektowany środkowoeuropejski korytarz transportowy (oprócz zachodniopomorskiego również lubuskiego i dolnośląskie),
- rozwój obszaru funkcjonalnego wybrzeża Morza Bałtyckiego z uwzględnieniem stanu infrastruktury transportowej (oprócz zachodniopomorskie również pomorskie i warmińsko – mazurskie),
- wsparcie współpracy ponad regionalnej i wspólnych inicjatyw województw mających na celu efektywne wykorzystanie endogenicznych walorów o zbliżonym charakterze lub rozwiązywanie podobnych problemów społeczno-ekonomicznych (dotyczy co najmniej dwóch województw które podejmą wspólna inicjatywę dla realizacji tego kierunku).

W ramach priorytetu 2.2: Przekształcenia społeczne i gospodarcze na obszarach problemowych:

- przełamywanie barier rozwojowych oraz tworzenie warunków dla aktywizacji społeczno – gospodarczej na obszarach popegeerowskich (zachodniopomorskie, lubuskie, dolnośląskie, pomorskie, kujawsko – pomorskie, warmińsko – mazurskie),

W ramach priorytetu 2.6: Rozwój współpracy terytorialnej:

- rozwój współpracy transgranicznej (wszystkie województwa przygraniczne).

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju

Dokumentem sporządzanym na szczeblu krajowym mającym najważniejszym znaczenie dla planu zagospodarowania przestrzennego województwa jest Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju (KPZK). To ona realizują politykę państwa w pod względem zagospodarowania przestrzennego, określa rozmieszczenie infrastruktury o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, wskazuje obszary problemowe o znaczeniu krajowym, wyznacza obszary metropolitalne, a te wszystkie zagadnienie zgodnie z ustawą zostać uwzględnione w PZPW .

Koncepcja powinna zostać stworzona na podstawie art. 47 pkt. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Do dzisiaj koncepcja się nie ukazała, nie przedstawiono również oficjalnego projektu tego opracowania. Dokumentem sporządzonym wcześniej na podstawie poprzedniej ustawy była Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju z 2001 roku i została ona uwzględniona w obecnym PZPW, (co ciekawe koncepcja ta nie została podtrzymana w mocy przepisami przejściowymi

ustawy o PiZP, mimo iż podtrzymano w mocy wszystkie inne najważniejsze dokumenty planistyczne sporządzone na podstawie poprzedniej ustawy – co tym bardziej utwierdza w przeświadczeniu, że w pracach nad aktualizacją PZPW koncepcja ta może być traktowana jedynie jako dokument pomocniczy).

Krajowy program oczyszczania ścieków komunalnych

Przetransponowanie do polskiego prawa dyrektyw unijnych spowodowało powstanie również innych dokumentów na szczeblu krajowym. Z ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne wynika obowiązek sporządzenia Krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych (KPOŚK) (art. 41 ust. 3.) oraz jego aktualizacją co dwa lata (art. 43 ust. 4). Program ten sporządzono w grudniu 2003 r. a w maju 2005 roku sporządzono jego pierwszą aktualizację. Program identyfikuje aglomeracje na potrzeby oczyszczania ścieków na podstawie Równoważnej Liczby Mieszkańców (RLM) i dzieli aglomeracje ze względu na ten wskaźnik na 3 grupy. Program dokonuje następnie oceny stanu ich wyposażenia w systemy kanalizacji zbiorczej i oczyszczalnie ścieków oraz zagospodarowania osadów powstających na oczyszczalniach ścieków oraz określa:

- potrzeb rozbudowy, budowy i modernizacji systemów kanalizacji,
- potrzeb rozbudowy, budowy i modernizacji komunalnych oczyszczalni ścieków,
- kierunków zagospodarowania osadów,
- zasady finansowanie inwestycji w tym zakresie.

Dokument ten przedstawia wykaz niezbędnych przedsięwzięć w zakresie wyposażenia aglomeracji w systemy kanalizacji zbiorczej i oczyszczalnie ścieków komunalnych w latach: 2005, 2006 – 2010; 2011 – 2013; 2014 – 2015.

Należy przypomnieć, że w art. 39 ust. 3 ustawa o PiZP) nakazuje uwzględnić ustalenia strategii rozwoju województwa oraz określić w szczególności m.in.:

- 1) podstawowe elementy sieci osadniczej województwa i ich powiązań komunikacyjnych oraz infrastrukturalnych, w tym kierunki powiązań transgranicznych;
- 3) rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym.

Dlatego KPOŚK powinien znaleźć odzwierciedlenie w planie zagospodarowania województwa.

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025

Kolejnym dokumentem sporządzonym na szczeblu rządowym jest Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025 (PTP 2006 – 2025). Dokument ten przedstawia cele polityki transportowej:

- Cel 1: Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki.
- Cel 2: Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego.
- Cel 3: Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego.
- Cel 4: Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.

Cel 5: Poprawa bezpieczeństwa.

Cel 6: Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

Dokument przedstawia również zasady prowadzenia polityki transportowej przyjmując jako nadrzędną: zasadę równoważenia rozwoju systemu transportowego, przy formułowaniu polityki transportowej przyjęto następujące zasady podstawowe:

- **zasadę wpływania na popyt na transport i sposób jego zaspokajania;**
- **zasadę wspierania** energooszczędnych i mniej obciążających środowisko gałęzi i form transportu: transport szynowy, morski i wodny śródlądowy, rowerowy i ruch pieszy;
- **zasadę zapewnienia równowagi** między zaspokajaniem potrzeb transportu międzynarodowego (w tym tranzytowego i turystycznego), krajowego, regionalnego i lokalnego; zgodnie z tą zasadą przy programowaniu inwestycji infrastrukturalnych pierwszeństwo mieć powinny projekty służące równocześnie możliwie największej liczbie grup użytkowników;
- **zasadę racjonalizacji obsługi ruchu tranzytowego**, poprzez włączanie tras lub węzłów sieci tranzytowej do sieci krajowej, a także minimalizowanie negatywnych skutków ruchu tranzytowego (obciążenie środowiska, wypadkowość, przestępczość) i zwiększanie udziału energooszczędnych środków przewozowych (przejmowanie ładunków w ruchu kolejowym i morskim);
- **zasadę zachowania właściwych proporcji** między rozbudową infrastruktury a utrzymaniem i przebudową istniejących zasobów;
- **zasady podziału ról** w zarządzaniu, regulacji rynku i w procesie prywatyzacji;
- **zasady finansowania.**

Przyjęto 10 priorytetów krajowej polityki transportowej:

1. radykalna poprawa stanu dróg wszystkich kategorii (rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni), rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią transeuropejską,
2. unowocześnienie kolei poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji między operatorami (w ruchu pasażerskim i towarowym),
3. poprawa bezpieczeństwa w transporcie,
4. poprawa jakości transportu w miastach,
5. poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitarnych i regionach,
6. rozwój systemów intermodalnych,
7. rozwój rynku usług lotniczych – zniesienie barier, szczególnie dla małych przewoźników i lotnisk regionalnych,
8. wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych z poprawą dostępu do nich w skali regionów i kraju,
9. wspieranie przewoźników w rozszerzaniu oferty obsługi transportowej,
10. poprawa warunków funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego.

Następnie określono kierunki rozwoju transportu w dziewięciu najważniejszych dziedzinach tj. w:

1. transporcie kolejowym,
2. transporcie drogowym,
3. transporcie lotniczym,
4. transporcie morskim,
5. transporcie wodnym śródlądowym,
6. transporcie intermodalnym,
7. bezpieczeństwie w transporcie,
8. transporcie w miastach,
9. postępie technicznym oraz zaawansowanych systemach organizacji i zarządzania w transporcie.

Strategia Rozwoju Infrastruktury Transportu

Dokumentem sporządzonym wcześniej, ale będącym komplementarnym dla PTP jest Strategia Rozwoju Infrastruktury Transportu na lata 2004 – 2006 i lata dalsze (SRIT). Strategia ta w sposób zwięzły przedstawia uwarunkowania oraz cele strategii rozwoju infrastruktury i program ich realizacji. Zaś podcelem niniejszej strategii jest polepszenie dostępności transportowej Polski; w pierwszej kolejności – do 2006 r. – poprzez poprawę połączeń Warszawy ze stolicami europejskimi, a w drugiej kolejności – do 2013 r. – poprzez poprawę połączeń z głównymi regionami kraju. Inwestycje realizujące te priorytety pozwolą osiągnąć następujące cele:

- zapewnienie sprawnych połączeń transportowych służących intensyfikacji wymiany handlowej na Jednolitym Rynku,
- poprawa dostępności głównych aglomeracji miejskich w Polsce, stanowiących ważne ośrodki wzrostu gospodarczego,
- wspomaganie rozwoju regionów,
- poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym eliminacja wysokich kosztów społecznych i ekonomicznych wypadków drogowych,
- obniżenie kosztów środowiska wynikające ze zrównoważenia rozwoju sektora transportowego,
- rozwój systemów intermodalnych.

Cele te są uwzględniane w projektach infrastruktury transportowej, współfinansowanych przez Fundusz Spójności i ERDF. Mieszczą się one w 3 i 5 osiach rozwojowych NPR 2004 – 2006, a także wspierają oś 1 i 2 tego planu.

Działania na rzecz rozwoju infrastruktury transportowej ujęte w SRIT, a dotyczące województwa zachodniopomorskiego obejmują:

- I. Rozwój połączeń lądowych i lotniczych stolicy i głównych ośrodków gospodarczych Polski z Krajami Unii Europejskiej i krajami sąsiedzkimi dla zwiększenia wymiany handlowej oraz przyciągnięcia inwestorów.

Działanie to w okresie do 2013 roku obejmuje m.in.:

- przebudowę autostrady A6 od Szczecina do zachodniej granicy państwa i połączenie jej z niemiecką autostradą Nr 11 w Kołbaskowie,
 - modernizację linii kolejowych leżących w transeuropejskich korytarzach transportowych oraz objętych międzynarodowymi umowami AGC/ AGTC.
- II. Rozwój połączeń lądowych i lotniczych głównych aglomeracji miejskich, węzłów kolejowych i regionów kraju, w celu lepszego wykorzystania ich potencjału gospodarczego oraz zwiększenia konkurencji pomiędzy regionami.

Ze względu na komplementarność Działań I i II, do najistotniejszych efektów obydwu działań należy:

- wzmocnienie możliwości gospodarczych głównych miast Polski: Warszawy, Łodzi, Poznania, Krakowa, Katowic, Gdańska, Wrocławia, Szczecina,
- wzmocnienie peryferyjnie usytuowanych wschodnich obszarów kraju,
- zwiększenie dostępności głównych lotnisk dla mieszkańców regionów Polski,
- zwiększenie dostępności głównych portów morskich.

