Załącznik nr 1 do „Aktualizacji okresowej oceny Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego”

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA
ZACHODNIOPOMORSKIEGO

PROJEKT ZMIANY PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

„Uwarunkowania kształtowania polityki przestrzennej”

- stanowiące przegląd zmian w zagospodarowaniu przestrzennym i raport o jego stanie w rozumieniu art. 45 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej
Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie

Czerwiec 2018

Spis treści

1. Wstęp 4

1.1. Cel i rola planu 4

1.2. Podstawy prawne opracowania planu 4

1.3. Zakres opracowania 5

2. Uwarunkowania polityki przestrzennej województwa zachodniopomorskiego wynikające z dokumentów strategicznych i otoczenia zewnętrznego 7

2.1. Województwo zachodniopomorskie w Polsce i w Europie 7

2.1.1 Podstawowe dane o województwie zachodniopomorskim 7

2.1.2. Wyznaczniki pozycji województwa 11

2.2. Uwarunkowania wynikające ze współpracy międzynarodowej 14

2.2.1. Uwarunkowania wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej 14

2.2.2. Uwarunkowania wynikające ze współpracy bałtyckiej i transgranicznej 17

2.2.3. Powiązania z obszarami sąsiadującymi 22

2.2.4. Europejskie uwarunkowania planowania przestrzennego i spójności terytorialnej 24

2.3. Przestrzeń województwa zachodniopomorskiego w krajowych i regionalnych dokumentach planistycznych i strategicznych 26

2.3.1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 26

2.3.2. Polityka miejska 28

2.3.3. Miejsce województwa w systemie planowania strategicznego 31

2.3.4. Powiązania z sąsiednimi województwami 36

3. Uwarunkowania wewnętrzne polityki przestrzennej województwa zachodniopomorskiego 39

3.1. Środowisko przyrodnicze 39

3.1.1. Krajobraz 40

3.1.2. Klimat 43

3.1.3. Wody 48

3.1.4. Struktura glebowo-rolnicza 56

3.1.5. Kopaliny 56

3.1.6. Szata roślinna i świat zwierzęcy 57

3.1.7. Obszary chronione 59

3.1.8. Stan jakościowy i zagrożenia środowiska 67

3.2. Ludność 72

3.2.1. Migracje 72

3.2.2. Przyrost naturalny 75

3.2.3. Struktura ludności według płci i wieku 77

3.2.4. Prognoza demograficzna 78

3.3. Sieć osadnicza 81

3.3.1. Miasta 81

3.3.2. Obszary wiejskie 85

3.3.3 Krajowa Polityka Miejska a problemy miast Pomorza Zachodniego ... 87
3.4. Zabytki i krajobraz kulturowy ... 89
3.4.1. Elementy dziedzictwa kulturowego decydujące o cechach krajobrazu ... 89
3.4.2. Krajobraz kulturowy województwa ... 100
3.4.3. Dobra kultury współczesnej ... 106
3.5. Infrastruktura społeczna ... 108
3.5.1. Zasoby mieszkaniowe ... 108
3.5.2. Szkolnictwo i nauka ... 110
3.5.3. Ochrona zdrowia ... 115
3.5.4. Instytucje kultury ... 122
3.6. Gospodarka ... 125
3.6.1. Główne tendencje rozwoju gospodarki województwa ... 125
3.6.2. Przestrzenne uwarunkowania działalności gospodarczej ... 130
3.6.3. Atrakcyjność inwestycyjna województwa zachodniopomorskiego ... 131
3.6.4. Instytucje Otoczenia Biznesu ... 133
3.6.5. Rynek pracy ... 135
3.6.6. Gospodarka morska ... 141
3.6.7. Przemysł ... 148
3.6.8. Usługi ... 152
3.6.9. Turystyka ... 154
3.6.10. Rolnictwo ... 162
3.6.11. Gospodarka leśna ... 172
3.7. Infrastruktura transportowa ... 174
3.7.1. Infrastruktura transportowa województwa w międzynarodowych sieciach transportowych ... 174
3.7.2. Dostępność transportowa województwa ... 178
3.7.3. Sieć dróg kołowych ... 182
3.7.4. Infrastruktura kolejowa ... 188
3.7.5. Transport zbiorowy ... 193
3.7.6. Transport morski ... 199
3.7.7. Transport wodny śródlądowy ... 202
3.7.8. Transport lotniczy ... 204
3.7.9. Transport intermodalny ... 206
3.8. Infrastruktura techniczna ... 209
3.8.1. Elektroenergetyka ... 209
3.8.2. Gazownictwo i paliwa płynne ... 213
3.8.3. Ciepłownictwo ... 217
3.8.4. Odnawialne źródła energii ... 220
3.8.5. Telekomunikacja i teleinformatyka ... 240
3.8.6. Gospodarka wodno-ściekowa ... 252
3.8.7. Ochrona przed powodzią i suszą ... 262
3.8.8. Gospodarka odpadami ... 268

3.9. Obszary funkcjonalne ... 277
3.9.1. Obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym ... 283
3.9.2. Obszary funkcjonalne o znaczeniu regionalnym ... 291
3.9.3. Pozostałe obszary funkcjonalne o znaczeniu regionalnym ... 308
3.9.4. Obszary funkcjonalne - proces wdrażania ... 310
3.10. Infrastruktura bezpieczeństwa państwa; tereny zamknięte ... 311
3.10.1. Infrastruktura bezpieczeństwa państwa ... 311
3.10.2. Tereny zamknięte i ich strefy ochronne ... 312
3.11. Predyspozycje i bariery rozwoju przestrzennego województwa zachodniopomorskiego ... 314
4. Obszar funkcjonalny SOM ... 316
4.1. Szczecin w przestrzeni polskiej i europejskiej ... 318
4.2. Szczeciński Obszar Metropolitalny w krajowej polityce przestrzennej i regionalnej ... 320
4.3. Główne uwarunkowania przestrzenne Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego ... 322
4.3.1. Sieć osadnicza i struktura funkcjonalno-przestrzenna ... 322
4.3.2. Środowisko przyrodnicze i jego ochrona ... 328
4.3.3. Dziedzictwo kulturowe ... 332
4.3.4. Demografia ... 333
4.3.5. Gospodarka ... 336
4.3.6. Infrastruktura społeczna ... 346
4.3.7. Powiązania transportowe ... 355
4.3.8. Infrastruktura techniczna ... 370
Spis rycin ... 384
Spis tabel ... 390

1. WSTĘP

1.1. Cel i rola planu

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego ma trzy zasadnicze cele:

- kształtowanie polityki przestrzennej województwa, zgodnej z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, przy uwzględnieniu terytorializacji polityki rozwoju, przyjmując ład przestrzenny i zrównoważony rozwój jako podstawę działań,
- koordynację elementów planowania rozwoju wynikających ze zobowiązań międzynarodowych, planowania krajowego, regionalnego i lokalnego,
- dostarczenie informacji o województwie, zwłaszcza o jego uwarunkowaniach przestrzennych i kierunkach rozwoju w tej dziedzinie.

Realizując te cele plan zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia i nadaje ramy przestrzenne strategii rozwoju województwa i politykom sektorowym oraz określa:

- uwarunkowania zewnętrzne, wynikające z obowiązujących przepisów prawa, położenia województwa w przestrzeni krajowej i europejskiej oraz z krajowych i europejskich strategii i programów rozwoju,
- uwarunkowania wewnętrzne, wynikające ze stanu środowiska przyrodniczego i kulturowego oraz potrzeb jego ochrony, stanu zagospodarowania przestrzeni, stanu i tendencji zmian w sytuacji społeczno-gospodarczej województwa,
- kierunki i działania służące realizacji strategicznych celów rozwoju województwa, z uwzględnieniem struktury funkcjonalno-przestrzennej regionu oraz zadań o znaczeniu ponadlokalnym o zasięgu krajowym i wojewódzkim,
- narzędzia realizacji planu, w tym rekomendacje do krajowej i regionalnej polityki przestrzennej oraz system monitoringu.

Plan jest elementem regionalnego planowania strategicznego i stanowi podstawowe narzędzie koordynacji zamierzeń organizacyjnych, społecznych, gospodarczych i innych będących przedmiotem zainteresowania samorządu wojewódzkiego w przestrzeni, a jednocześnie służy przestrzennej konkretyzacji celów sformułowanych w strategii rozwoju województwa i w innych dokumentach programowych. PZPWZ nie jest aktem prawa miejscowego i nie narusza uprawnień gmin w zakresie planowania miejscowego; nie stanowi też podstawy prawnej wydawania decyzji administracyjnych. Plan jest aktem kierownictwa wewnętrznego i wiąże władze województwa, a także inne podmioty administracji publicznej w zakresie respektowania priorytetów rozwojowych i prowadzenia polityki przestrzennej zgodnie z ustalonymi kierunkami. Stanowi wytyczne dla dokumentów wojewódzkich (strategicznych i operacyjnych) w zakresie realizacji polityki przestrzennej województwa.

Plan łączy planowanie krajowe poprzez poziom regionalny z planowaniem miejscowym. Formułuje również propozycje do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich i projektów ponadregionalnych i międzynarodowych o charakterze planistycznym. Stanowi też podstawę do formułowania wniosków do studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i ich oceny pod kątem realizacji celów regionalnych. Samorządom lokalnym i inwestorom plan dostarcza ponadto informacji, jakie dobre praktyki powinni stosować w gospodarowaniu przestrzenią.

Plan formułuje cele gospodarowania przestrzenią województwa i zasady jej kształtowania oraz określa kierunki polityki przestrzennej w długiej perspektywie. Stanowi podstawę do konstruowania programów operacyjnych rozwoju województwa.

1.2. Podstawy prawne opracowania planu

Niniejsza zmiana planu została opracowana jako realizacja uchwały Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego Nr XIX/257/12 z dnia 30 października 2012 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego.

Podstawą prawną opracowania planu są ustawy:

- o samorządzie województwa (uosw) z dnia 5 czerwca 1998 r. (Dz.U. z 2017 r. poz. 935 z późniejszymi zmianami),
- o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (uopizp) z dnia 27 marca 2003 r. (Dz.U. z 2017 r. poz. 1073 z późniejszymi zmianami).

Ustawa o samorządzie województwa zobowiązuje samorząd do określenia strategii rozwoju województwa uwzględniającej w szczególności następujące cele:

- pielęgnowanie polskości oraz rozwój i kształtowanie świadomości narodowej, obywatelskiej i kulturowej mieszkańców, a także pielęgnowanie i rozwijanie tożsamości lokalnej,
- pobudzanie aktywności gospodarczej,
- podnoszenie poziomu konkurencyjności i innowacyjności gospodarki województwa,
- zachowanie wartości środowiska kulturowego i przyrodniczego przy uwzględnieniu potrzeb przyszłych pokoleń,
- kształtowanie i utrzymanie ładu przestrzennego.

Strategia rozwoju województwa jest realizowana przez regionalne programy operacyjne, programy strategiczne oraz inne instrumenty prawne i finansowe. W ustawie o samorządzie województwa wykonywanie zadań o charakterze wojewódzkim w zakresie zagospodarowania przestrzennego wymienione jest wprost wśród dziedzin, które należą do obowiązków samorządu województwa. Jednakże również inne wymienione w tym ustępie dziedziny, takie jak ochrona zabytków i opieka nad zabytkami, modernizacja terenów wiejskich, ochrona środowiska, gospodarka wodna i ochrona przeciwpowodziowa, transport zbiorowy i drogi publiczne, kultura fizyczna i turystyka, znajdują bezpośrednie lub pośrednie odzwierciedlenie w planowaniu przestrzennym.

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym precyzuje zadania samorządu województwa w zakresie planowania przestrzennego. Podstawą działań jednostek samorządu terytorialnego i organów administracji rządowej w tej dziedzinie jest ład przestrzenny i zrównoważony rozwój. Ustawa stanowi m.in., że:

- kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej w województwie, w tym uchwalanie planu zagospodarowania przestrzennego województwa, należy do zadań samorządu województwa,
- organy samorządu województwa sporządzają plan zagospodarowania przestrzennego województwa, prowadzą analizy i studia oraz opracowują koncepcje i programy, odnoszące się do obszarów i problemów zagospodarowania przestrzennego, odpowiednio do potrzeb i celów podejmowanych w tym zakresie prac,
- sejmik województwa podejmuje uchwałę o przystąpieniu do sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego województwa, którą realizuje marszałek województwa, a następnie sejmik uchwala plan zagospodarowania przestrzennego województwa,
- plan zagospodarowania przestrzennego województwa co najmniej raz w czasie kadencji sejmiku podlega okresowej ocenie przez zarząd województwa w zakresie zmian w zagospodarowaniu przestrzennym i stanu realizacji inwestycji o znaczeniu ponadlokalnym; wyniki przeglądu zarząd przedstawia sejmikowi województwa i przekazuje ministrowi właściwemu do spraw rozwoju regionalnego.

1.3. Zakres opracowania

Zakres przestrzenny

Plan, zgodnie z art. 39 ust. 2 uopizp, obejmuje obszar województwa zachodniopomorskiego, w granicach administracyjnych określonych ustawą z dnia 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa (Dz.U. nr 96 poz. 603 z późn. zm.) z uwzględnieniem powiązań z obszarami przyległymi oraz przestrzenią krajową i europejską.

Plan uwzględnia powiązania obszaru województwa z obszarami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej, o ile mają one wpływ na kształtowanie przestrzeni na terytorium województwa zachodniopomorskiego (obszary ochrony środowiska, farmy wiatrowe na wodach morskich, infrastruktura techniczna, transportowa morska i podmorska itp.). Problematykę sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich reguluje ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. z 2016 r., poz. 2145 z późn. zm.). Należy zaznaczyć, że część obszarów morskich RP (morskie wody wewnętrzne) znajduje się w granicach województwa zachodniopomorskiego i jako takie również objęte są PZPWZ.

W analizach uwarunkowań uwzględniono w niezbędnym zakresie obszary sąsiadujące z województwem zachodniopomorskim, leżące poza jego granicami administracyjnymi, w tym poza granicami kraju.

Horyzont czasowy

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łączyć musi strategię długookresową - określoną w dokumentach krajowych na rok 2030 (KPZK 2030, DSRK 2030) - ze strategią średniookresową związaną z perspektywą finansową UE 2014-2020. Z tego powodu w sferze strategicznej za horyzont czasowy uznaje się rok 2030, w sferze operacyjnej - rok 2023.

Potrzeba wcześniejszej aktualizacji planu może wystąpić w przypadku:

– istotnej zmiany uwarunkowań i tendencji rozwojowych (zewnętrznych lub wewnętrznych),
– nieprzewidzianych konfliktów przestrzennych o charakterze ponadlokalnym,

– zmiany dokumentów strategicznych, zwłaszcza strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego, w zakresie dotyczącym kształtowania i utrzymania ładu przestrzennego,
– zmiany przepisów prawa dotyczących planowania i zagospodarowania przestrzennego.

Plan zgodnie z prawem (art. 45 uopizp) podlega co najmniej raz w kadencji sejmiku okresowej ocenie, która powyższe okoliczności może potwierdzić, rekomendując przystąpienie do zmiany planu.