Ponadto Działanie II w okresie do 2013 roku obejmuje m.in.:

1. Budowę drogi ekspresowej S3 łączącej Szczecin, z autostradami A-2 i A-4.
 2. Modernizację linii kolejowych między głównymi węzłami kolejowymi kraju: Warszawa – Łódź, Wrocław – Szczecin (C-E 59), Warszawa – Lublin (Linia Nr 7), Poznań – Inowrocław (Linia Nr 353) oraz Katowice – Kluczbork – Poznań (Linia Nr 272); ponadto modernizacja linii kolejowych Psary – Kozłów – Kraków (Linia Nr 64) oraz Tunel – Sosnowiec (Linia Nr 62) usprawniających połączenie Warszawy odpowiednio z Krakowem i Katowicami.
 3. Rozwój głównych regionalnych portów lotniczych w Gdańsku i w Krakowie oraz pozostałych dziesięciu portów regionalnych.
- III. Rekonstrukcja zasadniczej sieci dróg w Polsce, w celu dostosowania do standardu nacisku 11,5 tony/oś.

Zadanie dostosowania części dróg krajowych, do standardu Unii Europejskiej, zgodnego ze zobowiązaniem Polski zawartym w załączniku nr 2 traktatu akcesyjnego Polski i UE będzie realizowane przez rekonstrukcję dróg leżących w międzynarodowych korytarzach transportowych, których w perspektywie 10 lat nie przewidziano do przebudowy w standardzie autostrady lub drogi ekspresowej. Rekonstrukcja zostanie przeprowadzona głównie na drogach krajowych nr 1, 2, 3, 4, 6, 8, 18, 50 i obejmie do 2006 roku około 750 km dróg.

IV. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie.

Główne działania w tym zakresie skupiać się będą na poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, co zamierza się zrealizować, obok budowy dróg bezkolizyjnych o wysokim standardzie, poprzez budowę obwodnic miast i miejscowości. Ruch tranzytowy (w tym szczególnie samochodów ciężarowych) przez zabudowę miejską powoduje duże zagrożenie dla bezpieczeństwa mieszkańców i wzrost wypadkowości. Planuje się, że w okresie budżetowym 2004 – 2006 powstanie około 60 obwodnic, zaś do roku 2013 łącznie 97 obwodnic. Przewiduje się również przebudowę przejazdów przez miasta sprawujące zarząd drogą krajową. Wybór projektów zgłoszonych przez 65 miast zostanie dokonany w oparciu o następujące kryteria:

- lokalizacja na drogach TEN,
- redukcja potencjalnej liczby wypadków, w tym potencjalnej liczby ofiar śmiertelnych,
- wskaźnik korzyści do kosztów,
- powiązanie z innymi projektami na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w rozpatrywanym obszarze,
- dojrzałość projektu umożliwiająca jego wdrożenie w okresie dostępności środków finansowych.

V. Rozwój infrastruktury portów morskich.

Priorytetem będzie rozwój portów w trójmieście, ukierunkowany na zwiększenie konkurencyjności przeładunków drobnicowych, w tym kontenerów. Zespół portowy Szczecin – Świnoujście zachowa swój tranzytowy charakter dla państw południowej Europy dla ładunków masowych i drobnicowych. Główny nacisk inwestycyjny zostanie położony na rozbudowę infrastruktury portowej jak również na rozbudowę dróg dojazdowych.

VI. Rozwój infrastruktury transportu intermodalnego.

Celem działania jest stworzenie sprawnego systemu przewozów ładunków różnymi gałęziami transportu poprzez budowę terminali transportu kombinowanego na bazie istniejącej infrastruktury kolejowej oraz dalszy ich rozwój do postaci centrów logistycznych. Realizacja tych zamierzeń pozwoli zwiększyć udział w przewozach jednostek ładunkowych, a tym samym usprawnić proces przewozu i obniżyć koszty funkcjonowania transportu. Zapewni to lepszą integrację różnych gałęzi transportu, poprzez stworzenie łańcuchów transportowych łączących przewóz, czynności ładunkowe i usługi logistyczne.

2. Analiza i wnioski z dokumentów wykonanych na szczeblu wojewódzkim

Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego⁴

Najważniejszym dokumentem wykonanym na szczeblu wojewódzkim mającym wpływ na plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego jest strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego. Należy przypomnieć, że uwzględnienie strategii rozwoju w planie wojewódzkim jest obowiązkiem ustawowym art. 39 ust. 3 UoPiZP. Powstała w roku 2000 Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego jest obecnie aktualizowana. Aktualizacja posiada horyzont czasowy do 2020 r. Aktualizowana strategia pod względem wyzwań stawianych na przyszłość nawiązuje do celów i priorytetów NPR 2003-2013 oraz projektu NSRR 2007 – 2013. Wyzwania rozwojowe stawiane w aktualizowanej strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego (SRWZ) obejmują następujące cele strategiczne:

- 1) WZROST INNOWACYJNOŚCI I EFEKTYWNOŚCI GOSPODAROWANIA,
- 2) WZMACNIANIE MECHANIZMÓW RYNKOWYCH I OTOCZENIA GOSPODARCZEGO,
- 3) WZMOCNIENIE KONKURENCYJNOŚCI PRZESTRZENNEJ REGIONU,

⁴ Przedstawione w celach kierunkowych działania są tylko propozycją działań, poprzez realizację których będzie można osiągnąć zamierzone cele.

- 4) ZACHOWANIE I OCHRONA WARTOŚCI PRZYRODNICZYCH, RACJONALNA GOSPODARKA ZASOBAMI,
- 5) BUDOWANIE OTWARTEJ I KONKURENCYJNEJ SPOŁECZNOŚCI,
- 6) WZROST TOŻSAMOŚCI I SPÓJNOŚCI SPOŁECZNEJ.

W ramach celów strategicznych wyznaczone zostały cele kierunkowe, a im przypisane zostały najważniejsze działania dla ich realizacji. Większość z działań, które mają je realizować trudno odnieść do PZPW z uwagi na ich charakter. Obejmują one wspieranie i promocje pewnych zachowań, tworzenie systemu zarządzania itp. Nie są one treścią PZPW jak również nie są identyfikowane z konkretnymi lokalizacjami. Z tego powodu przedstawione zostaną działania, które mogą być powiązane z PZPW. Są to następujące cele:

Cel 1. WZROST INNOWACYJNOŚCI I EFEKTYWNOŚCI GOSPODAROWANIA:

1.2. Rozwój i promocja produktów turystycznych regionu – przykładowe działania:

- restrukturyzacja, rozwój, identyfikacja oraz promocja markowych produktów turystycznych regionu w zakresie turystyki wodnej (żeglarstwo morskie i śródlądowe, kajakarstwo, windsurfing morski i śródlądowy, sporty motorowodne morskie i śródlądowe), turystyki pieszej i rowerowej, turystyki specjalistycznej (myślistwo, wędkarstwo morskie i śródlądowe, golf, jazda konna), turystyki biznesowej, turystyki rehabilitacyjnej, uzdrowiskowej oraz zdrowotnej, turystyki miejskiej i kulturowej, turystyki wypoczynkowo – rekreacyjnej, turystyki przygranicznej, agroturystyki i ekoturystyki oraz turystyki lotniczej (sporty lotnicze: szybownictwo, motolotniarstwo, paralotniarstwo, spadochroniarstwo);
- wspieranie rozwoju turystyki lotniczej rozwijanej na bazie istniejących lotnisk i lądowisk;
- wspieranie i promocja produktów turystycznych związanych z wykorzystaniem zasobów środowiska kulturowego;
- podejmowanie działań ochronnych przez wprowadzanie ograniczeń pozwalających zmniejszyć skalę antropopresji w zlewniach wód powierzchniowych położonych na terenach rekreacyjnych (na przykład reżimy agrotechniczne);
- zidentyfikowanie zasobów środowiskowych będących podstawą do rozwoju turystyki i agroturystyki, opracowanie zasad ochrony tych terenów, wymaganych działań ochronnych i systemów monitorowania zagrożeń;
- rozwój zrównoważonej turystyki (dostosowanie jej intensywności oraz działań inwestycyjnych i organizacyjnych do chłonności środowiska na danym terenie oraz minimalnych reżimów ochronnych zapewniających utrzymanie w odpowiednim stanie lokalnych walorów przyrodniczych i ich zdolności do samoodnowy;

1.5. Rozwój gospodarki morskiej – przykładowe działania:

Wspieranie rozwoju każdego z dziewięciu obszarów funkcjonalnych gospodarki morskiej (czyli transportu morskiego, gospodarki portowej, przemysłu stoczniowego, rybołówstwa morskiego, żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej, eksploatacji polskiej strefy ekonomicznej Bałtyku, ochrony środowiska i bezpieczeństwa morskiego, infrastruktury społecznej oraz turystyki – związanych z morzem).

1.6. Restrukturyzacja i wspieranie prorynkowych form produkcji rolnej i rybołówstwa w tym aktywizacja obszarów wiejskich w kierunku ich wielofunkcyjnego rozwoju i wzrostu efektywności rolnictwa .

Cel 2. „WZMACNIANIE MECHANIZMÓW RYNKOWYCH I OTOCZENIA GOSPODARCZEGO”:

2.3. Podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej regionu – przykładowe działania:

- poprawa klimatu inwestycyjnego przez usprawnienie i uproszczenie procedur prawnych, poszerzenie systemu zachęt dla inwestorów, stworzenie zachęt do wspólnych przedsięwzięć inwestycyjnych;
- promocja i motywowanie inwestorów do realizacji najważniejszych inwestycji regionalnych;
- realizacja inwestycji infrastrukturalnych dla uatrakcyjnienia i wypromowania określonych terenów inwestycyjnych oraz stworzenia korzystnego środowiska do prowadzenia działalności gospodarczej;
- wspieranie planowych przedsięwzięć rozwojowych, tak zwanych klastrów, centrów technologicznych i układów kooperacyjnych inwestycjami w zakresie infrastruktury technicznej (na przykład tworzenie specjalnych stref ekonomicznych, stref przemysłowych, parków przemysłowych i naukowo-technologicznych).

Cel 3. „ZWIĘKSZENIE PRZESTRZENNEJ KONKURENCYJNOŚCI REGIONU”:

Ten cel wydaje się za jeden z najważniejszych dla ustaleń PZPWZ. Dotyczy bowiem zagadnień, które bezpośrednio dotyczą planu. W ramach tego celu wyznaczono następujące cele kierunkowe z odpowiednimi działaniami:

3.1. Wzmocnienie roli Szczecina – stolicy regionu oraz Koszalina – krajowego ośrodka równoważenia rozwoju – przykładowe działania:⁵

- wzmocnienie własnych możliwości rozwojowych ponadregionalnych ośrodków wzrostu: Szczecina jako centrum Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i Koszalina jako centrum Środkowopomorskiego i Koszalińskiego Obszaru Węzłowego, w tym pomoc w planowaniu i programowaniu rozwoju w ramach obszarów metropolitalnych, tworzenie instytucji i infrastruktury o znaczeniu ponadregionalnym; wspieranie aktywności samorządów gmin na obszarach metropolitalnych Koszalina i Szczecina w podejmowaniu wspólnych przedsięwzięć inwestycyjnych o znaczeniu ponadregionalnym, wspieranie inwestycji w infrastrukturze, rewitalizacji, renowacji i mieszkalnictwie, ochronie dziedzictwa kulturowego, sportu i turystyki oraz współpracy między samorządami różnego szczebla;
- wspieranie rozwoju nowoczesnego transportu miejskiego i podmiejskiego jako alternatywy dla motoryzacji indywidualnej (zwiększanie dostępu do usług transportu, szybkość i sprawność połączeń, komfort podróży i poczucie bezpieczeństwa), w tym tworzenia infrastruktury szybkiej kolei miejskiej, infrastruktury i sieci tramwajowej, „czystego” transportu autobusowego, zwiększania atrakcyjności transportu miejskiego (poprawę jego standardu i stanu bezpieczeństwa, tworzenie zintegrowanych węzłów transportowych),

⁵ Wzmocnienie pozycji Koszalina i przyspieszenie jego rozwoju powinno uwzględniać Rezolucję Senatu Rz. P. z dnia 3 czerwca 2005 r. (M.P. Nr 5 poz. 469) w sprawie postulatów dotyczących NPR na lata 2007 – 2013, mającej na względzie zrównoważony rozwój kraju, dla uniknięcia pogłębienia dysproporcji ekonomicznych i społecznych ... – zalecających uwzględnienie w dokumentach programowych działań zmierzających do redukcji barier rozwoju i przyjęcia takiego algorytmu podziału środków na rozwój, który będzie sprzyjał rozwojowi”.

rozwoju inteligentnych systemów transportu, ułatwień w dostępności transportu miejskiego dla osób niepełnosprawnych, budowy dróg rowerowych, poprawy dostępu do miejsc i obiektów atrakcyjnych turystycznie, kulturowo i rekreacyjnie;

- wspieranie finansowe inwestycji zwiększających konkurencyjność w zakresie przedsięwzięć o charakterze naukowym w sferze B+R lub przemysłowej (na przykład uczelnie wyższe i miasteczka akademickie, parki przemysłowe, naukowe i naukowo-technologiczne, podmioty w sferze B+R).

3.2. Wspieranie rozwoju struktur funkcjonalno-przestrzennych – przykładowe działania:

- przekształcenia obszarów problemowych aktywizujące ich potencjał gospodarczy, społeczny i środowiskowy przez zwiększanie poziomu urbanizacji, zapewnienie równowagi ekologicznej, rozwój mieszkalnictwa, wsparcie inwestycji infrastrukturalnych związanych z przygotowaniem terenów pod zabudowę, zapobieganie dekoncentracji osadnictwa;
- wspieranie rozwoju wielkoobszarowych struktur funkcjonalno – przestrzennych przez programowanie, planowanie i realizację przedsięwzięć rozwojowych wykorzystujących wewnętrzny potencjał rozwojowy obszarów i ich położenie w strukturze przestrzennej regionu;
- powiązanie inwestycji w zakresie infrastruktury komunikacyjnej na obszarach przygranicznych z inwestycjami w sektorze usług i innych dziedzinach związanych z ruchem granicznym, aktywizującym gospodarczo te tereny;
- budowa podstawowej infrastruktury komunikacyjnej, budownictwo mieszkaniowe, ochrona środowiska naturalnego oraz rozwój usług turystycznych na obszarach wymagających dużych nakładów na uruchomienie ich potencjału endogenicznego;
- przyspieszenie procesu modernizacji regionu przez dofinansowywanie inwestycji podnoszących konkurencyjność regionu w zakresie infrastruktury technicznej, zwłaszcza infrastruktury liniowej: drogowej i energetycznej o znaczeniu ponadlokalnym (autostrady, obwodnice, trasy szybkiego ruchu, drogi powiatowe łączące ośrodki wzrostu, sieci teleinformatyczne, sieci przesyłowe, gazociągi i rurociągi itp.);
- realizacja planu zagospodarowania przestrzennego województwa, w tym tras przebiegu infrastruktury liniowej o znaczeniu regionalnym i krajowym;
- rozwój sieci gazowej na obszarach wiejskich;
- wspieranie projektów poprawy jakości wody i zmniejszających deficyt wody, szczególnie na terenach nadmorskich.

3.3. Aktywizacja regionalnych ośrodków rozwoju liczących od 20 do 100 tys. mieszkańców – przykładowe działania:

- aktywizacja regionalnych ośrodków rozwoju (miast średniej wielkości, liczących od 20000 – 100000 mieszkańców, w tym strefy ich oddziaływania) i wspieranie ich współdziałania w wypełnianiu funkcji o znaczeniu regionalnym przez wzmocnienie ich roli jako ośrodków wzrostu, w tym pomoc w planowaniu i programowaniu rozwoju, tworzenie instytucji i infrastruktury o znaczeniu regionalnym; wspieranie aktywności samorządów gmin w otoczeniu tych ośrodków w podejmowaniu wspólnych przedsięwzięć inwestycyjnych o znaczeniu regionalnym; wspieranie inwestycji z zakresu infrastruktury, rewitalizacji

i renowacji oraz mieszkalnictwa; wspieranie współpracy między samorządami różnego szczebla;

- inwestowanie w rozwój infrastruktury komunikacyjnej i technicznej oraz powiązań regionalnych, wsparcie działań samorządów lokalnych skoordynowanych z celami strategii rozwoju województwa.

3.4. Rewitalizacja i rozwój obszarów wiejskich z uwzględnieniem małych miast do 20 tys. mieszkańców – przykładowe działania:

- rozwój infrastruktury małych miast: budowa sieci kanalizacyjnej, rozwiązanie problemów gospodarki odpadami, modernizacja sieci energetycznych, telekomunikacyjnych i gazowych, poprawa infrastruktury drogowej, racjonalne gospodarowanie zasobami wodnymi; wzmacnianie roli małych miast jako zaplecza dla rozwoju obszarów wiejskich, w tym rozwój mieszkalnictwa, usług i infrastruktury społecznej zapewniającej odpowiedni do potrzeb lokalnych poziom i jakość życia oraz dostępność usług;
- wspieranie rozwoju gospodarczego małych miast w powiązaniu z potencjałem i możliwościami wynikającymi z istniejących zasobów, w tym z rozwojem i obsługą rolnictwa, leśnictwa oraz rozwojem turystyki i agroturystyki;
- wzrost dostępności kultury i wspieranie lokalnej aktywności kulturalnej zapewniającej zrównoważony rozwój;
- wspieranie rozwoju obszarów rolniczych o niekorzystnych warunkach gospodarowania, objętych programem Natura 2000 lub innymi formami ochrony przyrody;
- wspieranie działań służących zachowaniu bioróżnorodności, w tym przez inwestycje, „niekonfliktową” działalność gospodarczą, dopłaty, szkolenia itp.;
- wspieranie inicjatyw lokalnych i przedsięwzięć wzmacniających potencjał rozwojowy i samowystarczalność samorządów terytorialnych miast do 20 tys. mieszkańców i gmin wiejskich;
- wspieranie działań na rzecz poprawy stanu środowiska na obszarach wiejskich, monitorowanie środowiska na obszarach, na których rozlokowano fermy hodowlane.

3.5. Stworzenie efektywnego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego – przykładowe działania:

- budowa i modernizacja infrastruktury drogowej w tym wzmocnienie nawierzchni ważniejszych dróg krajowych do nośności 115 kN/oś i poprawa stanu utrzymania całej sieci dróg krajowych; wyprowadzanie dróg krajowych z miast przez budowę obwodnic; kontynuowanie przebudowy dróg krajowych w miastach na prawach powiatu, modernizacja dróg w celu dostosowania do standardów określonych warunkami technicznymi i wymaganiami bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- budowa i modernizacja infrastruktury drogowej na poziomie regionalnym, w tym zwiększenie nośności dróg i polepszenie parametrów;
- wspieranie budowy i modernizacji dróg powiatowych i gminnych zgodnie z przyjętym w strategii rozwoju województwa sieciowym układem powiązań ośrodków wzrostu;
- budowa i przebudowa infrastruktury kolejowej w regionie, budowa kolejowej transeuropejskiej sieci transportowej; likwidacja wąskich gardeł na liniach kolejowych

o dużych potokach przewozowych; inwestycje odtworzeniowe i modernizacyjne w infrastrukturze kolejowej;

- modernizacja i rozbudowa transportu wodnego: zapewnienie sprawnego dostępu drogowego i kolejowego do głównych portów morskich; poprawa infrastruktury głównych portów morskich i dostępu do nich od strony morza; wzrost udziału śródlądowego transportu wodnego w ogólnym przewozie ładunków przez utrzymanie i modernizację śródlądowych dróg wodnych, odnowę floty śródlądowej i lepsze wykorzystanie dróg wodnych, rozwój infrastruktury małych portów i przystani rzecznych; rozwój połączeń wodnych, modernizacja i rozbudowa nabrzeży i infrastruktury nabrzeży;
- rozwój transportu lotniczego: rozbudowa i modernizacja infrastruktury portów lotniczych i lotnisk cywilnych oraz ich lepsze powiązanie z siecią drogową i kolejową; włączenie do sieci cywilnej komunikacji lotniczej przydatnych dla tej sieci lotnisk wojskowych i byłych lotnisk wojskowych, usprawnienie funkcjonowania lotniczego pogotowia ratunkowego dzięki zakupowi sprzętu lotniczego używanego w ratownictwie medycznym;
- poprawa efektywności ekonomicznej i organizacji infrastruktury transportowej, w tym zwiększenie udziału transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich i rozwijanie wewnątrzregionalnych połączeń kolejowych;
- wspieranie projektów budowy i modernizacji projektów poprawy stanu technicznego dróg wszystkich kategorii;
- rozwój transportu intermodalnego i sieci węzłowych połączeń regionalnych, w tym wspieranie budowy i modernizacji ogólnodostępnych centrów logistycznych, integracja w system już istniejących centrów, wspieranie budowy i modernizacji ogólnodostępnych terminali kontenerowych na liniach kolejowych, w portach morskich i rzecznych, finansowanie zakupu i leasingu specjalistycznego taboru do przewozów intermodalnych i osobowych przewozów regionalnych, udzielanie pomocy przy uruchamianiu nowych usług w zakresie transportu intermodalnego, budowa podstawowej infrastruktury drogowej i magistrali przesyłowych mediów i czynników energetycznych;
- wspieranie działań i projektów realizacji programu *Odra 2006* oraz aktualizacji tego programu z uwzględnieniem poprawy parametrów hydrotechnicznych drogi wodnej na odcinku Szczecin – Kostrzyn;
- wspieranie projektów poprawiających skomunikowanie głównych miejscowości turystyczno – wczasowych środkowego wybrzeża z resztą kraju.