Zakres przedmiotowy

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (art. 39 ust. 3) stanowi, że w planie zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia się ustalenia strategii rozwoju województwa oraz określa się w szczególności:

– podstawowe elementy sieci osadniczej województwa i ich powiązań komunikacyjnych oraz infrastrukturalnych, w tym kierunki powiązań transgranicznych;
– system obszarów chronionych, w tym obszary ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego, ochrony uzdrowisk oraz dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej;
– rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym;
– granice i zasady zagospodarowania obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym oraz, w zależności od potrzeb, granice i zasady zagospodarowania obszarów funkcjonalnych o znaczeniu regionalnym;
– obszary szczególnego zagrożenia powodzią;
– granice terenów zamkniętych i ich stref ochronnych;
– obszary występowania udokumentowanych złóż kopalin i udokumentowanych kompleksów podziemnego składowania dwutlenku węgla.

Szczególnym przypadkiem w rozumieniu ust. 3 pkt 4) jest miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego, dla którego sporządza się i uchwala plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego jako część planu zagospodarowania przestrzennego województwa. W tym kontekście, z uwagi na wyjątkowe w skali kraju uwarunkowania przestrzenne i powiązania społeczno-gospodarcze w Szczecińskim Obszarze Funkcjonalnym, szczególnie istotny jest zapis art. 39 ust. 7, zgodnie z którym plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego może obejmować również obszary leżące poza granicami miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego. Zasięg i granice obszaru objętego Planem Zagospodarowania Przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ośrodka Wojewódzkiego - Szczecińskiego Obszaru Funkcjonalnego opisano w rozdz. 3.9.1. i oznaczono na załącznikach graficznych.

Załączniki graficzne do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego oraz do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ośrodka Wojewódzkiego - Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, stanowią odpowiednio mapy:

- **Województwo zachodniopomorskie - Plan zagospodarowania przestrzennego - Kierunki rozwoju** (mapa w skali 1:100 000 obejmująca obszar województwa w granicach administracyjnych),
- **miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (som) - Plan zagospodarowania przestrzennego - Kierunki rozwoju** (mapa w skali 1:50 000 obejmująca wyznaczony w PZPWZ zasięg planu zagospodarowania przestrzennego dla miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego - Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego).

Plan uwzględnia również zapisy obowiązującej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 oraz przenosi na obszar województwa zachodniopomorskiego ustalenia programów rządowych dotyczące rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadregionalnym.

2. UWARUNKOWANIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO WYNIKAJĄCE Z DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH I OTOCZENIA ZEWNĘTRZNEGO

2.1. Województwo zachodniopomorskie w Polsce i w Europie

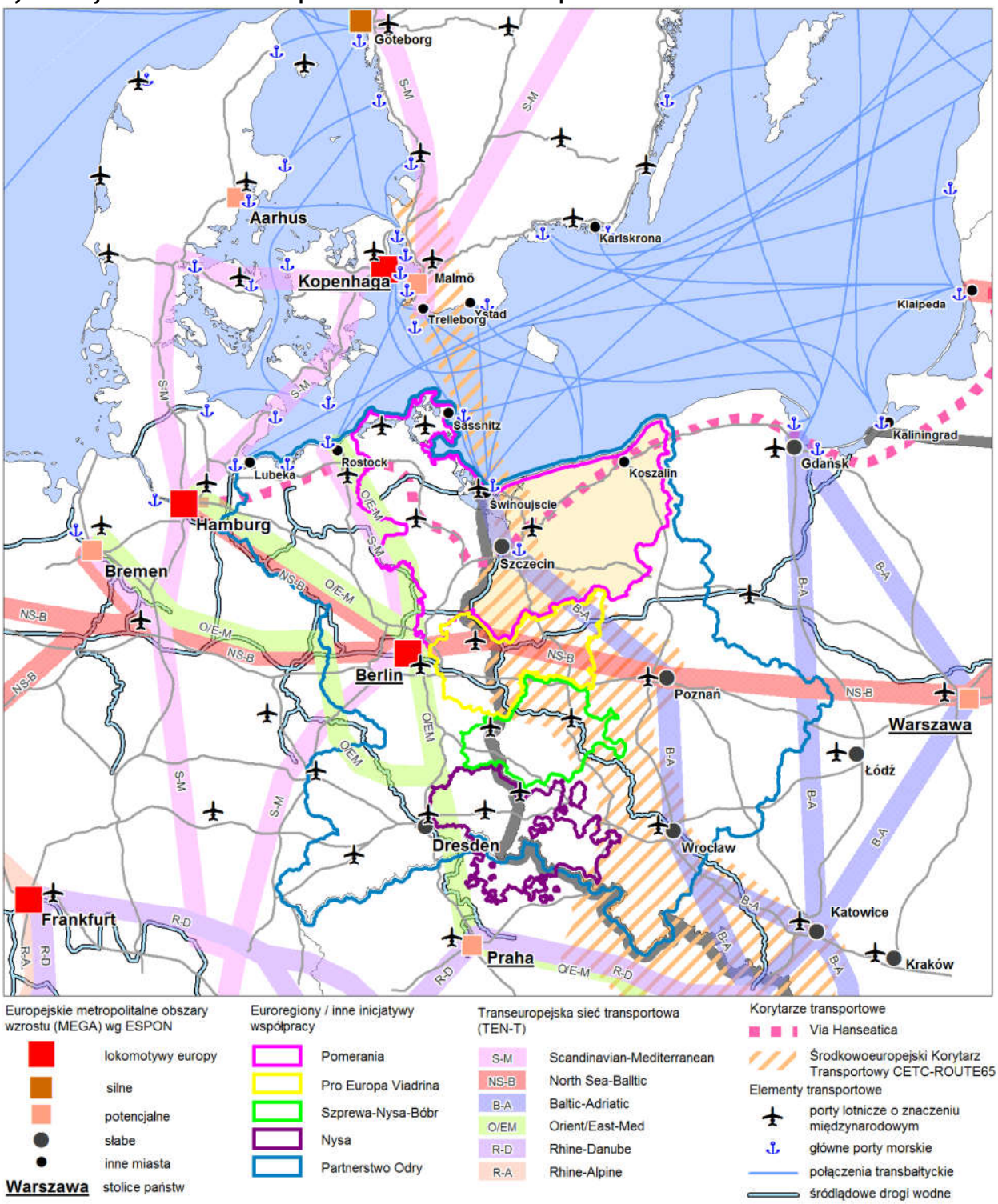
Wyznacznikami pozycji województwa w krajowej i europejskiej przestrzeni jest nadmorskie położenie na południowym brzegu Bałtyku, w bliskiej odległości i dostępności komunikacyjnej Danii, Szwecji i Niemiec oraz bliskość trzech metropolii: Berlina, Hamburga i Kopenhagi. Duże znaczenie gospodarcze mają porty morskie w ujściu Odry (Szczecin, Świnoujście, Police), w których przeładowuje się 1/3 ładunków przybywających lub opuszczających Polskę drogą morską (23275,9 tys. ton w 2014 r.) oraz port przeładunkowy i regazyfikacyjny skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (pozwalający na pokrycie 1/3 zapotrzebowania gazowego kraju). Region ma charakter usługowy (niemal 67% wartości dodanej brutto wytwarzanej w regionie pochodzi z usług) z dużym udziałem sektora turystyki wykorzystującym zasoby i walory kulturowo-krajobrazowe i klimatyczne regionu. Pod względem liczby odwiedzających turystów województwo zajmuje czwarte miejsce w kraju (biorąc pod uwagę turystów zagranicznych - trzecie). Znaczenie dla województwa mają usługi transportowe i logistyczne. Szczecin stanowi potencjalny multimodalny węzeł transportowy na przecinających się szlakach północ-południe i wschód-zachód, a Odrzańska Droga Wodna wiąże aglomerację szczecińską i morsko-rzeczne porty ujścia Odry z aglomeracją wrocławską i górnośląską, za pośrednictwem drogi wodnej Wisła-Odra z wielkopolskim obszarem gospodarczym, przez kanały Odra-Hawela i Odra-Sprewa z aglomeracją berlińską i zachodnioeuropejskim systemem dróg wodnych. Położenie przy granicy z Republiką Federalną Niemiec wpływa m.in. na niską dostępność transportową kraju, ale dobrą dostępność potencjałową regionu w kontekście europejskim.

Szczecin wraz ze swoim obszarem funkcjonalnym jest głównym biegunem wzrostu w regionie, kumulującym kapitał społeczno-gospodarczy. Przygraniczne położenie Szczecina oraz brak dużych miast po za zachodniej stronie granicy decydują o transgranicznym potencjale oddziaływania stolicy województwa. Podobnie jak w sąsiadujących regionach polskich i niemieckich, w województwie występują dysproporcje rozwojowe i narastająca polaryzacja gospodarcza i społeczna. Na tle Polski aktywność ekonomiczna mieszkańców województwa jest niska, a stopa bezrobocia wysoka.

2.1.1 Podstawowe dane o województwie zachodniopomorskim

Województwo zachodniopomorskie leży w północno-zachodniej Polsce (Pomorze Zachodnie i część Pomorza Środkowego). Na północy graniczy z Bałtykiem (184,9 km), na wschodzie z województwem pomorskim (190,9 km), na południowym wschodzie z województwem wielkopolskim (197,4 km), na południu z województwem lubuskim (216,9 km), na zachodzie z Republiką Federalną Niemiec (188,9 km). Granica z Republiką Federalną Niemiec przebiega częściowo na Odrze (98,5 km) i morskich wodach wewnętrznych - Zalewie Szczecińskim (20 km). Siedzibą rządowych i samorządowych władz województwa jest Szczecin.

Ryc.1. Województwo zachodniopomorskie w Polsce i w Europie



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Tabela 1. Podstawowe dane o województwie zachodniopomorskim i regionach ościennych

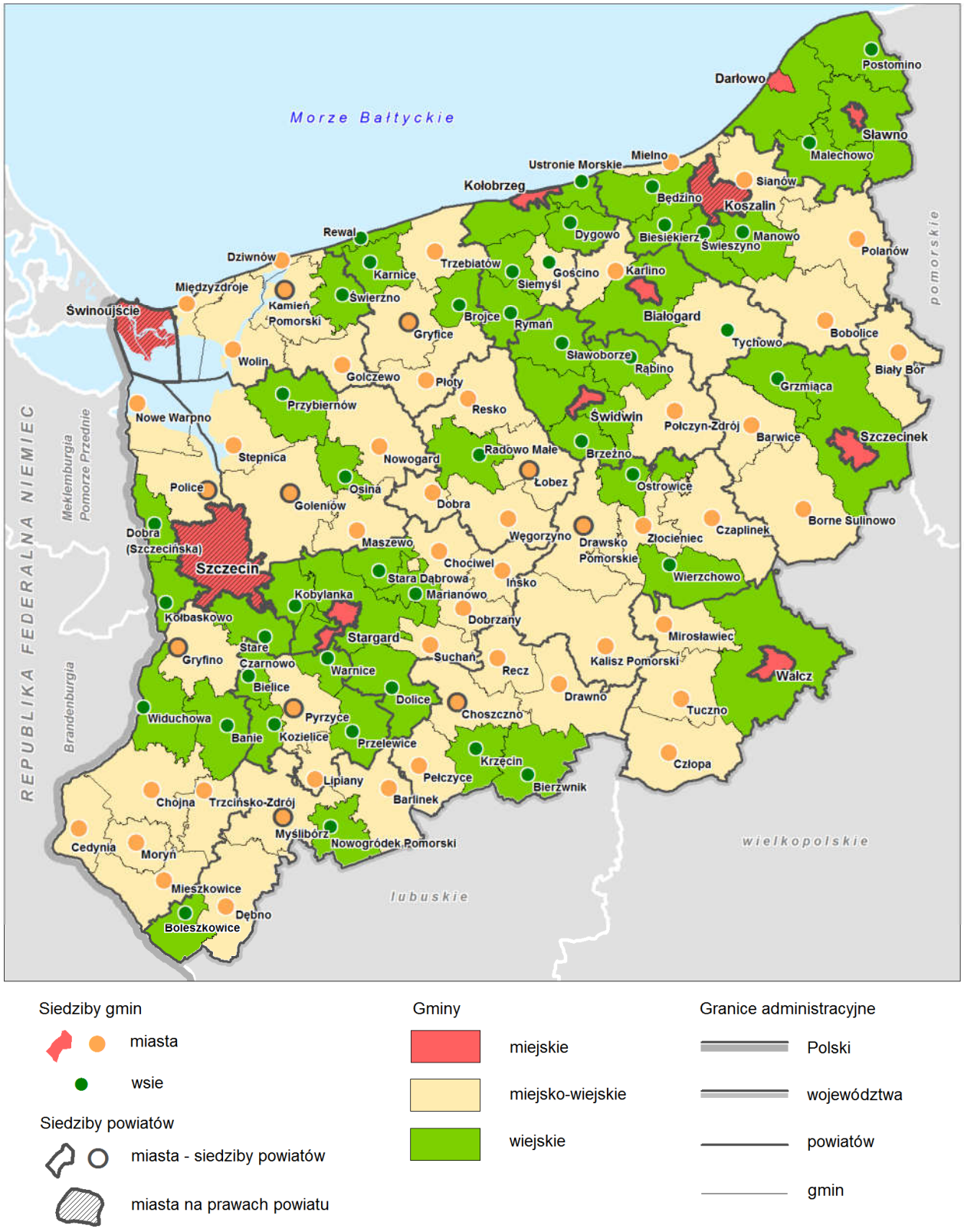
Kategoria	Województwo zachodnio-pomorskie	Województwo lubuskie	Województwo pomorskie	Województwo wielkopolskie	Meklemburgia Pomorze Przednie	Brandenbur-gia
Powierzchnia w km^2	22 892	13 988	18 310	29 827	23 213	29 654
Ludność w tys. (2014)	1715,4	1 020,3	2 302,1	3 472,6	1 599,1	2 458
Gęstość zaludnienia (liczba osób na 1 km^2, 2014)	75	73	126	116	69	82,9
Przyrost naturalny na 1000 ludności	-0,4	0,2	2,0	1,7	-3,8	-0,8
Saldo migracji	-2372	-1323	1972	73	8486	18 014
2014 ludność w miastach w % ogółu ludności (2014)**	68,7	63,1	64,9	55,1	-	-
Produkt krajowy brutto mln zł (2013)	61 628	36 564	95 004	159 784	156 768*	248 563*
Produkt krajowy brutto na 1 mieszkańca w zł (2013)	35 838	35 768	41 442	46 135	97 137*	-
Przeciętny dochód na 1 osobę w gospodarstwie domowym w PLN (2014)	1321,27	1285,37	1 376,34	1237,37	-	-
Przeciętne miesięczne wydatki na 1 osobę w gospodarstwie domowym w PLN (2014)	1066,19	1051,49	1 094,90	947,06	-	-
Stopa bezrobocia w % (2015)	13,3	10,6	9,0	6,2	11,1	8,6
Podmioty gospodarcze w systemie REGON na 10 tys. mieszkańców (2014)	1279	1 079	1 199	1165	-	-
Współczynnik aktywności zawodowej ogółem w % (2014)	52,6	54,1	55,7	57,7	-	-
Produkcja sprzedana przemysłu w mln zł (2014)	34 245,4	29 842,7	84 759,4	141 205,2	-	-
Produkcja rolnicza na 1 ha użytków rolnych w zł (w cenach z roku poprzedzającego) (2014)	5 345	5 889	7 248	10 446	-	-
Turyści korzystający z noclegów w tys. (2014)	2 247,7	595,3	2 197,7	1 766,0	7 250,8	4 400
Turyści zagraniczni korzystający z noclegów ogółem (2014)	543 009	168 840	430 308	267 002	-	418 000
Liczba studentów ogółem (2014)	52 853	17 968	97 986	135 880	38 935	49 762
Ludność z wykształceniem wyższym w % (2014)	19,6	18,3	21,3	19,9	-	23,7
Studenci szkół wyższych na 1000 mieszkańców (2014)	31	18	43	39	24	20
Nakłady na działalność badawczo-rozwojową na 1 mieszkańca w zł (2014)	104,7	66,7	448,8	305,3	-	-
Gęstość dróg publicznych o twardej nawierzchni w km na 100 km^2 (2014)	60,2	61,8	71,0	93,9	125,6	41,3
Długość dróg publicznych o twardej nawierzchni w km (2014)	13 790,1	8 644,5	13 000,3	28 010,1	29 154	12 257

* Dane liczbowe w PLN, przelicznik kursowy 1 EUR=4,23 zł wg Narodowego Banku Polskiego z dnia 01.04.2016

** W okresie 2009-2014 ludność w miastach w % ogółu ludności w województwie zachodniopomorskim utrzymuje się na stałym poziomie. Wskaźnik utrzymuje natomiast trend spadkowy w skali kraju oraz w województwach sąsiadujących

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, Vademecum Samorządowca GUS. Dane dla niemieckich krajów związkowych na podstawie Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern i Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. Dane dot. stopy bezrobocia na podstawie danych agencji pracy Bundesagentur für Arbeit. Dane polskich i niemieckich urzędów statystycznych powstają w oparciu o rozbieżną metodologię i zostały przytoczone w celu przedstawienia ogólnego porównania regionów sąsiadujących.

Ryc. 2. Podział administracyjny województwa zachodniopomorskiego



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

2.1.2. Wyznaczniki pozycji województwa

Wyznacznikami pozycji województwa zachodniopomorskiego w krajowej i europejskiej przestrzeni są:

- **Nadmorskie położenie na południowym brzegu Bałtyku, w bliskiej odległości od Danii, Szwecji i Niemiec oraz bliskość trzech metropolii światowych: Berlina, Hamburga i Kopenhagi (region Wielkiej Kopenhagi i Skanii, dawniej Øresund)**

Województwo zachodniopomorskie leży w najbliższej spośród wszystkich województw odległości od Szwecji, Norwegii i Danii. Odległość w linii prostej ze Świnoujścia do Ystad w Szwecji wynosi 90 mil morskich (168 km), do Kopenhagi - 152 mile morskie (282 km), z Kołobrzegu do Rønne na Bornholmie - 62 mile morskie (115 km). W relacjach tych utrzymywane są połączenia promowe, szczególnie intensywne na linii Świnoujście-Ystad (województwo zachodniopomorskie ma ok. 60% krajowego udziału w morskim zagranicznym ruchu pasażerskim). Województwo zachodniopomorskie leży bliżej trzech metropolii światowych: Berlina, Hamburga i Kopenhagi, niż Warszawy.

Ryc. 3. Odległość fizyczna i czasowa ze Szczecina do wybranych miast



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

- **Duże porty morskie w ujściu Odry**

Leżący w estuarium Odry port morski w Szczecinie oraz nadbałtycki port morski w Świnoujściu są portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i stanowią zespół portowy pod wspólnym zarządem. Świnoujście jest głównym portem promowym w relacjach transbałtyckich i portem handlowym o dużych perspektywach rozwoju. W Świnoujściu na powierzchni 48 ha zlokalizowany jest port przeładunkowy i regazyfikacyjny skroplonego gazu ziemnego. W jego skład wchodzą urządzenia do przyjmowania LNG ze statku (odbiór statków o pojemności do 216 000 LNG m^3), dwa kriogeniczne zbiorniki o pojemności 160 000 m^3 oraz

instalacje służące do regazyfikacji LNG wraz z urządzeniami do przekazania gazu do gazociągu łączącego terminal z krajowym systemem przesyłowym. W pierwszym etapie eksploatacji terminal odbiera 5 mld m^3 gazu ziemnego rocznie (co pozwala na pokrycie 1/3 zapotrzebowania gazowego kraju), w kolejnym etapie możliwe będzie zwiększenie zdolności wysyłkowej do 7,5 mld m^3. Poza regazyfikacją terminal może świadczyć usługi dodatkowe - przeładunek LNG na cysterny samochodowe (do 95 000 ton rocznie), a także przeładunek LNG na mniejsze jednostki pływające, bunkrowanie statków paliwem LNG i przeładunek LNG na cysterny kolejowe. Potencjał portowy uzupełnia port morski w Policach oraz mniejsze porty na wybrzeżu Bałtyku (Kołobrzeg, Darłowo, Dziwnów). (Funkcje gospodarcze portów są szerzej omówione w rozdziale 3.6. Gospodarka).

- **Odra jako oś komunikacyjna pogranicza z otoczeniem przyrodniczym**

W granicach województwa zachodniopomorskiego Odra na przeważającej długości (98,5 km) jest rzeką graniczną. Na całym zachodniopomorskim odcinku jest żeglowna i ma połączenie z siecią europejskich dróg wodnych. Dokonywane są na niej głównie przewozy ładunków w relacjach Szczecin-Berlin; w mniejszym stopniu odbywa się tu ruch turystyczny. Odra stanowi korytarz ekologiczny i pod tym względem podlega wspólnym polsko-niemieckim regulacjom. Kwestie Odry granicznej reguluje podpisana w dniu 27 kwietnia 2015 r. Umowa między Rządem Rzeczpospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych pogranicza polsko-niemieckiego (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi).

Przystąpienie Polski do Konwencji AGN (Europejskie Porozumienie w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu) otworzy możliwość wpisania Odrzańskiej Drogi Wodnej do sieci europejskich korytarzy transportowych TEN-T oraz wykorzystania unijnych instrumentów finansowych do modernizacji i budowy śródlądowych dróg wodnych. W planach są m.in. dostosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów klasy Va (IV klasa żeglugowa) oraz budowa odcinka kanału Odra-Dunaj do 2030 r.

- **Szczecin jako węzeł transportowy**

Uwarunkowania komunikacyjne predestynują Szczecin do roli multimodalnego węzła transportowego na przecinających się szlakach północ-południe i wschód-zachód. Główne szlaki komunikacyjne (drogowe, kolejowe, śródlądowe) przechodzące przez Szczecin oraz porty morskie leżące w ujściu Odry należą do sieci Trans-European Transport Network (TEN-T). Porty w Szczecinie i Świnoujściu są kluczowymi punktami Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej (ŚKT-EUWT Sp. z o.o.) łączącego Szwecję, Polskę, Czechy, Słowację, Węgry i Słowenię, będącego również postulowanym pasmem rozwoju społeczno-ekonomicznego. Oba porty zostały ujęte w ostatniej rewizji sieci TEN-T jako elementy jednego z 9 korytarzy sieci bazowej Bałtyk-Adriatyk.

- **Szczecin jako ośrodek metropolitalny, Koszalin jako ośrodek ponadregionalny**

Szczecin jest miastem rdzeniowym miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego liczącego 13 gmin, w których w 2015 r., mieszkało 686 365 osób. Położenie przygraniczne oraz brak dużych miast po niemieckiej stronie granicy stwarza warunki do umacniania transgranicznego oddziaływania stolicy regionu poprzez wdrożenie koncepcji Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina. Szczecin jest elementem metropolii sieciowej, powiązanym najbliżej z Poznaniem, Wrocławiem i Gdańskiem, a spośród ośrodków zagranicznych - z Berlinem.

Drugim co do wielkości miastem w województwie jest Koszalin, tworzący wraz z Kołobrzegiem i Białogardem (oraz mniejszymi gminami leżącymi wewnątrz tego układu) koszalińsko-kołobrzesko-białogardzki obszar funkcjonalny, który w 2015 r. zamieszkiwany był przez 273 321 osób.

- **Walory turystyczne wybrzeża morskiego i pojezierzy**

W roku 2014 województwo zachodniopomorskie odwiedziło 2 247 662 turystów[1], z czego ok. 76% z Polski. Wśród turystów zagranicznych przeważają turyści z Niemiec (68%).[2] Turystyka wypoczynkowa stanowi około połowy przyjazdów (46,50%). Głównym miejscem noclegu są hotele (23%) i kwatery prywatne (21%). Potencjał turystyczny województwa (wyrażony liczbą miejsc noclegowych) koncentruje się w ponad 84% w pasie nadmorskim, w dużo mniejszym stopniu w Szczecińskim Obszarze Funkcjonalnym (7,5%) i w pasie pojezierzy: Drawskiego, Szczecineckiego, Wałeckiego, Myśliborskiego, Choszczeńskiego, Ińskiego (5,6%). Ruch turystyczny jest szczególnie intensywny w sezonie letnim i ma głównie charakter wypoczynkowy. W województwie znajduje się 5 uzdrowisk (Świnoujście, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Dąbki i Połczyn-Zdrój).

- **Walory przyrodnicze i kulturowe**

O walorach przyrodniczych województwa decydują: sąsiedztwo morza, urozmaicona rzeźba terenu, stosunkowo duża powierzchnia akwenów, duża lesistość. W województwie znajdują się dwa parki narodowe i siedem parków krajobrazowych, a niemal 38% powierzchni województwa pokrywają obszary Natura 2000. Obszary chronionej przyrody są częścią składową europejskiego systemu ekologicznego, obejmującego południowe wybrzeże Bałtyku

[1] Dane GUS dotyczące wykorzystania obiektów – udzielone noclegi w obiektach powyżej 10 miejsc noclegowych
[2] Dane pochodzą z Raportu „Badanie ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim 2015"

i korytarze migracji ptaków. Na dziedzictwo kulturowe składa się duża liczba zabytków z okresu średniowiecza, a także fortyfikacje, dwory i pałace usytuowane w otoczeniu parków i zabudowań folwarcznych (660 dworów i pałaców, z czego 278 obiektów wpisanych do rejestru zabytków) oraz obiekty o charakterystycznych dla regionu cechach (latarnie morskie, porty, małe elektrownie wodne, uzdrowiska, zabudowa wiejska).

- **Współpraca transgraniczna i transnarodowa z Niemcami**

Województwo zachodniopomorskie jest jednym z trzech województw graniczących z Republiką Federalną Niemiec. Z uwagi na strategiczne położenie portów Szczecin i Świnoujście, funkcjonowanie i rozwój terminalu LNG oraz szczególne uwarunkowania związane z planowaniem przestrzennym na Morzu Bałtyckim (w obszarze silnych wzajemnych powiązań na styku ląd-morze w strefie przygranicznej), współpraca transnarodowa województwa z Niemcami ma rangę krajową i europejską. Ponadto województwo i miasto Szczecin współpracują na poziomie regionalnym z niemieckimi krajami związkowymi Meklemburgią-Pomorzem Przednim i Brandenburgią oraz z Berlinem, a poszczególne gminy i powiaty na poziomie lokalnym z ich odpowiednikami w Niemczech. Współpraca obejmuje kwestie ochrony środowiska, komunikacji, edukacji, kultury, logistyki, planowania przestrzennego. Większość gmin województwa należy do Euroregionu Pomerania, obejmującego swym zasięgiem także dwa powiaty i dwa wydzielone miasta w Meklemburgii-Pomorzu Przednim oraz dwa powiaty Brandenburgii.

- **Obecność instytucji i obiektów wojskowych NATO**

Szczecin jest siedzibą dowództwa związku taktycznego Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO) Wielonarodowego Korpusu Północ-Wschód, w którego skład wchodzą przedstawiciele 15 krajów NATO: Chorwacji, Czech, Danii, Estonii, Niemiec, Węgier, Łotwy, Litwy, Polski, Rumunii, Słowacji, Słowenii, Szwecji, Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych. Zadaniem Korpusu jest wsparcie Naczelnego Dowództwa Sojuszniczego Europy (SACEUR) w kontekście działań wynikających z artykułu 5. Traktatu Waszyngtońskiego oraz wspieranie organizacji działań pokojowych i humanitarnych w ramach misji podejmowanych przez NATO. Ponadto w województwie znajdują się inne obiekty wojskowe NATO: port wojenny w Świnoujściu, lotniska wojskowe w Świdwinie i Mirosławcu, Centrum Szkolenia Wojsk Lądowych Drawsko.

2.2. Uwarunkowania wynikające ze współpracy międzynarodowej

Województwo zachodniopomorskie z racji swojego przygranicznego i nadmorskiego położenia, w szczególny sposób musi odnieść się do relacji i powiązań międzynarodowych. Oddziaływania czynników zewnętrznych w dobie globalizacji znacząco wzrastają, co przekłada się na niemal wszystkie dziedziny życia.

O kierunkach współpracy międzynarodowej regionu decydują Priorytety Współpracy Zagranicznej Województwa Zachodniopomorskiego, przyjęte Uchwałą Nr XVII/318/16 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 13 grudnia 2016 r. Głównym celem współpracy zagranicznej województwa jest:

- wzmocnienie pozycji województwa w Regionie Morza Bałtyckiego,
- rozwój powiązań komunikacyjnych i infrastrukturalnych w obszarze przygranicznym,
- rozwój polsko-niemieckiej współpracy transgranicznej,
- rozwój europejskiej współpracy terytorialnej w oparciu o Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej.

2.2.1. Uwarunkowania wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej

Do najważniejszych uwarunkowań międzynarodowych należy zaliczyć członkostwo Polski w Unii Europejskiej, czego rezultatem jest proces dostosowania prawodawstwa, administracji, a także polityki państwa do przyjętych przez Wspólnotę zasad.

Podstawowym dokumentem strategicznym w Unii Europejskiej jest strategia „Europa 2020 - Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu", która została przyjęta przez Radę Europejską 17 czerwca 2010 r. Dokument definiuje cele i działania krajów UE zmierzające do podniesienia konkurencyjności, przy zachowaniu europejskiego modelu społecznej gospodarki rynkowej i poprawy efektywności zarządzania istniejącymi zasobami. Strategia Europa 2020 obejmuje trzy wzajemnie powiązane ze sobą priorytety:

- inteligentny wzrost, czyli rozwój oparty na edukacji, wiedzy i innowacjach,
- zrównoważony wzrost, czyli transformacja w kierunku konkurencyjnej gospodarki niskoemisyjnej efektywnie korzystającej z zasobów,
- wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu, czyli wspieranie gospodarki charakteryzującej się wysokim poziomem zatrudnienia i zapewniającej spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną.

Strategia stawia dla Polski następujące cele krajowe:

- zwiększenie wskaźnika zatrudnienia osób w wieku 20-64 lata do co najmniej 71% (dla całej UE wskaźnik ustalono na poziomie 75%),
- zmniejszenie do 4,5% odsetka młodzieży niekontynuującej nauki (dla UE zmniejszenie do 10%),
- zwiększenie do 45% odsetka osób w wieku 30-34 lat posiadających wyższe wykształcenie (dla UE zwiększenie do 40%),
- zmniejszenie o 1,5 mln liczby osób żyjących poniżej relatywnej granicy ubóstwa (dla całej UE zmniejszenie o 20 mln osób),
- osiągnięcie poziomu nakładów na działalność badawczo-rozwojową równego 1,7% PKB (dla całej UE osiągnięcie poziomu nakładów wysokości 3% PKB),
- zmniejszenie zużycia energii pierwotnej do poziomu ok. 96 Mtoe, zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii oraz redukcja emisji CO_2 (dla całej UE są to cele „20/20/20" - 1) Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 20 proc. w stosunku do poziomu z 1990 r.; 2) Zwiększenie do 20 proc. udziału energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych; 3) podniesienie efektywności energetycznej o 20 proc.).