3.6. Wspieranie rozwoju budownictwa mieszkaniowego i rynku mieszkaniowego

Cel 4 „ZACHOWANIE I OCHRONA WARTOŚCI PRZYRODNICZYCH, RACJONALNA GOSPODARKA ZASOBAMI”:

To kolejny cel strategiczny, który powinien znaleźć wyraźne odniesienie w PZPWZ. W ramach tego celu strategicznego wyznaczono następujące cele kierunkowe z przypisanymi im zadaniami:

4.1. Usuwanie skutków i przeciwdziałanie degradacji środowiska – przykładowe działania:

- stworzenie systemu gospodarowania odpadami przez budowę lub modernizację instalacji systemów odzysku i unieszkodliwiania odpadów oraz recykling, nadanie priorytetu rozwiązaniu problemów gospodarki odpadami w dużych miastach regionu i związkach gmin;

- likwidacja tak zwanych mogilników oraz rekultywacja zamkniętych i niespełniających obecnych norm lecz nadal wykorzystywanych składowisk odpadów;
- budowa i modernizacja oczyszczalni ścieków i systemów kanalizacyjnych (z preferencją dla budowy systemów grupowych);
- wspieranie działań ograniczających nadmierne zanieczyszczenie wód powierzchniowych i zaawansowane procesy eutrofizacji jezior; podejmowanie działań inwestycyjnych, technicznych i organizacyjnych, pozwalających ograniczyć zrzuty do wód powierzchniowych substancji szczególnie szkodliwych, zwiększenie stopienia oczyszczania ścieków;
- ograniczenie zanieczyszczeń komunikacyjnych, hałasu i emisji spalin;
- zwiększenie bezpieczeństwa powodziowego w regionie, ochrona brzegów morskich;
- zapewnienie zrównoważonego rozwoju gospodarki morskiej i turystyki nadmorskiej;
- wspieranie programów ograniczających niszczenie brzegu morskiego;
- opracowanie i wdrożenie systemu Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi.

4.2. Zachowanie, ochrona i odtwarzanie walorów i zasobów środowiska naturalnego – przykładowe działania:

- wyznaczenie docelowej sieci obszarów chronionych (w tym sieci Natura 2000), określenie odpowiednich reżimów dla chronionych wartości (plany ochrony), rozwiązywanie konfliktów przestrzennych w ramach zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego z zachowaniem równowagi przyrodniczej;
- podnoszenie jakości środowiska na obszarach wiejskich – zachowanie walorów przyrodniczo – krajobrazowych tych obszarów;
- utrzymywanie systemów zieleni miejskiej, powierzchni biologicznie czynnych i terenów otwartych w granicach miast;
- dążenie do utrzymania czystości i zdolności do odnowy środowiska morskiego;
- współdziałanie samorządów lokalnych różnych szczebli, instytucji odpowiedzialnych za stan i chroniących środowisko oraz organizacji społecznych dla zachowania ciągłości korytarzy ekologicznych i bioróżnorodności siedlisk;
- wspieranie programów zalesiania nieużytków;
- zahamowanie introdukcji obcych gatunków flory i fauny;
- wspieranie projektów małej retencji, rozwoju systemów melioracyjnych oraz ochrony siedlisk, terenów podmokłych i bagiennych.

4.3. Racjonalna gospodarka zasobami naturalnymi regionu

4.4. Wykorzystanie zasobów odnawialnych źródeł energii – przykładowe działania w tych dwu celach kierunkowych:

- racjonalizacja gospodarki zasobami naturalnymi przez korzystanie z nich w sposób nie prowadzący do nieodwracalnych zmian i degradacji, ograniczania dostępu do innych zasobów oraz marnotrawstwa zasobów; niezwłoczne usuwanie, po zakończeniu

eksploatacji złóż, szkód środowiskowych związanych z eksploatacją zasobów geologicznych;

- korzystanie z zasobów odnawialnych w sposób nie prowadzący do powstawania ubocznych szkód w środowisku;
- kształtowanie stosunków wodnych na obszarze województwa w sposób poprawiający bezpieczeństwo powodziowe, zapobiegający skutkom suszy, retencjonowanie wody oraz poprawa jakości zasobów wodnych;
- działanie na rzecz zwiększania dyspozycyjnych zasobów wody przez: wyrównywanie powierzchniowego spływu wód, zwiększanie retencji wód powierzchniowych, ograniczanie eksploatacji zasobów wód podziemnych oraz zapewnienie ochrony zasobów wody przed degradacją;
- prowadzenie zrównoważonej, wielofunkcyjnej gospodarki leśnej;
- wspieranie projektów oraz promocja wykorzystania i zwiększenia udziału odnawialnych źródeł energii;
- opracowanie programów rozwoju energetyki wiatrowej spełniającej wymogi środowiskowe i sprzyjającej rozwojowi turystyki;
- zwiększenie udziału energii wytworzonej w układzie skojarzonym z preferencjami inwestycyjnymi i podatkowymi dotyczącymi budowy i modernizacji urządzeń wytwarzających ciepło użytkowe zgodnie z odpowiednimi regulacjami UE;
- zmniejszanie energochłonności wyrobów w trakcie ich projektowania, wytwarzania, użytkowania i usuwania, a także procesów przemysłowych;
- poprawa sprawności wytwarzania energii elektrycznej i ciepłej oraz zmniejszenie strat energii w trakcie dystrybucji i przesyłu, zmniejszenie emisji gazów i pyłów do atmosfery, wdrażanie systemów zarządzania popytem na energię;
- rozwijanie systemów przesyłowych i połączeń transgranicznych dla rozbudowy energetycznych zdolności przesyłowych;
- wspieranie rozwoju rozproszonych i lokalnych rynków paliw i energii dzięki budowie rozproszonych źródeł skojarzonej produkcji energii elektrycznej i ciepła opartych na spalaniu gazu ziemnego oraz organizowaniu lokalnych giełd obrotu paliwami i energią.

4.5. Rewitalizacja obszarów zurbanizowanych – przykładowe działania:

- przekształcenia obszarów zainwestowanych polegające na zmniejszeniu presji urbanizacyjnej na środowisko oraz rewitalizację miast i terenów poprzemysłowych;
- lokowanie nowych projektów inwestycyjnych głównie na terenach już zurbanizowanych; przyspieszenie i usprawnienie procesu podejmowania decyzji lokalizacyjnych oraz tworzenie zachęt do podejmowania inicjatyw rewitalizacyjnych;
- podniesienie standardu zasobów mieszkaniowych na terenach zdegradowanych; aktywizacja społeczno-gospodarcza terenu i zapewnianie warunków do zrównoważonego rozwoju;
- dostosowanie działań rewitalizacyjnych do potrzeb ochrony dziedzictwa kulturowego; nadanie lub przywrócenie takim obszarom funkcji turystycznej; tworzenie programów i rozwiązań prawnych wspierających podejmowane działań w sferach: technicznej, przestrzennej, ekonomicznej i społecznej, zróżnicowanych w zależności od specyfiki

zdegradowanego obszaru (na przykład były obszary wojskowe, górnicze, kolejowe, przemysłowe, „blokowiska”, historyczne centra miast);

- wspieranie rewitalizacji i renowacji zasobów środowiska kulturowego;
- wspieranie rewitalizacji, odbudowy i renowacji staromiejskich układów urbanistycznych;
- przywrócenie środowisku zdegradowanych terenów powojkowych, minimalizacja skutków takiej degradacji;
- włączenia problemów ochrony zabytków do systemu zadań strategicznych;
- tworzenie programów i pozyskiwanie środków na turystyczne zagospodarowanie zabytków;
- zachowanie i harmonijne kształtowanie krajobrazu województwa z uwzględnieniem zasobów środowiska kulturowego i przyrodniczego;
- określenie celów, kierunków działań i zadań w zakresie ochrony zabytków i opieki nad zabytkami; określenie warunków realizacji zadań i sposobu ich finansowania;
- wspieranie programów i planowania przestrzennego uwzględniającego potrzeby rewitalizacji, zwiększenie zaangażowania organizacji NGO w działaniach rewitalizacyjnych – szczególnie na obszarach zurbanizowanych;
- objęcie rewitalizacją terenów wiejskich z uwzględnieniem placów zabaw, terenów zieleni, rewitalizacji starych układów ruralistycznych wsi.

Cel 5. „BUDOWANIE OTWARTEJ I KONKURENCYJNEJ SPOŁECZNOŚCI”:

5.1. Rozwój infrastruktury społecznej na obszarach wiejskich.

5.2. Kształtowanie postaw przedsiębiorczych, innowacyjnych i proekologicznych.

5.3. Budowanie społeczeństwa uczącego się – ważniejsze działania.

5.5. Budowanie społeczeństwa informacyjnego – ważniejsze działania.

Realizacja celów *Strategii budowy społeczeństwa informacyjnego w województwie zachodniopomorskim na lata 2006 – 2015*, w tym:

- prowadzenie edukacji teleinformatycznej na wszystkich poziomach nauczania wszystkich grup ludności, przełamywanie dotychczasowych przyzwyczajeń i stereotypów;
- wprowadzanie nowych rozwiązań w sferze samorządowej (w dostępie do informacji przez obywatela, śledzeniu procesu załatwianych spraw i informatyzacji urzędów);
- tworzenie systemów informacyjnych i „kiosków” informacyjnych zapewniających łatwy dostęp do informacji, ofert pracy itp., pozwalających zdobywać wiedzę na odległość (na przykład *e-learning*) i przeciwdziałać wykluczeniu społecznemu na obszarach objętych strukturalnym bezrobociem (między innymi udostępnienie publicznych punktów dostępu do Internetu);
- wdrożenie rozwiązań teleinformatycznych w administracji, budowa infrastruktury dostępu do szerokopasmowego Internetu dla sfery publicznej; tworzenie bezpiecznych sieci i systemów informatycznych i wspieranie korzystania przez obywateli z technologii informacyjno-komunikacyjnych;
- rozwój światłowodowych i radiowych sieci przesyłowych tworzących lokalne i ponadlokalne „ringi cyfrowe”.