Realizację strategii Europa 2020 wspiera pięć funduszy wchodzących w skład Wspólnych Ram Strategicznych: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny, Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich, Europejski Fundusz Morski i Rybacki. W perspektywie budżetowej 2014-2020 Polska otrzyma wsparcie strukturalne w wysokości 105,8 mld euro (w tym w ramach polityki spójności 77,57 mld[3], a w ramach wspólnej polityki rolnej 28,5 mld).

Sposób realizacji interwencji w każdym z krajów członkowskich UE określa Umowa Partnerstwa zawierana pomiędzy Komisją Europejską a poszczególnymi krajami. Umowa Partnerstwa przedstawia cele i priorytety interwencji wraz z podstawowymi wskaźnikami, ukierunkowaniem terytorialnym planowanej interwencji, układem programów operacyjnych, zarysem finansowania oraz systemem wdrażania. W Polsce, Umowa Partnerstwa[4] została przyjęta przez Radę Ministrów RP 8 stycznia 2014 r. Dokument zawiera m.in. określenie głównych problemów rozwojowych kraju, do których należą:

[3] Oficjalne statystyki Komisji Europejskiej: http://ec.europa.eu/regional_policy/pl/funding/available-budget/
[4] Pełne brzmienie Umowy Partnerstwa przyjętej przez Komisję Europejską w dniu 23 maja 2014 r. znajduje się na stronach internetowych Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju RP: https://www.funduszeeuropejskie.gov.pl/media/881/Umowa_Partnerstwa_pl.pdf

– niska konkurencyjność gospodarki (m.in. niska dostępność transportowa kraju w układzie europejskim, niewystarczający poziom bezpieczeństwa energetycznego, niepełne wykorzystanie zasobów rynku pracy),
– niewystarczająca spójność społeczna i terytorialna (wysoki poziom ubóstwa i wykluczenia społecznego, niewystarczająca dostępność transportowa w układzie krajowym i regionalnym, niewystarczające kompetencje cyfrowe),
– niewystarczająca sprawność i efektywność państwa w obszarze kluczowym dla konkurencyjności gospodarki (nieoptymalne warunki administracyjno-prawne dla rozwoju przedsiębiorczości, niski stopień wykorzystania technologii informacyjno-komunikacyjnych w usługach publicznych).

W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy określono następujące cele tematyczne, które będą realizowane w latach 2014-2020 poprzez wdrażanie programów operacyjnych:

- Wspieranie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji.
- Zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości technologii informacyjno-komunikacyjnych.
- Podnoszenie konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw, sektora rolnego oraz sektora rybołówstwa i akwakultury.
- Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach.
- Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem.
- Zachowanie i ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywnego gospodarowania zasobami.
- Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej.
- Promowanie trwałego i wysokiej jakości zatrudnienia i mobilności zawodowej pracowników.
- Promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją.
- Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie.
- Wzmacnianie potencjału instytucjonalnego i skuteczności administracji publicznej.

Dla województwa zachodniopomorskiego szczególną rolę wsparcia rozwoju terytorialnego pełni Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020 finansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS). Zgodnie z Umową Partnerstwa alokacja środków unijnych na Program wynosi 1150,8 mln euro z EFRR i 450,4 mln euro z EFS, a minimalne zaangażowanie środków krajowych wynosi 282,6 mln euro. W ramach tego programu przewidziano następujące osie priorytetowe:

I Gospodarka, innowacje, nowoczesne technologie
II Gospodarka niskoemisyjna
III Ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu
IV Naturalne otoczenie człowieka
V Zrównoważony transport
VI Rynek pracy
VII Włączenie społeczne
VIII Edukacja
IX Infrastruktura publiczna

Ważną zmianą obecnej perspektywy finansowej UE jest wprowadzenie wymiaru terytorialnego jako jednej z głównych zasad programowania. Celem terytorializacji interwencji publicznej jest dopasowanie polityki rozwoju do lokalnych uwarunkowań i odejście od postrzegania obszarów wsparcia przez pryzmat granic administracyjnych na rzecz indywidualnych potencjałów i sieci wzajemnych zależności. Przy realizacji działań prorozwojowych wykorzystane zostaną narzędzia terytorializacji, w tym w szczególności - przewidziany zapisami Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010 - Kontrakt Terytorialny, będący umową pomiędzy rządem RP a województwem, dotyczącą celów rozwojowych i planowanych źródeł ich realizacji. Wskazuje on następujące cele rozwojowe i kierunki działań na terenie województwa:

– poprawa jakości badań oraz wzmocnienie współpracy sektora nauki i gospodarki,
– rozwój infrastruktury transportowej łączącej największe ośrodki miejskie oraz wspieranie ich powiązań z europejskim systemem transportowym oraz z ośrodkami subregionalnym,

– budowa i modernizacja systemów dystrybucyjnych i przesyłowych energii elektrycznej,
– zabezpieczenie przeciwpowodziowe, w szczególności w dorzeczu Odry,
– zwiększenie wykorzystania istniejącego potencjału turystycznego województwa,
– zwiększenie poziomu zatrudnienia w województwie,
– redukcja poziomu wykluczenia społecznego,
– podniesienie poziomu wykształcenia i kompetencji w regionie,
– podniesienie jakości i dostępności usług z zakresu ochrony zdrowia,
– rozwój miasta wojewódzkiego i obszarów powiązanych z nim funkcjonalnie oraz miast regionalnych i subregionalnych,
– kompleksowa rewitalizacja obszarów popegeerowskich.

W ramach kontraktu terytorialnego wskazana jest lista przedsięwzięć priorytetowych wraz z warunkami ich finansowania. Wśród tych przedsięwzięć wymienić należy m.in.: drogę ekspresową Szczecin-Koszalin, obwodnicę Wałcza w ciągu S-10, obwodnicę Szczecinka w ciągu S-11, linię kolejową CE 59 (Wrocław-Zielona Góra- Szczecin Podjuchy), linię kolejową E59 Poznań-Szczecin Dąbie, modernizację toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m, modernizację Odry, kompleksowe przedsięwzięcia z zakresu zrównoważonej mobilności, efektywności energetycznej w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych i inne.

Kontrakt Terytorialny ma za zadanie powiązać instrumenty polityki spójności z instrumentami polityk krajowych, koordynację działań rządu i samorządu wojewódzkiego oraz dostosowanie instrumentów finansowania inwestycji do specyficznych potrzeb każdego regionu. Dla województwa zachodniopomorskiego umożliwi to komplementarne zaplanowanie wsparcia ze środków pozostających w dyspozycji regionu w ramach takich instrumentów jak:

- Obszary Strategicznej Interwencji.
- Zintegrowane Inwestycje Terytorialne.
- Rozwój kierowany przez społeczność lokalną.
- Regionalne i inteligentne specjalizacje.
- Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej.
- Europejska Współpraca Terytorialna.

Z uwagi na szczególną pozycję województwa zachodniopomorskiego w krajowej i europejskiej przestrzeni, Europejską Współpracę Terytorialną (EWT) należy zaliczyć do jednego z najistotniejszych instrumentów unijnych wspierających współpracę międzynarodową instytucji Pomorza Zachodniego. Na tle innych polskich regionów województwo zachodniopomorskie dysponuje jednym z największych obszarów wsparcia, co predestynuje ten region do realizacji wspólnych inicjatyw w ramach następujących programów EWT:

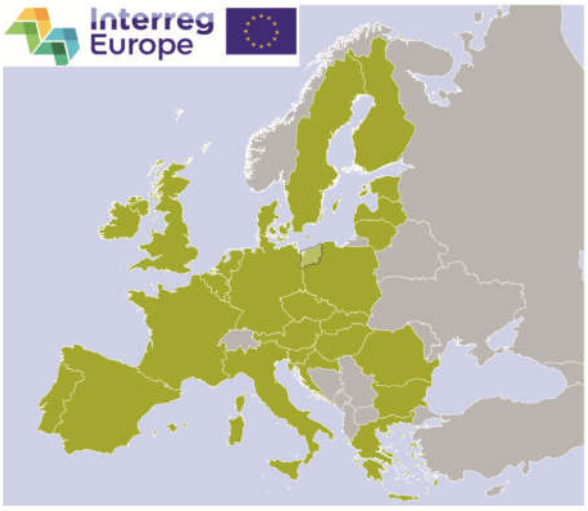
- Współpraca transgraniczna (programy: Południowy Bałtyk i Interreg VA: Polska- Meklemburgia-Pomorze Przednie-Brandenburgia).
- Współpraca transnarodowa (programy: Region Morza Bałtyckiego i Europa Środkowa).
- Współpraca międzyregionalna (program Interreg Europa).

Innymi dostępnymi programami Europejskiej Współpracy Terytorialnej są:

- Program INTERACT, którego celem jest poprawa zdolności instytucjonalnych oraz wydajności administracji publicznej, w szczególności w zakresie zarządzania i kontroli nad programami EWT i wdrożenia innowacyjnych europejskich rozwiązań takich jak np. Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej czy Fundusze Odnawialne.
- Europejski Program Współpracy Terytorialnej dla Zrównoważonego Rozwoju Obszarów Miejskich URBACT III - umożliwiający dzielenie się dobrymi praktykami i zdobytymi doświadczeniami ze specjalistami zaangażowanymi w politykę miejską w Europie.
- Program ESPON 2020, którego celem jest wzmocnienie skuteczności Polityki Spójności UE oraz innych polityk sektorowych i programów finansowanych z Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych, w kontekście realizacji Strategii Europa 2020, poprzez opracowywanie, rozpowszechnienie i promocję danych terytorialnych dotyczących całego obszaru 28 Państw Członkowskich UE oraz czterech Państw Partnerskich: Islandii, Liechtensteinu, Norwegii i Szwajcarii.

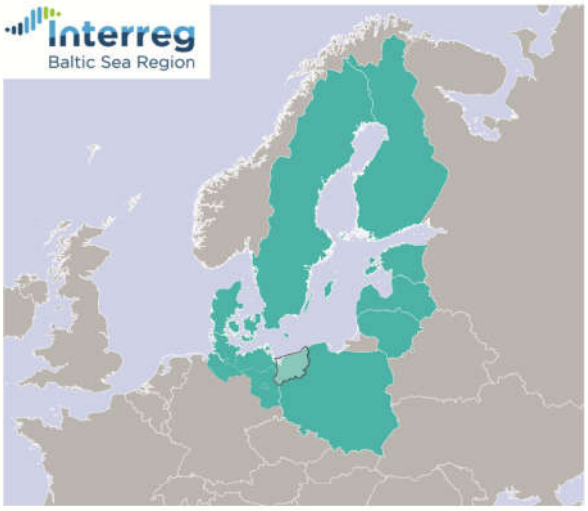
Nowym instrumentem Unii Europejskiej, wspierającym współpracę transgraniczną regionów i instytucji, jest Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej (EUWT), którego celem jest ułatwienie współpracy samorządów i innych podmiotów w obszarze działań o charakterze ponadnarodowym. Pierwszym tego typu przedsięwzięciem, do którego przystąpiło województwo jest Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy - Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej Sp. z o.o.

Ryc. 4. Dostęp województwa zachodniopomorskiego do programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej 2014-2020



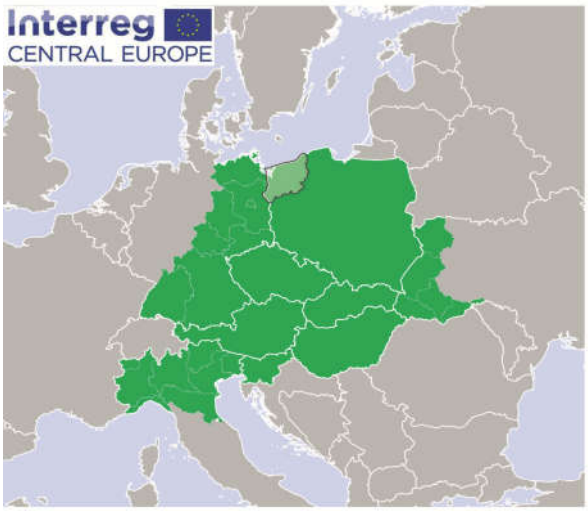
Interreg Europe

Priorytety programu:
- Badania, rozwój technologiczny i innowacje
- Konkurencyjność MŚP
- Gospodarka niskoemisyjna
- Środowisko i wydajność zasobów



INTERREG Baltic Sea Region

Priorytety programu:
- „Potencjał dla innowacji"
- „Efektywne gospodarowanie zasobami naturalnymi"
- „Zrównoważony transport"
- „Zdolność instytucjonalna w zakresie współpracy makroregionalnej"



Interreg Central Europe

Priorytety programu:
- Innowacje na rzecz zwiększenia konkurencyjności
- Strategie niskoemisyjne
- Zasoby naturalne i kulturowe na rzecz trwałego wzrostu gospodarczego
- Transport w celu lepszego połączenia



INTERREG VA

Priorytety programu:
- natura i kultura
- transport i mobilność
- edukacja
- współpraca transgraniczna

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

2.2.2. Uwarunkowania wynikające ze współpracy bałtyckiej i transgranicznej

W Regionie Morza Bałtyckiego wyrazem tendencji, kierunków i działań na rzecz wzmacniania spójności terytorialnej są Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego oraz Program VASAB - Wizje i scenariusze dla Regionu Morza Bałtyckiego. Obie inicjatywy zakładają m.in. poprawę stanu ochrony środowiska morskiego, usunięcie przeszkód dla wspólnego rynku, rozwój wewnętrznych i zewnętrznych powiązań transportowych regionu, rozwój policentryzmu i współpracy miast na tym obszarze.

Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego (SUERMB) - zatwierdzona przez Radę Europejską w październiku 2009 roku (systematycznie aktualizowana) - stanowi pierwszą strategię makroregionalną Unii Europejskiej, której istotą jest współpraca instytucji różnych szczebli, programów operacyjnych, interesariuszy ze świata nauki, instytucji publicznych i prywatnych. Strategia stanowi zintegrowaną strukturę współpracy, która umożliwia instytucjom UE

i krajom członkowskim zidentyfikowanie potrzeb Regionu Morza Bałtyckiego i powiązanie ich z dostępnymi zasobami poprzez koordynację działań instytucji różnego szczebla, w celu osiągnięcia zrównoważonego i optymalnego rozwoju społeczno-ekonomicznego makroregionu. Strategia opiera się na trzech zasadniczych celach, którym towarzyszą cele szczegółowe i wskaźniki:

- Ochrona Morza (Czysta woda morska; Bogata i zdrowa przyroda; Czysta i bezpieczna żegluga; Lepsza współpraca).
- Spójny region (Dobre warunki transportowe; Niezawodny rynek energetyczny; Łączność mieszkańców regionu; Współpraca w zwalczaniu przestępczości transgranicznej).
- Wzrastający dobrobyt (Region Morza Bałtyckiego liderem w pogłębianiu i realizacji jednolitego rynku; SUERMB przyczynia się do realizacji celów strategii Europa 2020; Globalne zwiększenie konkurencyjności Regionu Morza Bałtyckiego; Adaptacja do zmian klimatycznych, system zapobiegania i zarządzania ryzykiem).

W celu realizacji Planu Działania Strategii, instytucje UE odpowiedzialne za programowanie polityki spójności podejmowały od 2009 r. działania zmierzające do zwiększenia wsparcia strukturalnego w perspektywie finansowej na lata 2014-2020. W rezultacie ramy polityki spójności zawierają wyraźne odniesienia do Strategii.

Dla województwa zachodniopomorskiego Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego ma następujące znaczenie:

– określa cele i priorytety rozwoju współpracy bałtyckiej mającej bezpośredni wpływ na obszar województwa,
– wyznacza kierunki współpracy i konkretne zamierzenia inwestycyjne (określa działania horyzontalne, obszarów priorytetowych w powiązaniu z programami EWT, takimi jak Region Morza Bałtyckiego czy Południowy Bałtyk),
– odpowiada na bieżące potrzeby - dzięki okresowym aktualizacjom,
– stanowi długofalowe narzędzie współpracy z zainteresowanymi zagranicznymi instytucjami i interesariuszami Regionu Morza Bałtyckiego.

Inicjatywą określającą wytyczne do planowania przestrzennego w Regionie Morza Bałtyckiego jest Program VASAB, zapoczątkowany w 1992 r. na konferencji ministrów odpowiedzialnych za gospodarkę przestrzenną w Karlskronie (Szwecja). W wyniku organizowanych cyklicznie narad ministrów krajów nadbałtyckich oraz prowadzonych działań projektowych i badawczych, VASAB formułuje następujące długofalowe priorytety rozwoju Regionu Morza Bałtyckiego do 2030 r.:

– wzmacnianie współpracy miast w celu zwiększenia ich konkurencyjności w Europie,
– poprawa spójności przestrzennej w drodze rozwoju policentryzmu i współpracy miast,
– wzmacnianie powiązań miast z ich wiejskim zapleczem,
– zapewnienie odpowiedniego środowiska życia w miastach i atrakcyjnych warunków inwestowania,
– rozwój sieci transportowej, zwłaszcza transportu przyjaznego środowisku,
– tworzenie zintegrowanego systemu intermodalnej infrastruktury transportowej,
– rozbudowa odnawialnych i proekologicznych źródeł produkcji energii,
– poprawa spójności przestrzennej, gospodarczej i społecznej Regionu - dzięki współpracy transgranicznej,
– rozwój turystyki na terenach nadmorskich i wyspach,
– rozwój stref przybrzeżnych Bałtyku uwzględniający potrzeby ochrony środowiska oraz cele społeczno-gospodarcze.

Istotą działań VASAB jest opracowanie analiz i opinii dotyczących realizacji bieżącej polityki przestrzennej prowadzonej przez poszczególne kraje i regiony bałtyckie, formułowanie rekomendacji i ułatwianie współpracy instytucji. VASAB jest włączony w strukturę Rady Państw Morza Bałtyckiego i bierze czynny udział w międzynarodowych projektach finansowanych ze środków programów EWT takich jak:

- Baltic Scope - rozwiązania planowania przestrzennego na morzu - projekt flagowy Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego.
- Działanie Horyzontalne „Planowanie przestrzenne" Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego (prowadzenie wsparcia technicznego).
- BSR-TeMO - Monitoring terytorialny dla Regionu Morza Bałtyckiego (prowadzenie zadań Komitetu Monitorującego).

Dla województwa zachodniopomorskiego współpraca w ramach struktury VASAB ma znaczenie z uwagi na fakt, że program ten jest inicjatorem i beneficjentem najważniejszych strategicznych projektów określających ład przestrzenny Bałtyku - finansowanych lub wspieranych w ramach Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego lub programów EWT.

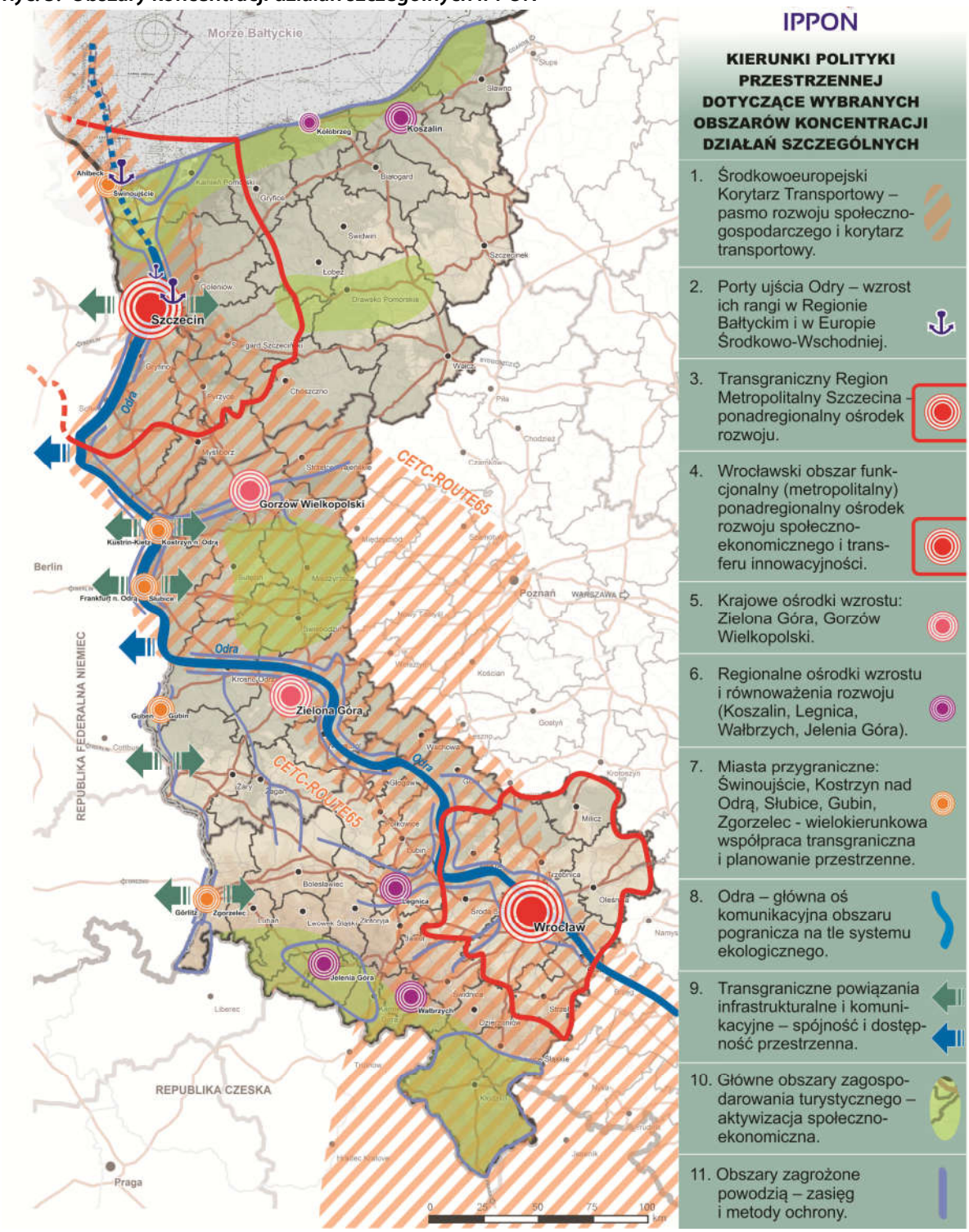
Ponadto województwo zachodniopomorskie współpracuje w ramach Organizacji Współpracy Subregionalnej Państw Morza Bałtyckiego (BSSSC), Sieci Europejskich Regionów i Obszarów Metropolitalnych METREX, Związku Miast Bałtyckich oraz Forum Parlamentów Południowego Bałtyku.

Województwo zachodniopomorskie jest predystynowane do roli krajowego lidera współpracy bałtyckiej, dzięki uwarunkowaniom takim jak:

– bliska odległość i dostępność komunikacyjną Danii, Szwecji i Niemiec (w tym metropolii światowych: Berlina, Hamburga i Kopenhagi),
– liczne powiązania z obszarami sąsiednimi (opisane szerzej w rozdziale 2.2.3.).

Przygraniczne położenie województwa determinuje konieczność odniesienia się do transgranicznych relacji i transnarodowych powiązań polsko-niemieckich rozumianych jako obszar bliskiego sąsiedztwa, wyposażony w integrujące pogranicze instrumenty Europejskiej Współpracy Terytorialnej. Istotnych przemyśleń dotyczących kierunków i potrzeb współpracy polsko-niemieckiej na pograniczu dostarcza Studium Integracji Przestrzennej Polskiej Części Pogranicza Polski i Niemiec (IPPON), którego podstawą było porozumienie podpisane 28 czerwca 2010 r. przez Ministra Infrastruktury i samorządy województw zachodniopomorskiego, lubuskiego i dolnośląskiego. Opracowanie obejmuje obszar trzech województw, a jego celem jest dokonanie oceny uwarunkowań rozwoju przestrzennego polskiej części obszaru pogranicza, służącej wskazaniu kierunków rozwoju i poprawy spójności przestrzennej.

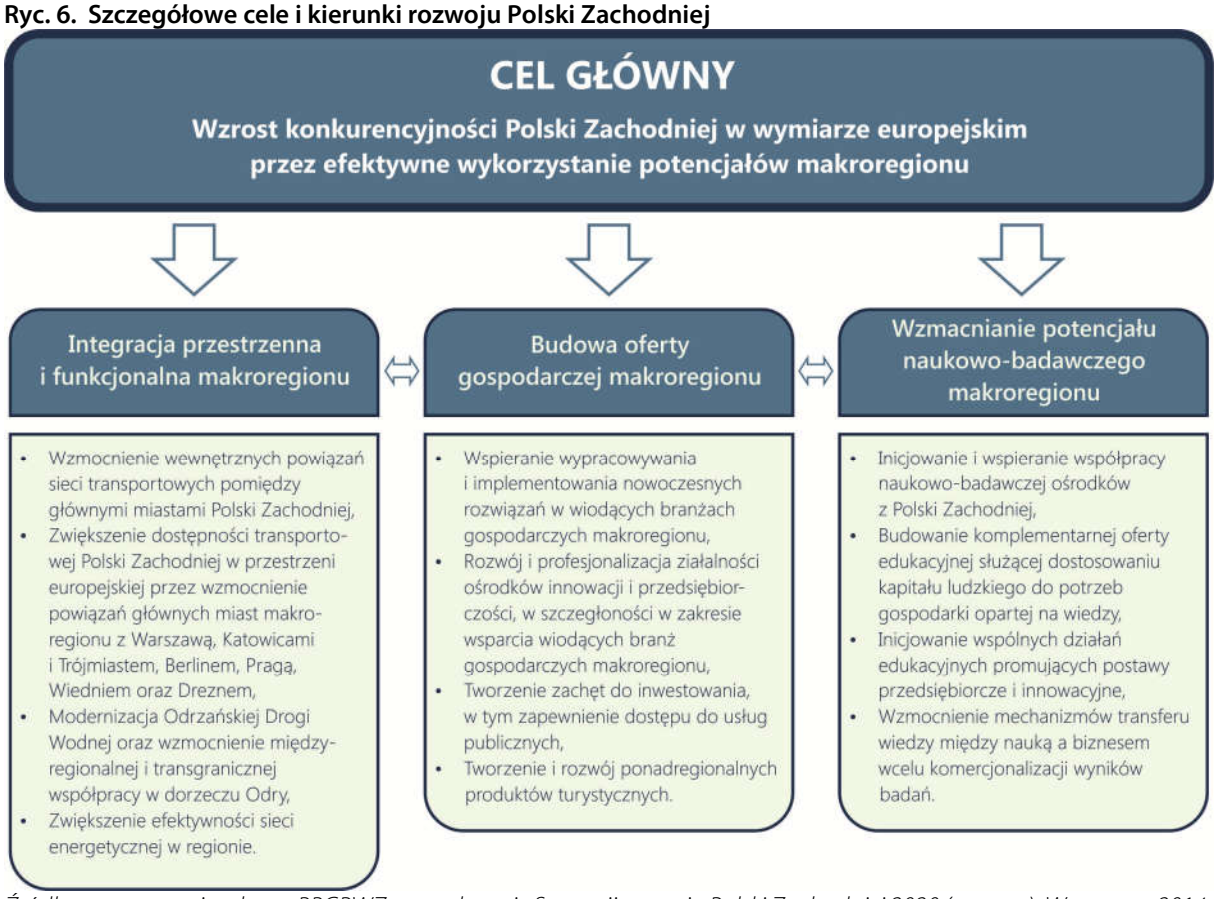
Ryc. 5. Obszary koncentracji działań szczególnych IPPON



Źródło: Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec IPPON, Warszawa 2013

Kolejnym dokumentem, będącym efektem współpracy strony rządowej i grupy województw, odnoszącym się do kwestii funkcjonalno-przestrzennych polsko-niemieckiego pogranicza, jest Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020. Jej głównym celem jest zdefiniowanie działań zmierzających do zapewnienia wzrostu konkurencyjności tego makroregionu. Prace nad Strategią prowadzone były na podstawie porozumienia samorządów pięciu województw: dolnośląskiego, lubuskiego, opolskiego, wielkopolskiego oraz zachodniopomorskiego z 26 sierpnia 2010 r.

Ryc. 6. Szczegółowe cele i kierunki rozwoju Polski Zachodniej



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie Strategii rozwoju Polski Zachodniej 2020 (synteza), Warszawa 2014

W konsekwencji prac nad Strategią Polska Zachodnia w 2013 roku rozpoczęto dyskusję nad Wspólną Koncepcją Przyszłości dla polsko-niemieckiego obszaru powiązań - Wizja 2030. W 2016 roku Komitet Gospodarki Przestrzennej Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej uzgodnił opracowanie ww. koncepcji, określającej wizję planistyczno-przestrzenną obszaru wzdłuż rzeki Odry i Nysy Łużyckiej.

Z kolei potencjał społeczno-gospodarczy Szczecina i jego przygraniczne położenie, stwarzające możliwości dla rozwoju regionu po obu stronach granicy, prezentuje koncepcja Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina, będąca efektem porozumienia i współdziałania władz województwa zachodniopomorskiego, Miasta Świnoujście, Euroregionu Pomerania, Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, Krajów Związkowych Berlina, Brandenburgii i Meklemburgii-Pomorza Przedniego. Koncepcja pozwoliła na wypracowanie wspólnych celów tematycznych na rzecz rozwoju regionu transgranicznego. Spodziewanym rezultatem podejmowanych działań jest zwiększenie potencjału i atrakcyjności obszaru. Koncepcja rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina opiera się na budowaniu przewag konkurencyjnych takich jak:

- Przewaga konkurencyjna wynikająca z bliskości Skandynawii.
- Obszar Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina cieszy się większym zainteresowaniem inwestorów i turystów ze Skandynawii niż reszta kraju. Szczecin wraz z regionem transgranicznym powinien stać się wiodącym ośrodkiem współpracy ze Skandynawią.
- Przewaga konkurencyjna wynikająca z lokalizacji portów morskich.
- Zespół portów Szczecin i Świnoujście jest największym ośrodkiem gospodarki morskiej w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina, uzupełnianym przez sieć mniejszych wyspecjalizowanych portów, tj.: Sassnitz, Police i Stralsund.
- Przewaga konkurencyjna w dziedzinie turystyki, zwłaszcza w segmencie turystyki wodnej.