Cel 6. „WZROST TOŻSAMOŚCI I SPÓJNOŚCI SPOŁECZNEJ REGIONU” wspierany przez przedstawione w matrycy cele kierunkowe:

6.1. Wzmacnianie tożsamości społeczności lokalnych – przykładowe działania:

- zwiększenie udziału kultury i działalności gospodarczej w regionie w działaniach wzmacniających tożsamość (rozwój infrastruktury i usług w sferze kultury);
- zachowanie i ochrona dziedzictwa kulturowego oraz rozwój infrastruktury kulturalnej (tworzenie regionalnych ośrodków, produktów i podmiotów kultury, wspieranie działalności programowej i instytucji artystycznych);
- zachowanie i ochrona krajobrazu wsi;
- opracowanie spójnej polityki promocji kultury regionu w ramach promocji kraju opartej na dziedzictwie kulturowym, ofercie kulturalnej oraz konkurencyjności dóbr i usług;
- rozwój bazy materialnej instytucji i ośrodków kultury;
- ochrona zabytków i dziedzictwa kulturowego;

6.3. Wzmacnianie więzi i warunków funkcjonowania rodziny.

6.4. Zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego – zwiększenie poczucia bezpieczeństwa ludności – przykładowe działania:

- ochrona ludności, zwłaszcza zapewnienie odpowiedniego poziomu ochrony przed zagrożeniami, klęskami i terroryzmem;
- zapewnienie prawidłowego funkcjonowania systemów gospodarczych i utrzymywania stabilnych więzi społecznych przez rozwój systemów zapobiegania i reagowania (w tym ratownictwa medycznego), infrastruktury ograniczającej skutki katastrof i klęsk żywiołowych;
- wspieranie projektów i programów poprawiających stan bezpieczeństwa publicznego i turystów;
- wspieranie przedsięwzięć i działań związanych z ograniczeniem zagrożenia przestępczością typową dla obszarów nadmorskich, przygranicznych i turystycznych;
- promocja i podejmowanie działań służących poprawie bezpieczeństwa na drogach;
- wzmocnienie instytucjonalne i sprzętowe organów ścigania zajmujących się zwalczaniem przestępczości, w tym związanej z wywozem dóbr dziedzictwa kulturowego, a zwłaszcza wyposażenie tych organów w sprzęt informatyczny, nowoczesne technologie oraz szkolenie i rozwój ich kadr;
- ciągła analiza geografii przestępczości i dostosowywanie do niej dyslokacji sił i środków Policji.

6.6. Rozwój sportu i rekreacji, promocja zdrowego stylu życia – przykładowe działania:

- rozwój bazy sportowej i rekreacyjnej;
- wspieranie projektów i przedsięwzięć zwiększających poziom sprawności fizycznej społeczeństwa i uczestnictwa w kulturze fizycznej;
- rozwój sportu wyczynowego i wzrost liczby wydarzeń sportowych rangi krajowej i międzynarodowej;

- wspieranie budowy i modernizacji specjalistycznych obiektów sportowych przystosowanych do organizacji zawodów rangi międzynarodowej;

6.8. Wspieranie działań aktywizujących rynek pracy – wśród działań warto wymienić jedno które wymaga dokładnych analiz przestrzennych i może być przedmiotem analizy sieci osadniczej:

- prowadzenie efektywnej polityki migracyjnej celem zapewnienia równowagi popytu i podaży na rynku pracy w regionie; kompensowanie ubytków siły roboczej powstających w wyniku przemieszczania się pracowników i poszukujących pracy poza Polską i regionem oraz starzenia się społeczeństwa (w tym przez napływ pracowników z innych krajów);

6.9. Przeciwdziałanie procesom marginalizacji społecznej – cel ten wiąże się z następującymi obszarami wsparcia:

- ograniczanie ekonomicznych skutków wykluczenia społecznego przez programy ekonomicznego wsparcia osób wychodzących z ubóstwa, wsparcie organizacji pozarządowych, między innymi w zapewnieniu schronienia osobom przejściowo pozbawionym mieszkania;
- przeciwdziałanie patologiom społecznym przejawiającym się w różnych formach niedostosowania przez inicjowanie oraz wsparcie finansowe i merytoryczne programów profilaktycznych i terapeutycznych dla dzieci i młodzieży, oraz stworzenie standardów pomocy psychologicznej i resocjalizacyjnej dla dzieci i młodzieży;
- rozwijanie pomocy samotnym matkom i rodzinom wielodzietnym, zwłaszcza na terenach objętych strukturalnym bezrobociem;
- uruchamianie celowych programów wsparcia dla najbiedniejszych regionów;
- organizacja działań i projektów aktywizujących obszary strukturalnego bezrobocia;
- monitorowanie i wspieranie działań aktywizujących ośrodki postpegeerowskie;
- wspieranie i rozwój działalności świetlic wiejskich i środowiskowych.

Projekt Strategii.... uwzględniony w niniejszym opracowaniu pochodzi z maja 2005 r. i podlegać będzie dalszym konsultacjom i uzgodnieniom z zainteresowanymi podmiotami, co sprawi, że cele i działania mogą ulec modyfikacji.

Wnioski

Zapisy Strategii nie muszą zostać wprost przeniesione do planu zagospodarowania przestrzennego województwa, jednakże muszą zostać uwzględnione. W trakcie sporządzania zakresu planu należy ustalić, które zadania Strategii można literalnie przetłumaczyć na język planu zagospodarowania przestrzennego województwa, które powinny zostać jedynie zasygnalizowane w planie. Część z zadań Strategii nie dotyczy zupełnie tematyki planowania przestrzennego i „uwzględnianie” ich w planie zagospodarowania byłoby zupełnie niecelowe, a wręcz powodowałoby niepotrzebne rozdęcie tego planu i późniejsze kłopoty w korzystaniu z niego i w jego interpretacji. Wymienione powyżej działania ujęte w Strategii rozwoju należą do tych, które mogą znaleźć odzwierciedlenie w planie wojewódzkim przez uwzględnienie ich wprost lub zasygnalizowanie mniej dosłowne, ewentualnie stosowanie ich jako zasad i wytycznych przy planowaniu.

Przy sporządzaniu zakresu planu należy zestawić wymienione działania Strategii i ustalić sposób ich uwzględnienia w planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego.

Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015

Kolejnym dokumentem wykonanym na szczeblu wojewódzkim, mogącym mieć znaczenie na PZPWZ jest Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015 (SRSTWZ 2015). Strategia ta powstała w październiku 2002 roku. SRSTWZ 2015 analizuje uwarunkowania rozwoju infrastruktury i systemu transportowego województwa a następnie diagnozuje oraz stawia cele i zadania rozwoju do roku 2015 w ośmiu dziedzinach decydujących o stanie sektora transportu. Dziedziny te to:

- 1) infrastruktura transportu drogowego,
- 2) infrastruktura i system transportu kolejowego,
- 3) infrastruktura i system transportu morskiego: porty i żegluga morska,
- 4) infrastruktura i system transportu wodnego śródlądowego,
- 5) infrastruktura i system transportu lotniczego,
- 6) infrastruktura i system transportu kombinowanego / intermodalnego,
- 7) samochodowa komunikacja publiczna,
- 8) regionalne przewozy pasażerskie.

Cele i działania jakie stawia SRSTWZ 2015, które mogą mieć znaczenia dla PZPWZ to w zakresie:

1. Infrastruktury transportu drogowego – zadania obejmują:
 - a) budowę autostrady A-3 do połączenia z autostradą A-2 (Jordanowo) lub w wariantcie minimalnym budowa dwu-jezdniowej drogi ekspresowej,
 - b) modernizacja dróg krajowych nr 6, 10, 11 (ze szczególnym uwzględnieniem odcinka: Kołobrzeg – Koszalin – Bobolice oraz budowę obwodnic na tych ciągach dróg) i 3 (na odcinku Świnoujście – Szczecin) do parametrów dróg ekspresowych,
 - c) modernizację pozostałych dróg krajowych nr: 13, 20 , 22, 23, 25, 26 i 31 (łącznie z budową niezbędnych obejść drogowych),
 - d) modernizację dróg powiatowych,
 - e) budowę połączenia Police – Święta,
 - f) budowę zachodniego i wschodniego drogowego obejścia Szczecina,
 - g) budowę i modernizację niezbędnych obiektów i przepraw mostowych oraz połączeń stałych w tym m.in. modernizacja mostów na autostradzie Poznańskiej w Szczecinie i budowa stałej przeprawy przez Świnę w Świnoujściu,
 - h) dokończenia modernizacji autostrady A-6,
 - i) poprawę dostępności drogowych przejść granicznych,
 - j) modernizację podstawowych drogowych układów ulicznych w głównych miastach województwa z uwzględnieniem budowy parkingów.

2. Infrastruktury i systemu transportu kolejowego - zadania obejmują:
 - a) zakończenie I etapu modernizacji linii magistralnej 351 Poznań – Szczecin – zaliczonej do umowy AGC jako linia E–59,
 - b) realizacja II etapu modernizacji linii Poznań -Szczecin, zaliczonej do umowy AGC jako E–59 oraz do umowy AGTC jako C–E 59 odcinka Szczecin Dąbie – Świnoujście (100,7 km) – w celu wyeliminowania istniejących ograniczeń prędkości i zapewnienia prędkości docelowej dla pociągów pasażerskich 120 km/h,
 - c) modernizacja linii kolejowej Szczecin – Wrocław (93,7 km na terenie województwa) – tzw. „Magistrala Nadodrzańska” – zaliczonej do umowy AGCT jako C-E 59 – w celu wyeliminowania istniejących ograniczeń prędkości i zapewnienia prędkości docelowej dla pociągów pasażerskich 120 km/h,
 - d) modernizacja linii kolejowej 202 Gdańsk – Stargard Szczeciński (188,4 km na terenie województwa) w celu wyeliminowania istniejących ograniczeń prędkości i zapewnienia prędkości docelowej dla pociągów pasażerskich 120 km/h,
 - e) zakończenie modernizacji kolejowego przejścia granicznego Szczecin Gumieńce – Grambow/Tantow wraz z budową stacji postojowej Szczecin Zaleskie Łęgi,
 - f) modernizacja niektórych linii kolejowych o znaczeniu obronnym do parametrów wymaganych przez władze wojskowe,
 - g) modernizacja linii 210 Chojnice – Runowo (100,7 km na terenie województwa),
 - h) modernizacja linii 402 Koszalin – Goleniów (142,9 km), łącznie z elektryfikacją odcinka Goleniów – Kołobrzeg (99,7 km) i modernizacją stacji Kołobrzeg,
 - i) modernizacja linii 404 Szczecinek – Kołobrzeg (99,8 km) w celu poprawy dostępności komunikacyjnej Kołobrzegu i okolic,
 - j) budowa kolejowej obwodnicy zachodniej Szczecina, która powinna być połączona ze stacją kolejową Police Chemia, z przebiegiem: Szczecin Gumieńce – Dobra Szczecińska – Police Chemia. Zapewni to wyeliminowanie przewozu ładunków niebezpiecznych przez miasto Szczecin.
3. Infrastruktury i systemu transportu morskiego: porty i żegluga morska – podstawowe zadania to:
 - a) rozwój i modernizację infrastruktury morsko – portowej i komplementarnej infrastruktury lądowej, w tym zapewnienie sprawnego dostępu do portów morskich od strony lądu i morza;
 - b) zapewnienie odpowiednich parametrów technicznych morskiej drogi wodnej z Zatoki Pomorskiej do Szczecina;
 - c) włączenie portów morskich regionu do planów rozwoju infrastruktury transportowej kraju;
 - d) przekształcenie portów morskich, w tym przede wszystkim w Szczecinie, Świnoujściu i w Policach, w lądowo-morskie centra logistyczno – dystrybucyjne oraz stworzenie regionalnych centrów informacji portowo – żeglugowej;
 - e) integracja portów z miastami i regionami portowymi;
 - f) rozwój turystyki morskiej, żeglarstwa i sportów wodnych.