Stworzenie i promocja wspólnych polsko-niemieckich ofert i produktów turystycznych może przynieść efekt synergii, przyczynić się do wzrostu rozpoznawalności i konkurencyjności na rynku - w przeciwieństwie do samodzielnych ofert obu stron.

Szczecin wraz z regionem transgranicznym powinien stać się wiodącym ośrodkiem w zakresie kształcenia dwujęzycznego, również na poziomie szkół wyższych.

Dla obszarów przygranicznych infrastruktura przestała być główną przeszkodą, ale nadal stwarza bariery w wymiarze regionalnym i lokalnym. Rozwój transportu i wzrost dostępu do informacji niwelują niektóre tradycyjne bariery (geograficzne). Charakterystyczne jest oddalanie się współpracy transgranicznej od pogranicza. W długim horyzoncie czasu maleje zależność pomiędzy odległością od granicy a eksportem do Niemiec i Skandynawii. Te tendencje wymuszają nowy sposób patrzenia na obszary przygraniczne.

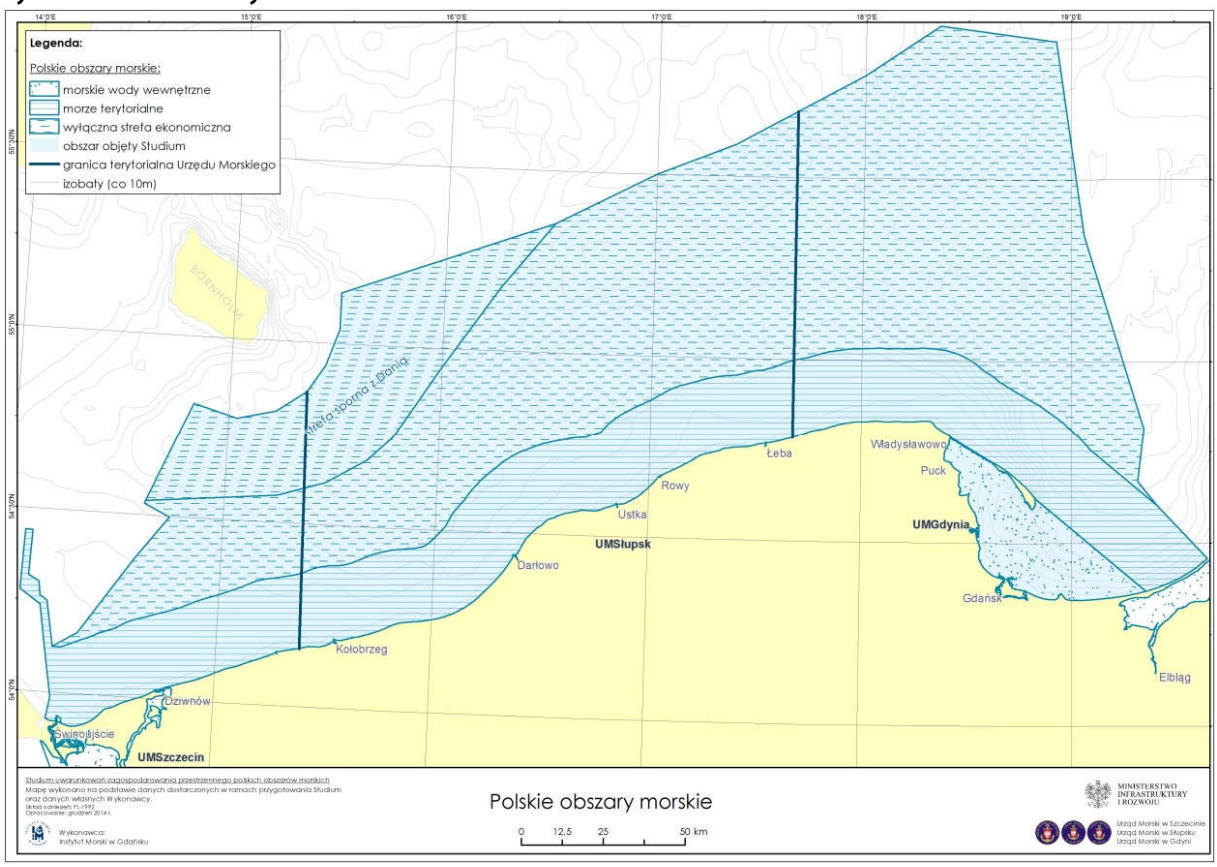
2.2.3. Powiązania z obszarami sąsiadującymi

Morze Bałtyckie

Styk lądu i morza implikuje szereg czynników, które muszą być uwzględniane w planowaniu przestrzennym. W województwie zachodniopomorskim należą do nich:

- zintegrowane zarządzanie obszarami przybrzeżnymi nad Bałtykiem i Zalewem Szczecińskim,
- współpraca z Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Urzędem Morskim w Szczecinie,
- lokalizacja portów morskich i związana z tym konieczność zapewnienia im dostępu (od strony morza i lądu) oraz możliwości rozwoju,
- lokalizacja terminalu LNG w Świnoujściu,
- przebieg gazociągu Północnego Rosja-Niemcy, przecinającego podejściowe tory wodne do Świnoujścia,
- włączenie zespołu portów Szczecin-Świnoujście do międzynarodowej sieci transportowej TEN-T,
- wymogi wynikające z ochrony przeciwpowodziowej,
- wymogi wynikające z ochrony brzegu morskiego przed abrazją,
- wymogi wynikające z ochrony wód morskich przed zanieczyszczeniami, zwłaszcza w ujściu Świny, Dziwny, Regi, Parsęty, Grabowej i rzek uchodzących do przymorskich jezior,
- występowanie walorów przyrodniczych wymagających właściwej ochrony (obszary Natura 2000, Woliński Park Narodowy),
- zanikanie charakterystycznego krajobrazu kulturowego i rybackiej tożsamości kulturowej,
- eksploatacja biologicznych zasobów morza (rybołówstwo) w oparciu o porty i przystanie rybackie na Bałtyku i Zalewie Szczecińskim,
- eksploatacja geologicznych zasobów morza: kruszyw, ropy naftowej i gazu,
- potencjał dla rozwoju energetyki wiatrowej w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej,
- turystyka morska, uprawiana w oparciu o plaże nadmorskie a także przystanie jachtowe i przystanie żeglugi pasażerskiej,
- przebieg granicy państwowej wraz z przejściami granicznymi (pięć morskich, dwa na Zalewie Szczecińskim i jedno w Szczecinie).

Ryc. 7. Polskie obszary morskie



Źródło: Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich

Republika Federalna Niemiec

Województwo zachodniopomorskie graniczy z dwoma krajami związkowymi RFN: Meklemburgią--Pomorzem Przednim (powiat Vorpommern-Greifswald) oraz Brandenburgią (powiaty Uckermark, Barnim i Märkisch-Oderland). Istotne znaczenie ma także bliskość (120 km w linii prostej) Berlina. Powiązania transgraniczne między województwem zachodniopomorskim a leżącymi po drugiej stronie granicy obszarami Republiki Federalnej Niemiec, są związane m.in. z:

- ochroną wód Bałtyku i Zalewu Szczecińskiego przed zanieczyszczeniami, niesionymi przez rzeki Odrę, Uecker i Peene,
- ochroną środowiska przyrodniczego wysp Uznam i Wolin, Zalewu Szczecińskiego, doliny Odry i Międzyodrza, obszarów chronionej przyrody po obu stronach granicy (w tym Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Odry/Nationalpark Unteres Odertal), obszarów Natura 2000 oraz koniecznością ścisłej koordynacji działań w zakresie zagospodarowania przestrzennego na tym obszarze,
- obszarami dziedzictwa kulturowego, rozdzielonymi granicą po 1945 r.,
- głównymi zbiornikami wód podziemnych: nr 102 (zbiornik wyspy Wolin), nr 122 (dolina kopalna Szczecin),
- oddziaływaniem Berlina w sferze turystyki, komunikacji i gospodarki, w tym portów lotniczych w Berlinie,
- oddziaływaniem Szczecina na stronę niemiecką w obszarze Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina, w tym portu morskiego w Szczecinie (włączonego w sieć dróg śródlądowych Niemiec) - jako najbliższego portu Berlina,
- ośrodkami miejskimi: zespołem miejscowości nadmorskich na wyspie Uznam (Ahlbeck-Heringsdorf-Bansin), ośrodkiem subregionalnym Schwedt i ośrodkami lokalnymi (Ueckermünde, Pasewalk, Gartz),
- współpracą z ośrodkami regionalnymi: Schwerinem, Rostockiem, Greifswaldem i Poczdamem,
- turystyką i działalnością gospodarczą w pasie przygranicznym,
- turystyką morską przybrzeżną, żeglarstwem, turystyką na obszarach chronionych wzdłuż Odry,
- rybołówstwem na wodach Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego,
- licznymi elektrowniami wiatrowymi na lądzie po stronie niemieckiej i ich wpływem na krajobraz - także po stronie polskiej,
- zakładami petrochemicznymi w Schwedt,
- Gazociągiem Północnym Rosja-Niemcy, przecinającym podejściowe tory wodne do Świnoujścia,

- trasami żeglugowymi do Świnoujścia, częściowo przebiegającymi przez wody morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej RFN, oraz torami wodnymi na Zalewie Szczecińskim i Jeziorze Nowowarpieńskim,
- połączeniami granicznymi w byłych przejściach granicznych (10 drogowych, 3 kolejowe, 1 morski, 4 rzeczne),
- rolą Odry wraz z Kanałem Hawela i Kanałem HoFriWa, jako istotnych wodnych dróg komunikacyjnych,
- zagrożeniem powodziowym na Odrze,
- autostradą A20 (do Hamburga i Rostocku),
- autostradą A11 (do Berlina),
- nieczynną linią kolejową nr 411 z mostem przez Odrę w Siekierkach,
- działaniami Międzynarodowej Komisji Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniami, związanymi z wdrażaniem Ramowej Dyrektywy Wodnej oraz Dyrektywy Powodziowej,
- infrastrukturą energetyczną (linia 400 kV Krajnik-Vierraden, gazociąg wysokiego ciśnienia Świnoujście-Kamminke),
- rowerowymi trasami międzynarodowymi: Szlak Hanzeatycki R-10 (wokół Bałtyku), wchodzący w skład europejskiej sieci EuroVelo (nr 10) oraz szlak wokół Zalewu Szczecińskiego R-66,
- szlakami turystycznymi (Berlin-Szczecin-Bałtyk, Pomorski Krajobraz Rzeczny),
- Euroregionem Pomerania,
- współpracą administracji regionów w ramach inicjatywy Partnerstwo Odra,
- planowaniem przestrzennym morskich obszarów po stronie niemieckiej.

2.2.4. Europejskie uwarunkowania planowania przestrzennego i spójności terytorialnej

Członkostwo Polski w strukturach UE wpływa na wymogi, wiążące się z realizacją polityki spójności terytorialnej w dziedzinach związanych z zagospodarowaniem i kształtowaniem przestrzeni. Unia Europejska nie posiada przepisów regulujących praktyki planowania przestrzennego w krajach członkowskich, tym niemniej wpływa na nie za pomocą dyrektyw i rozporządzeń wspólnotowych, unijnych strategii oraz programów współpracy międzynarodowej państw UE. Dotyczą one głównie:

- ochrony struktur ekologicznych (ECONET, Natura 2000, Europejska Konwencja Krajobrazowa, Konwencja Ramsar z 1971 r. i inne),
- rozwoju i zagospodarowania przestrzennego terytorium Unii Europejskiej (Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego z 1999 r., Agenda Terytorialna dla Unii Europejskiej TAEU z 2007 r., zasada spójności terytorialnej zapisana w Traktacie z Lizbony, podpisanym w 2007 r.),
- rozbudowy transeuropejskich sieci transportowych (Trans-European Transport Networks),
- zrównoważonego rozwoju miast (Karta Lipska na rzecz rozwoju miast i spójności terytorialnej z 2007 r., rezolucja Parlamentu Europejskiego z 2011 r. dot. nadania większego znaczenia wymiarowi miejskiemu polityk UE, uruchomienie prac nad „Agendą Miejską UE" w 2014 r.),
- Agenda Miejska UE – Pakt Amsterdamski podpisany 30 maja 2016 r.,
- wizji miast, regionów i terytoriów Europy w XXI wieku (Europejska Karta Planowania, przyjęta w Barcelonie w kwietniu 2013 r.),
- rozwoju obszarów miejskich (Deklaracja z Toledo z 22 czerwca 2010 r.),
- obszarów i regionów metropolitalnych (Metropolitan Dimension - Position Statement, opublikowany przez stowarzyszenie METREX w sierpniu 2014 r.),
- agendy morskiej na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia (Deklaracja z Limassol z 8 października 2012 r.),
- planowania przestrzennego obszarów morskich (Dyrektywa ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich oraz zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną z 12 marca 2013 r.),
- wykorzystania paliw alternatywnych w gospodarce (Dyrektywa „Czysta energia dla transportu" z 20 marca 2014 r.),
- zarządzania wielopoziomowego (Karta wielopoziomowego sprawowania rządów w Europie, przyjęta 3 kwietnia 2014 r.).

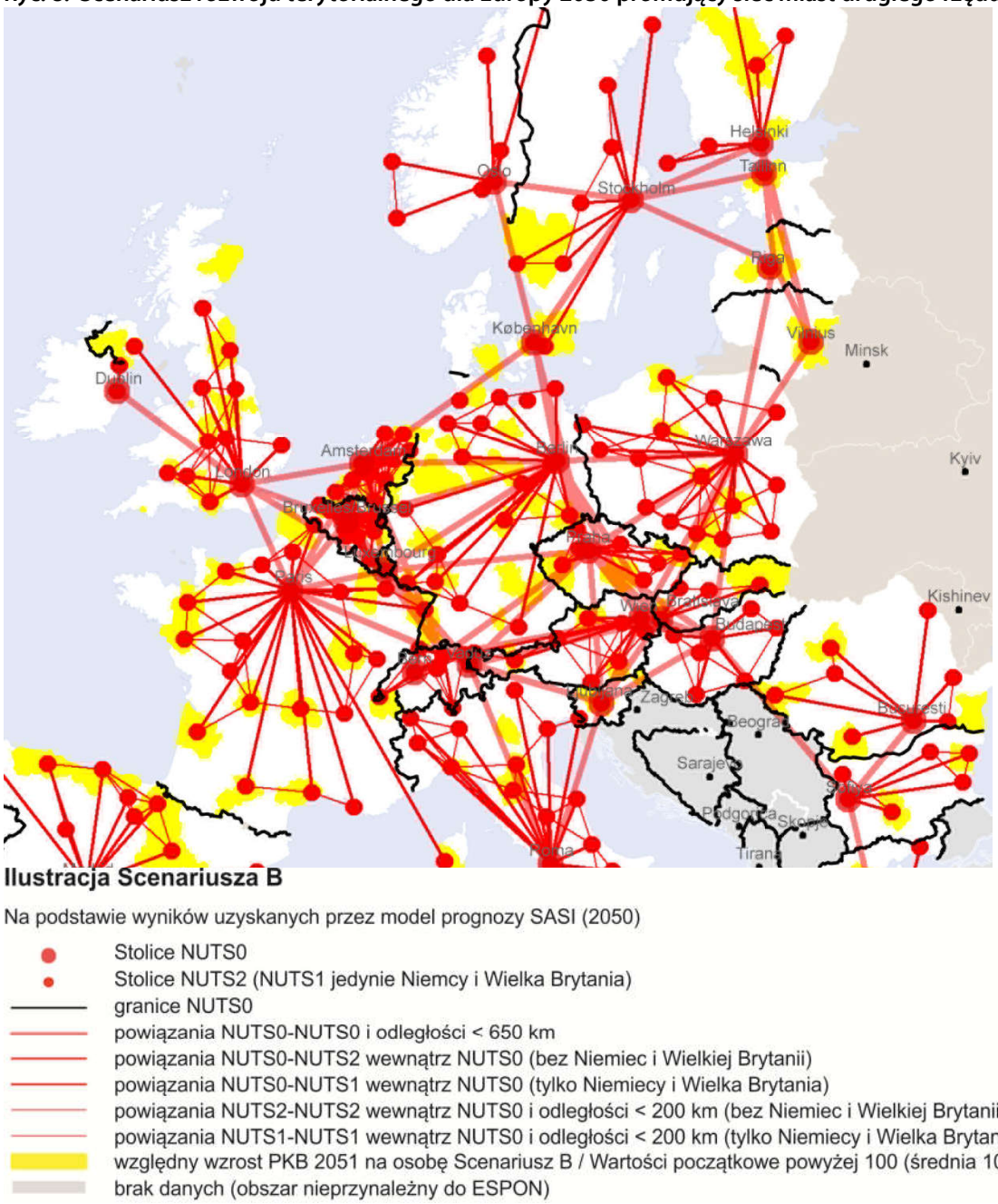
Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego przyjęta w Poczdamie w 1999 r. stanowiła pierwszą wieloletnią wizję rozwoju terytorium Europy, wskazującą na potrzeby działań rozwojowych wynikających z różnorodności potencjałów. Prace związane z problematyką planowania przestrzennego w krajach UE doprowadziły do powstania w 2007 roku Agendy Terytorialnej Unii Europejskiej (ATUE). Jej rozwinięciem jest Agenda Terytorialna Unii Europejskiej 2020 „W kierunku sprzyjającej społecznemu włączeniu, inteligentnej i zrównoważonej Europy zróżnicowanych regionów" (przyjęta 19 maja 2011 r. w Gödöllő na Węgrzech). Wśród najistotniejszych wyzwań terytorialnych Agenda 2020 wymienia:

- rosnące zagrożenie globalizacją - zmiany strukturalne po światowym kryzysie gospodarczym,
- wyzwania związane z integracją w UE i zwiększającą się współzależnością regionów,
- terytorialne zróżnicowane demograficzne i społeczne wyzwania,
- zmianę klimatu i zagrożenia ekologiczne,
- wyzwania energetyczne w kontekście konkurencyjności regionów,

– malejącą różnorodność biologiczną, wrażliwe dziedzictwo przyrodnicze, krajobrazowe i kulturowe.

Zagadnienia związane z rozwojem i zagospodarowaniem przestrzennym terytorium Unii Europejskiej zostały dodatkowo podkreślone poprzez wprowadzenie zasady spójności terytorialnej (art. 174) w Traktacie o funkcjonowaniu UE z Lizbony z 13 grudnia 2007 r. Wprowadzenie tej zasady wzmocniło znaczenie polityki ukierunkowanej terytorialnie (z ang. place-based), jako przynoszącej najlepsze rezultaty dostosowania strategii do konkretnych warunków lokalnych. Strategie polityki zintegrowanej terytorialnie powinny uwzględniać wyraźny charakter międzysektorowy, międzyregionalny i transgraniczny.

Ryc. 8. Scenariusz rozwoju terytorialnego dla Europy 2050 promujący sieć miast drugiego rzędu



Źródło: Raport „Działanie na rzecz otwartej i policentrycznej Europy - Scenariusze rozwoju terytorialnego i wizje dla Europy 2050", za zgodą ESPON EGTC Luxemburg

Aktualnie proponowane terytorialne priorytety rozwoju Unii Europejskiej znalazły odzwierciedlenie w raporcie Europejskiej Sieci Obserwacyjnej Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej (ESPON), obejmującej 31 krajów UE. Raport „Działanie na rzecz otwartej i policentrycznej Europy - Scenariusze rozwoju terytorialnego i wizje dla Europy 2050" zakłada, że rozwój policentryczny powinien być celem i jednym z najważniejszych elementów wizji terytorialnej do 2050 r., obejmującej wszystkie samorządy lokalne państw członkowskich UE. Raport przyjmuje dwa horyzonty czasowe: rok 2030 oraz rok 2050, uwzględnia bliższe i dalsze otoczenie Unii Europejskiej, identyfikuje najważniejsze megatrendy (m.in. starzejąca się ludność Europy, cofająca się gospodarka, spowolniona innowacyjność, niedostatek

energii czy spolaryzowany rozwój). Raport opiera się na scenariuszu bazowym zakładającym kontynuację dotychczasowych trendów oraz trzech możliwych scenariuszach terytorialnych:

- Scenariusz A zakłada wzrost wynikający z przesłanek rynkowych (promuje duże metropolie).
- Scenariusz B dotyczy polityki publicznej (promuje sieć miast drugiego rzędu, takich jak m.in. Szczecin).
- Scenariusz C opiera się na lokalnych i europejskich inicjatywach (promuje małe miasta i mniej rozwinięte regiony).

Z punktu widzenia priorytetów Polski Zachodniej, najkorzystniejsze jest przyjęcie działań publicznych wspierających sieć rozwoju drugorzędnych ośrodków metropolitalnych takich jak: Szczecin, Wrocław, Zielona Góra czy Gorzów Wielkopolski (scenariusz B), które mogą doprowadzić do bardziej rozproszonego, równomiernie rozłożonego rozwoju - przy założeniu, że warunki dla rozwoju Polski i jej regionów będą mniej korzystne niż były dotychczas. Wizja terytorialna rozwoju Polski Zachodniej do 2050 roku musi obejmować wszystkie obszary polityki o znaczącym wymiarze terytorialnym oraz uwzględniać współpracę z otoczeniem zewnętrznym (niemieckie i czeskie regiony sąsiadujące).

2.3. Przestrzeń województwa zachodniopomorskiego w krajowych i regionalnych dokumentach planistycznych i strategicznych

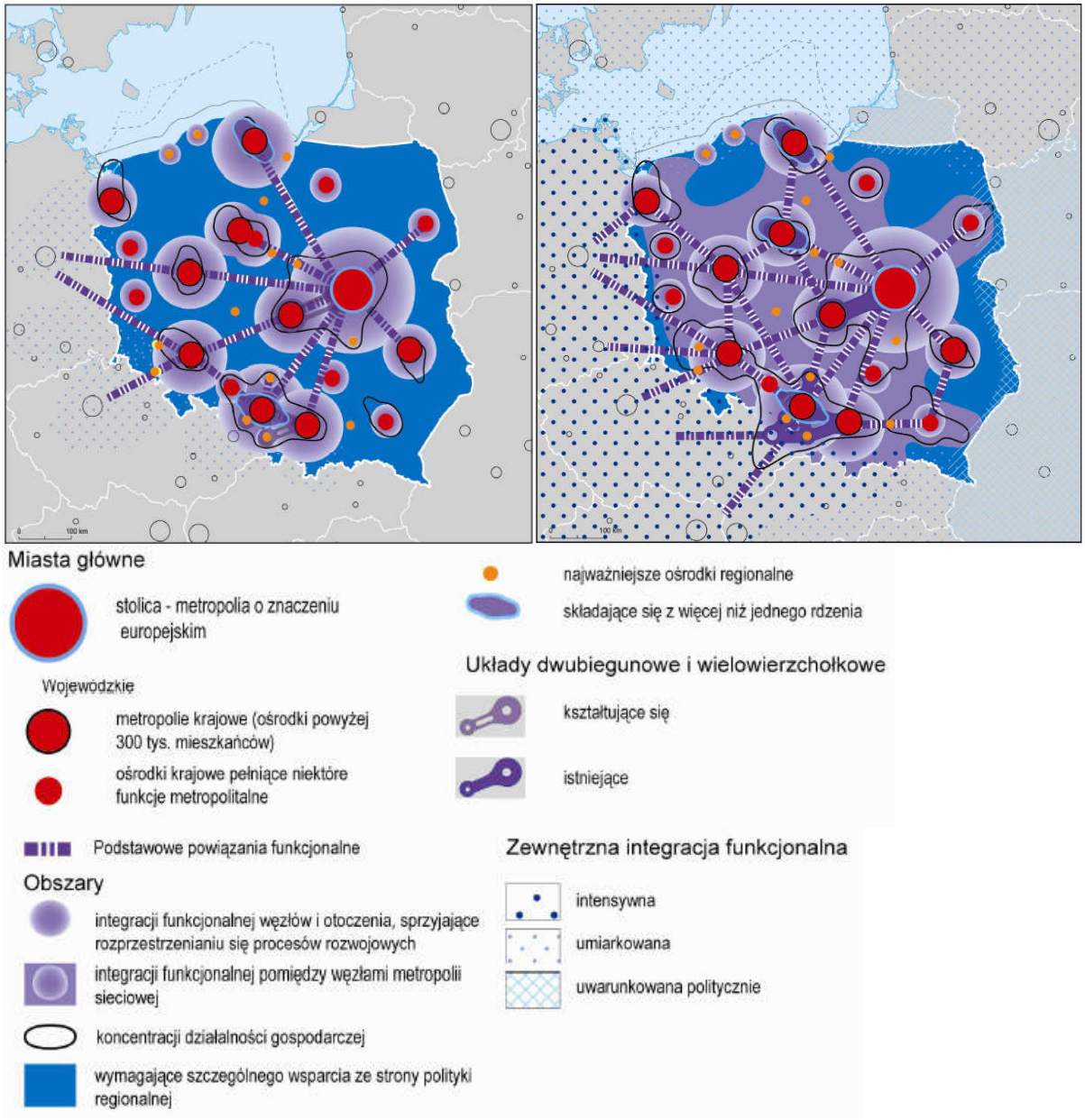
2.3.1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 jest najważniejszym krajowym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego. Koncepcja proponuje nowe podejście do polityki przestrzennej państwa polegające na zerwaniu z dychotomią planowania przestrzennego i społeczno-gospodarczego oraz wprowadzeniem polityki rozwojowej na obszarach funkcjonalnych.

Celem strategicznym tego dokumentu jest „efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągania ogólnych celów rozwojowych - konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie". Na realizację celu strategicznego składają się następujące cele:

1) podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności;
2) poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów;
3) poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej;
4) kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski;
5) zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa;
6) przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

Ryc. 9. Kierunki integracji polskiej przestrzeni do 2030 r.



Źródło: Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Dla województwa zachodniopomorskiego istotnym zadaniem w ramach celu pierwszego jest wsparcie rozwoju funkcji metropolitalnych głównych ośrodków miejskich, wśród których znajduje się Szczecin. Dotyczy to intensyfikacji powiązań funkcjonalnych i infrastrukturalnych pomiędzy głównymi węzłami sieci osadniczej, będącymi jednocześnie węzłami policentrycznej metropolii sieciowej. Integracja ma odbywać się w całych obszarach funkcjonalnych ośrodków miejskich. Podstawową sieć osadniczą tworzą także - powiązane z głównymi węzłami - ośrodki regionalne, stanowiące ważny element równoważenia rozwoju kraju, do których zalicza się Koszalin. W wizji rozwoju społeczno-gospodarczego Polski do 2030 r. zakłada się istnienie intensywnych powiązań funkcjonalnych obszarów metropolitalnych wokół Morza Bałtyckiego, wśród których główne ośrodki miejskie województwa będą pełniły znaczącą rolę.

Obszar Polski Zachodniej i Pomorza Środkowego wymaga poprawy powiązań z centrum kraju. Centralna i południowo-wschodnia część województwa zachodniopomorskiego jest obszarem wymagającym wsparcia w zakresie dostępu do usług publicznych. Dlatego działania w ramach celu drugiego mają służyć zapewnieniu spójności z obszarami centralnej Polski, a także zapewnieniu spójności pomiędzy miastami wojewódzkim a obszarami je otaczającymi.

Wśród działań celu trzeciego wymienić należy wspieranie dostępności transportowej do największych miast. Planowane są także inwestycje służące poprawie dostępności do terminali polskich portów morskich

o podstawowym znaczeniu dla gospodarki (Szczecin, Świnoujście). Znacząca w tym jest także rola Odrzańskiej Drogi Wodnej, która ma odzyskać żeglowność III klasy w perspektywie do 2030 r., z zachowaniem istniejących odcinków IV klasy.

Najważniejszym działaniem na obszarze województwa zachodniopomorskiego w ramach celu piątego jest pełne wykorzystanie terminalu LNG w Świnoujściu w kontekście zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego Polski oraz wykorzystania paliwa LNG, jako źródła czystej alternatywnej energii dla transportu. Oprócz tej inwestycji działania obejmować będą w szczególności kwestie poprawy bezpieczeństwa sieci energetycznych (dostawy energii do Szczecina, linie energetyczne na Pomorze Środkowe) i gazowych, rozbudowę połączeń transgranicznych, rozwój produkcji energii ze źródeł odnawialnych oraz zwiększenie poziomu bezpieczeństwa przeciwpowodziowego.

W ramach celu szóstego realizowane będzie wprowadzenie zintegrowanego systemu planowania społeczno-gospodarczego i przestrzennego. W odpowiedzi na potrzebę reformy systemu planowania przestrzennego w Polsce, Koncepcja prezentuje docelowy model systemu planowania przestrzennego.

Zachodniopomorskie, jako jedno z trzech województw nadbałtyckich, graniczy z polskimi obszarami morskimi, których zasoby podlegają zagospodarowaniu. Istnieje konieczność integracji polityki rozwoju na obszarach morskich i na lądzie. Dotyczy to w szczególności kwestii infrastrukturalnych, transportowych oraz ochrony środowiska w strefie brzegowej.

W KPZK 2030 silnie eksponowany jest nowy paradygmat polityki ukierunkowanej terytorialnie przez kierowanie zadań do obszarów charakteryzujących się wspólnymi cechami - obszarów funkcjonalnych. Dokument wyróżnia cztery podstawowe typy tych obszarów:

1) określone w odniesieniu do całego systemu osadniczego, wyznaczone na podstawie stopnia urbanizacji, obejmujące obszary miejskie z ich strefami funkcjonalnymi oraz obszary funkcjonalne wiejskie;
2) wyznaczone na podstawie typu potencjału rozwojowego, ze względu na występowanie szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej i warunków dla polityki rozwoju w skali makroregionalnej;
3) wyznaczone ze względu na możliwość wystąpienia konfliktów przestrzennych związanych ze sposobem wykorzystania ich potencjału przyrodniczego i kulturowego;
4) wymagające restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji przy użyciu instrumentów właściwych polityce regionalnej.