4. Infrastruktury i systemu transportu wodnego śródlądowego – najważniejsze zadania to:
- a) modernizacja najintensywniej eksploatowanego przez żeglugę odcinka rzeki Odry od Zatoni Górnej (Hohensaaten) do Ognicy, poprzez wykonanie kompleksowych zmian w dotychczasowej zabudowie regulacyjnej, dotyczącej trasy regulacyjnej, geometrii regulacyjnego przekroju poprzecznego, systemu zabudowy oraz konstrukcji budowli regulacyjnych. Przy wyznaczaniu nowej trasy regulacyjnej należy dążyć do likwidacji jej nadmiernego sprostowania, przy jednoczesnym utrzymaniu nowego koryta w granicach istniejących brzegów i zabudowy regulacyjnej. Proponuje się, aby na odcinku Zatoń Górna – Piaski, dotychczasowy system regulacji ostrogowej zamienić na system mieszany;
 - b) modernizacja mostu kolejowego na Regalicy lub alternatywnie dwóch mostów (kolejowego i drogowego) na Odrze Zachodniej w Szczecinie, które poprzez niekorzystne parametry eksploatacyjne przęsła żeglownych (wysokość i szerokość), blokują swobodny dostęp żeglugi śródlądowej do zespołu portów i przeładowni ujścia Odry. Z punktu widzenia zakresu niezbędnych prac, możliwości technicznych oraz kosztów jakie należałoby ponieść, zasadnym jest w pierwszej kolejności poddać modernizacji most kolejowy na Regalicy, aby przęsło żeglugowe odpowiadało międzynarodowej, tj. co najmniej IV klasie drogi wodnej, spod konstrukcji tego mostu należy podnieść o ok. 2,5 m w stosunku do obecnego stanu;
 - c) przystosowanie portów rzeczno-morskich ujścia Odry do obsługi barkowej, w tym w porcie w Szczecinie należy wyznaczyć nabrzeża do obsługi barek, wyposażając je w urządzenia do obsługi statków w relacjach burtowych oraz w nowe technologie przeładunkowe.
5. Infrastruktury i systemu transportu lotniczego w ramach tego celu do najważniejszych zadań należy:
- a) stworzenie właściwych warunków rozwojowych do starań o rozbudowę nowych połączeń lotniczych z krajem i zagranicą, także poprzez czynne włączenie się regionu w ich kreowanie;
 - b) dalszy rozwój portu lotniczego w Goleniowie jako obiektu już spełniającego wymogi UE i mogącego sprostać wysokim wymaganiom potencjalnych partnerów;
 - c) wytypowanie grupy obiektów lotniskowych rokujących pozytywny efekt rewitalizacji lub modernizacji oraz mających realną szansę utrzymania się z obsługi ruchu lotniczego i działalności przy lotniskowej;
 - d) włączenie programów lotniskowych do grupy zamierzeń objętych pomocą UE w ramach Euroregionu;
 - e) opracowanie i wdrożenie regionalnego lotniczego programu sportowo – turystycznego opartego o inicjatywy lokalne i ożywienie lotnisk w terenie;
 - f) sukcesywne opracowywanie niezbędnej dokumentacji dla wytypowanych lotnisk, zwłaszcza ich Planów Generalnych.

Transport lotniczy z uwagi na peryferyjne położenie regionu wobec kraju i w pewnym oddaleniu od obecnych europejskich korytarzy transportowych ma do spełnienia bardzo istotną rolę w rozwoju Pomorza Zachodniego, szczególnie przy poprawie atrakcyjności regionu i jego oferty gospodarczej.

Aby zrealizować to zamierzenie region powinien mieć:

- 1 Port Lotniczy o statusie międzynarodowym – PL Szczecin – Goleniów.
- 1 – 2 lotniska lokalne (status krajowy) – obecnie do roli tej nadaje się wyłącznie lotnisko Koszalin – Zegrze Pomorskie; drugim tego typu obiektem miało być lotnisko Szczecin Dąbie przebudowane wg koncepcji opracowanej na zlecenie Zarządu miasta Szczecina.
- kilka (około 4 – 5) małych lotnisk lokalnych dla celów sportowo – turystycznych i sanitarnych – mogą one powstać na bazie obiektów po radzieckich lub we współpracy z Agencją Mienia Wojskowego. O ich lokalizacji zdecyduje rozwój regionu i determinacja poszczególnych władz lokalnych. Potencjalne lokalizacje tego rodzaju lotnisk:
 - Bagicz – ruch sportowy i turystyczny + mikroloty, w sezonie także lotniczy punkt ratowniczy,
 - Chojna jw. z orientacją na współpracę z Niemcami oraz lotnictwo przeciwpożarowe,
 - Wilcze Laski (Borne Sulinowo) – ruch sportowy i turystyczny, mikroloty, obsługa łowiectwa, lotnictwo sanitarne i loty przeciwpożarowe,
 - Kluczewo – wydaje się znakomitym miejscem do lokalizacji ośrodka sportów lotniczych (po części zamiast Dąbia).

6. Infrastruktury i systemu transportu kombinowanego / intermodalnego:

- a) opracowanie Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Kombinowanego;
- b) zakończenie budowy i oddanie do eksploatacji terminala kontenerowego w porcie Szczecin – przy zaangażowaniu środków centralnych i regionalnych;
- c) rozpoczęcie budowy Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego (ZCL);
- d) uporządkowanie rynku transportu kombinowanego w województwie poprzez przekształcenie jednego z regionalnych podmiotów transportowych w regionalnego operatora intermodalnego;
- e) uruchomienie stałych połączeń intermodalnych, w tym przede wszystkim w morsko-łądowych łańcuchach transportowych – w relacjach krajowych i międzynarodowych – na kierunkach Północ-Południe i Zachód-Wschód;
- f) doprowadzenie do wdrożenia nowoczesnego systemu informacyjnego (opartego na technologii EDI) we wszystkich ogniwach łańcucha transportu kombinowanego.

W zakresie dwóch pozostałych dziedzin tj. „samochodowa komunikacja publiczna” i „regionalne przewozy pasażerskie”, cele i zadania nie odnoszą się bezpośrednio do zagadnień poruszanych przez plan wojewódzki. Dotyczą one działań organizacyjnych i systemowych.

Wnioski

Większość z wymienionych tu zadań posiada charakter inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym. Zgodnie z art. 39 ust. 5 ustawy, inwestycje celu publicznego, które zostały ustalone w dokumentach przyjętych m.in. przez Sejmik Wojewódzki (a tak jest w tym przypadku), umieszcza się w planie zagospodarowania przestrzennego województwa. Wiele z tych inwestycji zostało uwzględnionych w obowiązującym obecnie planie zagospodarowania przestrzennego, należy je jednak uaktualnić.

3. Analiza i wnioski z opracowań planistycznych województw sąsiednich

Wszystkie obowiązujące obecnie plany zagospodarowania przestrzennego województw sąsiednich podobnie jak Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego zostały sporządzone pod rządami poprzedniej ustawy (zob. pkt 1.1.). Plany te różnią się metodologią ich wykonania. W trakcie prac nad PZPW, projekty planów uzgadniane były z sąsiednimi województwami i wszystkie uwagi (zarówno województw sąsiednich jak i województwa zachodniopomorskiego do planów województw sąsiednich zostały uwzględnione. Rozdział 2.1.6. PZPWZ poświęcono uwarunkowaniom wynikającym z powiązań sąsiednimi województwami, gdzie przedstawiono wnioski przedstawicieli województw sąsiednich.

Dotychczas żaden plan województw sąsiednich nie został zmieniony. PZPWZ jest zgodny z planami województw sąsiednich w zakresie:

- 1) przebiegu głównych dróg i inwestycji w infrastrukturę drogową;
- 2) przebiegu infrastruktury liniowej i planowanych inwestycji w tym zakresie;
- 3) kształtowania systemu obszarów chronionych;
- 4) inwestycji w ciągu doliny Odry, głównie z uwzględnieniem programu Odra 2006, z województwem lubuskim.

Nie stwierdzono sprzeczności w zakresie kształtowania sieci osadniczej.

4. Analiza uwarunkowań zewnętrznych wynikających z przystąpienia Polski do UE

Konsekwencjami wstąpienia Polski do Unii Europejskiej są, między innymi:

- zmiana uwarunkowań prawnych,
- możliwość pozyskiwania znacznych środków finansowych,
- wzrost konkurencyjności w przestrzeni międzynarodowej,
- ułatwienie wymiany osób i towarów pomiędzy krajami w ramach otwartego, wolnego i niedyskryminacyjnego rynku,
- większa swoboda lokalizacyjna działalności gospodarczej,
- zachodnia granica Polski i województwa zachodniopomorskiego stała się granicą wewnętrzną.

Wiele zmian zostało przewidzianych wcześniej, jak również okres dostosowawczy był rozłożony w czasie.

Wnioski

W związku z powyższym w planie zagospodarowania przestrzennego województwa powinny być uwzględnione inwestycje o znaczeniu transgranicznym. Należy wskazać kierunki powiązań komunikacyjnych, w tym inwestycje w zakresie transportu i logistyki.

Plan powinien uwzględniać możliwości kształtowania elastycznych, ponadgranicznych struktur gospodarczych, opartych na kooperacji podmiotów położonych po obu stronach Odry, wykorzystujących różnice kosztów pracy, dostępu do kapitału i technologii oraz nierównowagi podaży – popytowej.

Plan winien również uwzględnić potrzebę wzrostu konkurencyjności regionu w przestrzeni europejskiej oraz możliwość adaptacji innowacji.

5. Analiza Planu województwa pod względem metodologii opracowania

Głównym kryterium metodologicznym planu zagospodarowania przestrzennego jest wymóg ustawowy. Poprzednia ustawa, jak wspomniano w rozdziale 1.1., w art. 54 b nakazywała w pkt 2 w planie zagospodarowania przestrzennego określić zasady organizacji struktury przestrzennej, w tym:

- 1) podstawowe elementy sieci osadniczej;
- 2) rozmieszczenie infrastruktury społecznej, technicznej i innej;
- 3) wymagania w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego i ochrony dóbr kultury – z uwzględnieniem obszarów podlegających szczególnej ochronie.

Ponadto:

- w pkt 3 ustalono obowiązek uwzględniania zadań rządowych służących realizacji ponadlokalnych celów publicznych wpisanych do rejestru wojewódzkiego, oraz ustalić obszary, na których przewiduje się realizację tych celów;

- w pkt 4 obowiązek umieszczania w planie zadań samorządu wojewódzkiego służących realizacji ponadlokalnych celów publicznych zawartych w programach wojewódzkich, oraz wskazać obszary, na których przewiduje się realizację tych zadań.

Wymagania ustawowe nie były więc zbyt restrykcyjne i powodowały, że autorzy sami rozwijali zakres planu o istotne zagadnienia. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego spełniał wszystkie warunki stawiane przez ówczesną ustawę.

Plan podlegał szczegółowym konsultacjom z jednostkami samorządu terytorialnego, a także innych instytucji. W okresie od kwietnia do sierpnia 2000 roku zbierano wnioski do planu (podrozdział 2.2.2). W grudniu 2001 roku Zarząd Województwa skierował projekt planu, w ramach procedury opiniującej i uzgadniającej, do gmin, powiatów, województw i krajów związkowych ościennych państw i organów.

W trakcie prac na planem opracowano kolejno:

- analizę i diagnozę stanu istniejącego przestrzeni i jej zagospodarowania, w tym budowę komputerowej bazy danych,
- analizę uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych, w tym zgłoszonych wniosków,
- analizy branżowe,
- koncepcję kształtowania pożądanej struktury funkcjonalno-przestrzennej wraz z określeniem wymogów i warunków jej realizacji,
- przedstawiany aktualnie projekt Planu obejmujący syntetyczne ujęcie diagnoz i wniosków wynikających z ww. analiz oraz koncepcję ustaleń w zakresie polityki przestrzennej, a w szczególności kierunków i zasad zagospodarowania przestrzennego.

W planie tym po przeanalizowaniu uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych, wyznacza kierunki zagospodarowania przestrzennego województwa. Kierunki te wyznaczono w ośmiu obszarach problemowych:

1. Główne ustalenia planistyczne, skupiające się nad siecią osadniczą – rozpatrzono tu:
 - a) sieć osadniczą – zjawiska i problemy,
 - b) hierarchie osadnictwa, struktura obsługi,
 - c) struktura administracyjna,
 - d) kierunki rozwoju osadnictwa.
2. Środowisko przyrodnicze.
3. Dziedzictwo kulturowe.
4. Sfera społeczna.
5. Infrastruktura transportowa.
6. Infrastruktura techniczna.
7. Obszary konwersji.
8. Struktura funkcjonalno – przestrzenna.

Założeniem metodologicznym planu była identyfikacja stref funkcjonalno – przestrzennych, dla których wyznaczono kierunki zagospodarowania. Strefy te wydzielono

jako region jednolite, na podstawie podobieństwa pewnych cech i ciągłości przestrzennej. Wydzielono 6 obszarów wieloprzestrzennych, które z kolei podzielono dodatkowo na podstrefy – obszary funkcjonalne. Dla każdego obszaru ustalono hierarchię sieci osadniczej, funkcje obszaru, formy ochrony przyrody istniejące i projektowane, a także przypisano im odpowiednie inwestycje celu publicznego.

V. WNIOSKI KOŃCOWE

Na przestrzeni kilku ostatnich lat, licząc od momentu uchwalenia przez Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego planu zagospodarowania przestrzennego województwa, opracowano wiele dokumentów w zakresie prowadzenia polityk rozwoju regionu w różnym zakresie społecznym, infrastrukturalnym, ochrony środowiska itp. Dokumenty te w dużej mierze uwzględniały ustalenia obowiązującego planu. Niemniej ustalenia planu stawały się w niektórych przypadkach nieaktualne, i tak dotyczy to polityki w zakresie bezrobocia, wsparcia dla obszarów wiejskich, ochrony środowiska i gospodarki odpadami. W ramach prac nad oceną aktualności planu przeanalizowano również istotne dla województwa zachodniopomorskiego zagadnienia społeczne i gospodarcze. Stanowią one jednak tylko fragment uwarunkowań rozwoju przestrzennego regionu, nie przekładany bezpośrednio do części planu określającej kierunki jego rozwoju przestrzennego.

W polityce mieszkaniowej, usługach i w działalności gospodarczej od 2002 r. zaszło szereg zmian. Zmienił się także pogląd na funkcjonowanie tych dziedzin w przyszłości. Jednak te zagadnienia, nie rzutujące na zapisy zawarte w tekstowej i graficznej części planu ustalającej kierunki rozwoju przestrzennego regionu, powinny zostać uwzględnione w uwarunkowaniach nowego planu województwa, tworząc ich podbudowę opartą na zaktualizowanych danych statystycznych.

W uwarunkowaniach prawnych pojawiły nowe terminy, takie jak obszary wsparcia czy obszary problemowe.

W niedawno uchwalonej przez Sejmik Strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego przedstawiono nowe cele strategiczne i kierunkowe, które nie zmieniają diametralnie ustaleń przestrzennych, jednak wymagają doprecyzowania niektórych jej elementów wynikających ze zmiany przepisów, jak i istniejących obecnie uwarunkowań.

W związku z powyższym Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego wymaga aktualizacji.

VI. RAPORT O STANIE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Na podstawie art. 45 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80 poz. 717), Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego przedstawia Sejmikowi Województwa Zachodniopomorskiego, przynajmniej raz w ciągu kadencji, informację o stanie aktualności Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego w zakresie określonym w art. 39 ust. 3 ustawy. Zapisy planu w powyższym zakresie przeanalizowano z uwzględnieniem:

- stopnia ich realizacji;
- zgodności z obecnie obowiązującymi przepisami;
- zgodności z zamierzeniami zawartymi w opracowanych po 2001 r. programach, dokumentacjach technicznych, dokumentach planistycznych itp.

W dniu 19 grudnia 2005 r. Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego uchwalił Strategię rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020. Wiele zapisów tej strategii wymusza zmianę zagospodarowania w poszczególnych obszarach problemowych planu. W strategii przede wszystkim zmieniono liczbę celów strategicznych oraz celów kierunkowych, a nade wszystko przestawiono priorytety strategii, które aktualnie stawiają na:

- konkurencyjność gospodarki;
- aktywność gospodarczą;
- rozwój infrastruktury;
- ochronę środowiska i gospodarkę zasobami;
- wiedzę i kompetencje;
- integrację społeczną.

Tym priorytetom przede wszystkim, powinien być podporządkowany rozwój przestrzenny województwa zachodniopomorskiego.

Ocena aktualności poszczególnych elementów zagospodarowania przestrzennego ujętych w Planie województwa przedstawia się następująco:

Sieć osadnicza

Układ osadniczy województwa jest stabilny i prawidłowo funkcjonuje, a zasady jego rozwoju określone w tekście Planu są nadal aktualne, dlatego nie zachodzi potrzeba dokonania w tym zakresie zmian, aczkolwiek winno nastąpić doprecyzowanie wielu problemów, w tym w zakresie współpracy pomiędzy samorządami na wszystkich poziomach. Nadal powinno utrzymać się zapisy dotyczące regionalnych ośrodków równoważenia rozwoju, które są bardzo istotne przy takim układzie przestrzennym województwa.

Ochrona środowiska przyrodniczego

Zmiany, jakie winny być wprowadzone do Planu województwa, wynikają głównie z wejścia w życie nowych ustaw (Prawo ochrony środowiska, ustawa o ochronie przyrody, Prawo wodne, Prawo geologiczne i górnicze), rozporządzeń i dyrektyw, a także z konieczności uwzględnienia różnych programów, dokumentacji i wyników monitoringów.

Prawo ochrony środowiska stawia nowe wymagania, m. in.:

- wykonania wojewódzkiego programu ochrony środowiska;
- zachowania standardów jakości środowiska;
- ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości (np. na terenach przy lotniskach).

Nowe przepisy stwarzają też konieczność zweryfikowania zapisów Planu województwa, zarówno po stronie uwarunkowań rozwoju regionu, jak i kierunków zagospodarowania jego przestrzeni, w zakresie ochrony i gospodarowania wodami powierzchniowymi i podziemnymi. Dotyczy to przede wszystkim obszarów zagrożonych występowaniem powodzi, zasobów wód, uwzględnienia wytycznych i realizacji „Programu dla Odry 2006” oraz ramowej Dyrektywy Wodnej Unii Europejskiej.

W Planie województwa należy uwzględnić preferencje zalesieniowe dla poszczególnych gmin, jakie wynikają z Krajowego Programu Zwiększenia Lesistości.

Środowisko kulturowe

Ze względu na rosnące znaczenie środowiska kulturowego w gospodarczym rozwoju regionu, w Planie województwa winny być uwzględnione przede wszystkim zapisy nowej ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, które dotyczą:

- zasad tworzenia i zagospodarowania parków kultury;
- dostosowania przepisów do obowiązujących w Unii Europejskiej.

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym

W Planie województwa ujęty został tylko pakiet zadań rządowych wynikających z udziału Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w Programie Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa, które są w trakcie realizacji. Nowa ustawa rozszerza obowiązek ujęcia w planach zagospodarowania przestrzennego województwa nie tylko zadań wpisanych do rejestru krajowego i wojewódzkiego, ale również wynikających z innych dokumentów przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwych ministrów lub sejmik województwa. Obecnie nie można sprecyzować tych inwestycji, jednak zapisy aktualizowanej Strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego i Koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju pozwolą розміścić w Planie województwa dodatkowe inwestycje celu publicznego o ponadlokalnym znaczeniu.

Obszary problemowe

Z uwagi na konflikty, jakie zachodzą na obszarach oraz występujące ograniczenia, np. chłonność inwestycyjnej warunków środowiskowych, dostępność do źródeł energii itp., obszarami problemowymi są następujące obszary wieloprzestrzenne:

- 1) Obszar funkcjonalny strefy nadmorskiej – z uwagi na rozwój, zdawałoby się przeciwstawnych funkcji, takich jak: gospodarka morską, turystyka i uzdrowiska z zapleczem terenowym o funkcjach: rolniczej, produkcyjnej i obsługowej a także ze względu na konieczność utrzymania funkcji ochronnych środowiska oraz zasobów wód podziemnych i powierzchniowych, w obszarze tym musi w najbliższym czasie dojść do bardziej intensywnych działań w zakresie ochrony i rehabilitacji środowiska, przeciwdziałającym tendencjom pasmowej zabudowy strefy brzegowej.

- 2) Obszary aktywizacji funkcji turystycznej z uwagi na utrzymanie istniejących na tym obszarze funkcji ochronnych i rekreacyjnych.
- 3) Szczeciński obszar metropolitalny, gdzie mamy do czynienia z obszarem intensywnej urbanizacji, centrum administracyjno-gospodarczo-kulturalnym. Obszar ten jest obszarem węzłowym, intensywnego rozwoju i przekształceń przestrzennych, strefą podmiejską intensywnego rozwoju oraz obszarem przekształceń przestrzennych z zachowaniem funkcji ochronnych i oddziałujących transgranicznie.
- 4) Koszaliński obszar węzłowy, na którym występuje dynamiczny proces, w stosunku do reszty województwa, aktywizacji gospodarczej, intensywnego wielofunkcyjnego rozwoju i przekształceń przestrzennych w Koszalinie i na terenach przyległych.

Obszar metropolitalny

W obecnie obowiązującym Planie województwa wyznaczony został obszar metropolitalny jako najintensywniej urbanizująca się część aglomeracji, obejmujący m. Szczecin i gminy bezpośrednio z nim sąsiadujące.

Nowa ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wprowadziła obowiązek objęcia obszaru metropolitalnego planem zagospodarowania przestrzennego, stanowiącym część planu województwa. Zasięg obszaru metropolitalnego ustalony ma być w koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju. Wg obecnie posiadanych informacji nie ma ostatecznej daty zatwierdzenia projektu koncepcji. Zaktualizowana koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju z października 2005 roku wskazuje miasto Szczecin wraz z terenami przyległymi jako obszar metropolitalny. W aneksie nr 1 zaktualizowanej koncepcji przedstawiona jest metoda wyznaczania obszarów metropolitalnych, która opiera się m.in. wyznaczaniu gmin wchodzących w skład obszaru według wskaźników statycznych i dynamicznych⁶. Z obecnie prowadzonych analiz obszar ten powinien być nieznacznie powiększony w stosunku do istniejącego planu o gminę Nowe Warpno.

Obszary wsparcia

W Planie województwa nie określono obszarów wsparcia – w rozumieniu ustawy z dnia 12 maja 2000 r. o zasadach wspierania rozwoju regionalnego, gdyż kryteria ich wyznaczenia nie zostały sprecyzowane w dokumentach rządowych i nie są one ustalone do dnia dzisiejszego. W zaktualizowanej koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju z października 2005 roku jest mowa o obszarach problemowych kraju, których rozwój jest na tyle silnie strukturalnie zakłócony przez czynniki społeczne i gospodarcze, iż regiony te bez pomocy z zewnątrz nie zdołają owych zakłóceń przezwyciężyć⁷. Wskazano trzy takie tereny na obszarze Polski, obszar środkowe Pomorze (podregion koszaliński i słupski) obejmuje część województwa zachodniopomorskiego. Nie mniej obszarów wsparcia na obszarze naszego województwa jest więcej i oprócz wspomnianych wyżej obszarów, zalicza się również tereny leżące w południowej części naszego województwa.

⁶ Aneks nr 1. Metoda wyznaczania obszarów metropolitalnych. Zaktualizowana koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju. Warszawa październik 2005 roku.

⁷ Zaktualizowana koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju. Warszawa październik 2005 roku.

Surowce

Weryfikacji w Planie województwa wymagają obszary występowania kopalin, gdyż:

- może zaistnieć konieczność rezygnacji z eksploatacji surowców występujących na obszarach objętych ochroną Natura 2000;
- w niewystarczającym stopniu rozpoznane były wody geotermalne (tylko z warstwy jurajskiej, a występują również w warstwie kredowej).

Układ komunikacyjny

Z planowanych lub postulowanych w Planie województwa elementów układu komunikacyjnego niewiele zostało zrealizowanych, wiele z nich nadal pozostaje w fazie koncepcji.

Istotnym elementem, który nie był podnoszony w planie zagospodarowania jest tworzenie w województwie sieci dróg w oparciu o drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i niektóre drogi gminne.

Nadal ważnym zagadnieniem pozostaje dostępność mieszkańców województwa zachodniopomorskiego do głównych ośrodków sieci osadniczej oraz dostępność do środków komunikacji publicznej.

Infrastruktura kolejowa jest na obszarze województwa dobrze rozwinięta pod względem ilościowym i poza budową zachodniej obwodnicy Szczecina nie występują pilne potrzeby budowy nowych linii. Stan techniczny infrastruktury kolejowej województwa jest niezadowolający – występują znaczne potrzeby modernizacyjne nie tylko na liniach o znaczeniu międzynarodowym i ogólnokrajowym, lecz również na liniach lokalnego znaczenia, modernizacji wymaga infrastruktura punktowa typu: mosty, wiadukty, dworce;

W przewozach pasażerskich międzynarodowych i krajowych międzyregionalnych transport kolejowy spełnia bardzo ważną rolę społeczno – gospodarczą. W układzie międzynarodowym kolej zapewnia połączenia pasażerskie Szczecina, Koszalina i innych miast Pomorza Zachodniego z Berlinem i innymi obszarami Niemiec w tym Meklemburgii Pomorza Przedniego. W układzie krajowym transport kolejowy zapewnia szybkie połączenia z Warszawą i wszystkimi innymi ważnymi miastami w Polsce;

Kolejowy transport towarowy ma podstawowe znaczenie dla gospodarki województwa i jego dotychczasowe funkcje powinny być wzmacniane i odpowiednio rozwijane. Ze względu na bardziej proekologiczny charakter kolei, powinna być ona silniej niż dotychczas preferowana jako gałąź transportu obsługująca gospodarkę.

Infrastruktura techniczna

Podobnie jak w przypadku komunikacji, niewielka część inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej ujęta w Planie województwa została zrealizowana. W branży elektroenergetycznej oddano do użytku 1 GPZ w Szczecinie. W zakresie gazownictwa powstało kilka odcinków gazociągów wysokiego ciśnienia zasilających gminy: Myślibórz i Lipiany, Resko, Świdwin, Biały Bór i Postomino. W gminach Siemyśl i Szczecinek trwa gazyfikacja średnim ciśnieniem poszczególnych miejscowości. W zakresie odnawialnych źródeł energii, w rozpatrywanym okresie, powstało na terenie województwa kilka znaczących obiektów, m.in. największe w kraju farmy elektrowni wiatrowych: w Zagórzcu (gm. Wolin)

i Cisowo II (gm. Darłowo). Ponadto oddano do eksploatacji ciepłownię geotermalną w Stargardzie Szczecińskim.

Od uchwalenia Planu województwa do dnia dzisiejszego zgłoszono potrzebę, m.in.:

- budowy 2-torowej linii 400 kV Dunowo – Żydowo – Piła – Poznań wraz budową rozdzielni z transformacją 400/110 kV w stacji Żydowo;
- budowy linii 400 kV Piła – Krajnik (lub Morzyczyn);
- budowy linii 220 kV Glinki – Reclaw;
- budowy linii kablowych 110 kV w Szczecinie (+ 3 GPZ-ów 110/15 kV) i w Świnoujściu;
- budowy 2-torowej linii 110 kV Dolna Odra – Chlebowo (gm. Gryfino);
- budowy 2 GPZ-ów 110/15 kV w Świdwinie;
- budowy gazociągu wysokiego ciśnienia Dn 500 (700) mm Płoty – Karlino;
- budowy gazociągu wysokiego ciśnienia Kostrzyn – Zielin (gm. Mieszkowice);
- budowy gazociągu wysokiego ciśnienia Nosowo – Kamienny Most ze stacjami redukcyjno – pomiarowymi I stopnia w Dobrzanach i Kamiennym Moście (gminy: Suchań, Dobrzany, Chociwel);
- budowy gazociągu wysokiego ciśnienia Starogard Łobeski – gm. Łobez;
- budowy podziemnego magazynu gazu Daszewo na terenie istniejącej kopalni Karlino.

Gospodarka odpadami

Do Planu województwa należy wprowadzić ustalenia uchwalonego w 2003 r. Planu gospodarki odpadami dla województwa zachodniopomorskiego.

Przeгляд obowiązującego Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego, przeprowadzony w aspekcie jego aktualności, daje podstawę do wyciągnięcia ogólnego wniosku o potrzebie dostosowania tego dokumentu do nowych uwarunkowań, jakie zaistniały od chwili jego uchwalenia.

Kierunki powiązań transgranicznych

W ocenianym planie zagospodarowania przestrzennego województwa nie poruszano kwestii powiązań transgranicznych, aczkolwiek pewne projektowane inwestycje mogły dotyczyć regionów sąsiadujących i w tym zakresie plan był z nimi uzgadniany. W najbliższym czasie czyli w roku 2007 najprawdopodobniej Polska zostanie włączona do Państw układu z Schengen. Z uwagi na ten fakt zmieni się dostępność obszarów przygranicznych, szczególnie w okolicy miasta Szczecina, ponieważ to tutaj przebiega jedyny „lądowy” odcinek polsko-niemieckiej granicy.

Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi

Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi zostały uwzględnione w planie zagospodarowania przestrzennego województwa zgodnie ze stosownymi ustawami i rozporządzeniami. Konsekwentnie zapisy w tym względzie były przekładane z planu do studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, których problem ten dotyczył. Proces prowadzenia inwestycji w obszar zagrożonych w poszczególnych gminach został zahamowany, dotyczy to szczególnie gmin nadodrzańskich i leżących nad Zalewem Szczecińskim.

Tereny zamknięte i ich strefy ochronny

Brak przepis w tym zakresie spowodował, iż problematyka ta została potraktowana w planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego marginalnie. Z uwagi na znaczne oddziaływanie terenów dużych poligonów wojskowych tylko one zostały uwzględnione. Pozostała problematyka terenów zamkniętych, która została określona w obecnie obowiązujących przepisach musi zostać uwzględniona w nowym planie (np. wykaz nieruchomości przedstawiony w załączniku do rozporządzenia Ministra Infrastruktury nr 11 poz. 72 z dnia 14 października 2005r).