Miejskie obszary funkcjonalne w województwie zachodniopomorskim:

- obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego - Szczecina,
- obszar funkcjonalny ośrodka regionalnego - Koszalina,
- obszary funkcjonalne ośrodków subregionalnych (zasadniczo wokół miast liczących 50-100 tys. mieszkańców),
- obszary funkcjonalne ośrodków lokalnych.

Wiejskie obszary funkcjonalne dzielą się na dwie kategorie: obszary uczestniczące w procesach rozwojowych oraz obszary wymagające wsparcia procesów rozwojowych. Wsparcia wymagają obszary wiejskie, do których czas dojazdu z dużych ośrodków miejskich przekracza 90 minut, a sieć miast małych i średniej wielkości jest słabo rozwinięta. Obszarem takim jest m.in. Pomorze Środkowe, które wymaga wsparcia z poziomu krajowego. Jest to jednocześnie obszar wymagający restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji oraz obszar o najniższym stopniu rozwoju i pogarszających się perspektywach rozwojowych.

Do obszarów funkcjonalnych, wyznaczonych ze względu na występowanie szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej, należą: strefa przybrzeżna, polska wyłączna strefa ekonomiczna oraz obszary ochrony gleb dla celów produkcji rolnej. Z punktu widzenia województwa bardzo istotne znaczenie mają jeszcze dwa typy obszarów funkcjonalnych:

- obszary przygraniczne, które obejmują znaczącą powierzchnię województwa,
- obszary najniższej dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich - północno-zachodnia część województwa.

Wdrażanie KPZK 2030 zapewnić ma przyjęty 4 czerwca 2013 r. przez Radę Ministrów „Plan działań służący realizacji KPZK 2030", który formułuje zadania podmiotów uczestniczących w realizacji celów polityki planowania przestrzennego, w tym strony rządowej i samorządowej. Plan jest zbiorem zamierzeń planistycznych, prawnych i instytucjonalnych, które mają być podejmowane przez rząd oraz inne podmioty publiczne, w tym jednostki samorządu terytorialnego, w celu lepszego zintegrowania planowania przestrzennego i społeczno-gospodarczego.

2.3.2. Polityka miejska

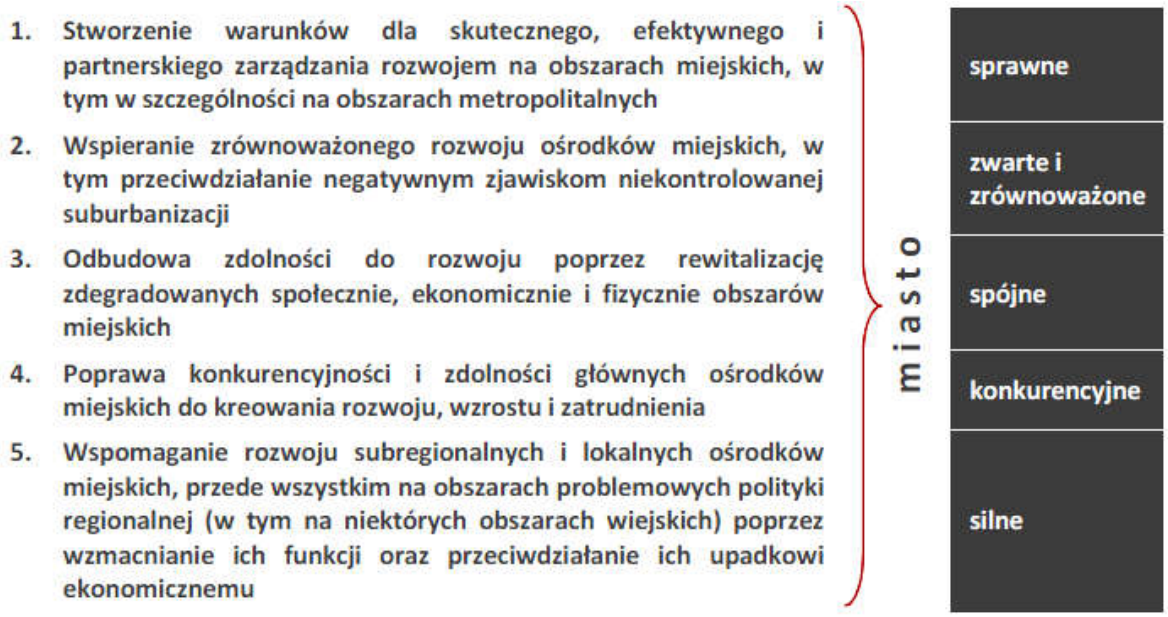
Dokumentem określającym planowane działania administracji rządowej w zakresie polityki miejskiej jest Krajowa Polityka Miejska 2023 (KPM), uwzględniająca cele i kierunki określone w średniookresowej strategii rozwoju kraju oraz

krajowej strategii rozwoju regionalnego (art. 21b). Służy ona celowemu, ukierunkowanemu terytorialnie działaniu państwa na rzecz zrównoważonego rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych oraz wykorzystaniu ich potencjałów w procesach rozwoju kraju. Krajowa Polityka Miejska, adresowana do wszystkich polskich miast (niezależnie od wielkości i położenia) oraz ich obszarów funkcjonalnych, wskazuje pożądane kierunki ich rozwoju.

Cele Krajowej Polityki Miejskiej 2023

Celem strategicznym polityki miejskiej jest wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do zrównoważonego rozwoju, tworzenia miejsc pracy oraz poprawy jakości życia mieszkańców. Ponadto KPM sformułowała pięć celów szczegółowych, które są wyrazem dążenia do przyjętej wizji rozwoju, tj. tworzenia miasta sprawnego, zwartego i zrównoważonego, spójnego, konkurencyjnego, silnego.

Ryc. 10. Cele szczegółowe Krajowej Polityki Miejskiej



Źródło: Krajowa Polityka Miejska 2023, Warszawa, październik 2015 r.

Realizacja celów szczegółowych odbywać się będzie poprzez działania opisane w dziesięciu wątkach tematycznych:

1) Kształtowanie przestrzeni.
2) Partycypacja publiczna.
3) Transport i mobilność.
4) Niskoemisyjność i efektywność energetyczna.
5) Rewitalizacja.
6) Polityka inwestycyjna.
7) Rozwój gospodarczy.
8) Ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu.
9) Demografia.
10) Zarządzanie obszarami miejskimi.

Kierunki działań polityki miejskiej promują koncepcje miasta inteligentnego (*smart city*), dobrego do życia (*liveable city*) oraz zwartego (*compact city*). Istotnym wyzwaniem jest tworzenie miast o wysokiej jakości przestrzeni i racjonalnie gospodarujących zasobami. Ważnym wątkiem w zakresie miejskiej polityki transportowej jest osiągnięcie zrównoważonej mobilności w obszarach funkcjonalnych miast, przy racjonalnym wykorzystaniu poszczególnych podsystemów transportu miejskiego. Rozwiązania takie wpłyną nie tylko na te obszary, ale także na funkcjonowanie układów transportowych w skali regionu. KPM w szczególny sposób koncentruje się na problemach małych i średnich miast, co ma niebagatelne znaczenie z punktu widzenia województwa zachodniopomorskiego, gdzie sieć osadnicza oparta jest w dużej mierze na miastach małych i średnich. Małe miasta, zwłaszcza te oddalone od głównych ośrodków, pełnią bardzo ważną rolę w równoważeniu tempa rozwoju regionów. Stanowią także lokalne centra rozwoju i zapewniania usług dla obszarów wiejskich, co w kontekście charakteru sieci osadniczej Pomorza

Zachodniego jest szczególnie istotne. Miasta coraz częściej stają przed wyzwaniem, jakim jest przeciwdziałanie zmianom klimatycznym oraz zjawiskom związanym z funkcjonowaniem obszarów zurbanizowanych (tworzenie miejskich wysp ciepła, opady nawalne, zakłócenie stosunków wodnych, powodzie , zanieczyszczenie powietrza, hałas). Konieczne jest zatem podjęcie działań w zakresie gospodarowania wodami opadowymi, przywracania pierwotnej funkcji terenom zielonym i zbiornikom wodnym, utrzymywania powierzchni biologicznie czynnej, tworzenia korytarzy wentylacyjnych, a także monitoringu i ostrzegania. Zadania te wymagają koordynacji na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym.

Kierunki działań

Krajowa Polityka Miejska wskazuje tworzenie miasta o przestrzeni wysokiej jakości, jako główny kierunek działań. Ma on być osiągnięty w drodze ograniczania chaotycznego rozlewania się zabudowy, kształtowania przestrzeni miejskiej wysokiej jakości (m.in. poprzez wysoką jakość planów zagospodarowania przestrzennego), naprawy przestrzeni w obszarach substandardowego zagospodarowania (uzupełnianie infrastruktury, zagęszczanie zabudowy mieszkaniowej, tworzenie lokalnych centrów, poprawa infrastruktury transportowej), niwelowania chaosu wizualnego i poprawy estetyki miast.

W kontekście transportu i mobilności, dokument wskazuje odpowiednie kierunki działań, w ramach priorytetów inwestycyjnych, kształtowania zachowań komunikacyjnych, zarządzania transportem, a także planowania przestrzennego.

KPM zaleca unowocześnienie miejskich struktur zaopatrzenia w energię (ukierunkowanie na efektywność i niskoemisyjność energetyczną).

W zakresie rewitalizacji Polityka Miejska określa m.in. szczegółowe kierunki na rzecz wyprowadzenia obszaru ze stanu kryzysowego. Wskazuje metody przeprowadzania analizy i wyboru działań rewitalizacyjnych oraz sposoby ich realizacji, w oparciu o odpowiednie źródła finansowania, programy rewitalizacji i mieszkalnictwa, a także szczeble zarządzania.

W ramach polityki inwestycyjnej zaproponowane są kierunki działań dotyczące m.in. ogólnego zakresu inwestycji, poszukiwania źródeł finansowania, wpływu realizacji inwestycji na funkcjonowanie miasta.

KPM formułuje także zapisy odnoszące się do rozwoju gospodarczego, któremu ma służyć rozwijanie powiązań funkcjonalnych między różnymi miastami oraz pomiędzy miastami a ich otoczeniem, celem jak najlepszego wykorzystania ich potencjału i zwiększenia możliwości absorpcji procesów rozwojowych. Działania na rzecz rozwoju gospodarczego powinny być prowadzone w zakresie: wsparcia wykorzystania lokalnego potencjału, pozyskiwania inwestorów oraz promowania innowacyjności, rozwoju kapitału ludzkiego, promowania i wspierania przedsiębiorczości, ułatwień na rzecz planowania i prowadzenia inwestycji (m.in. promowanie realizowania inwestycji typu „brownfield"), podnoszenia atrakcyjności miast.

KPM kładzie nacisk na kompleksowe i zintegrowane planowanie strategiczne w zakresie problemów demograficznych. Wskazuje kierunki działań i ich adresatów. Rezultatem docelowym mają być miasta przyjazne mieszkańcom (m.in. seniorom, rodzinom) dzięki przyjaznej przestrzeni miejskiej, mieszkalnictwu (rozwijanie gminnych zasobów mieszkaniowych, wykorzystanie możliwości sektora budownictwa czynszowego itp.), optymalizacji funkcjonowania usług i infrastruktury w miastach o malejącej liczbie mieszkańców.

Istotnym elementem polityki miejskiej jest zarządzanie uwzgledniające realizację celów ogólnych polityki miejskiej, podstawowe zasady współpracy, miejską politykę kulturalną, zintegrowane podejście do rozwoju, zintegrowanie dokumentów planistycznych, tworzenie centrów wiedzy.

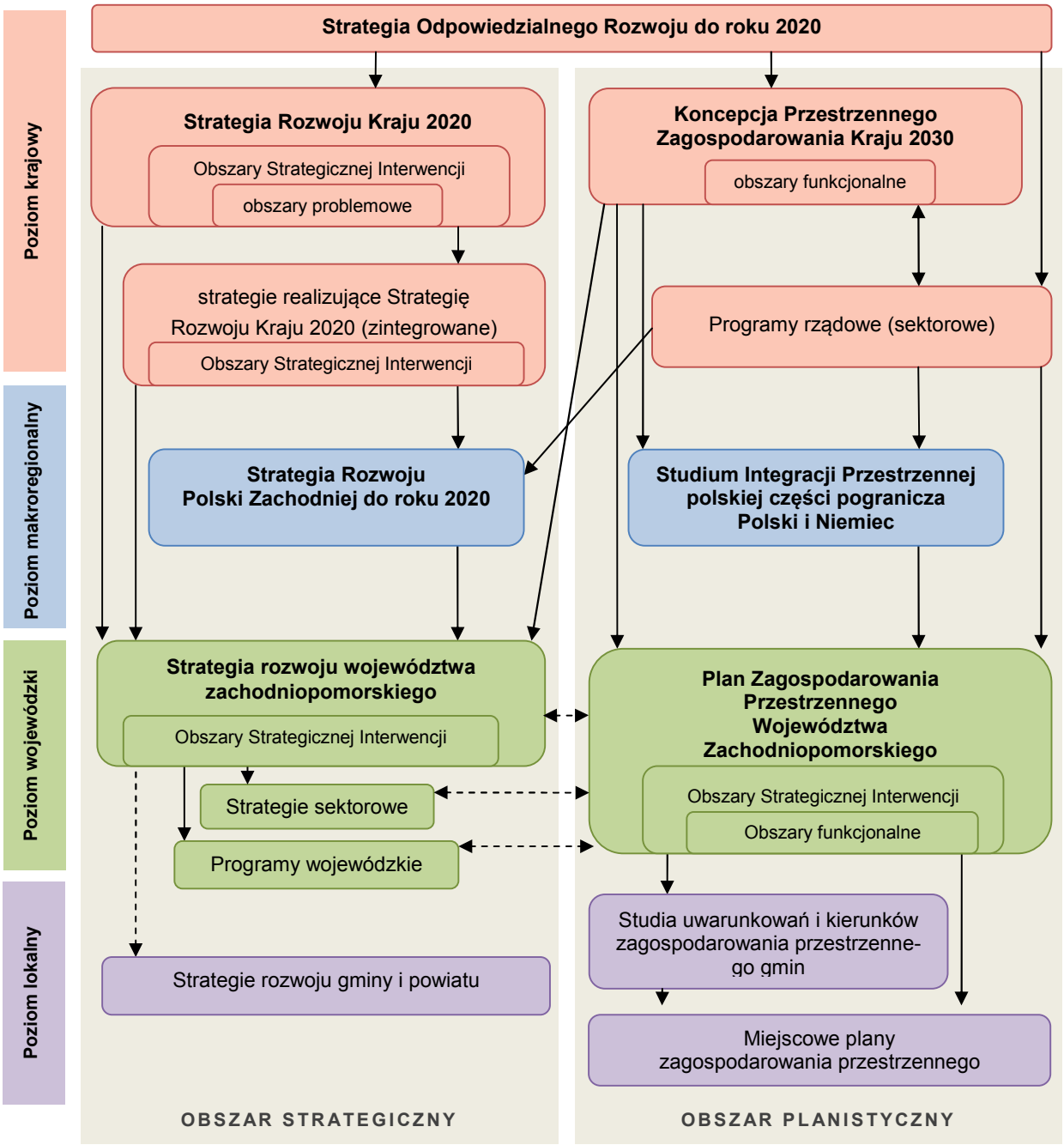
Rola województwa w rozwoju miast

Zgodnie z zapisami KPM, samorząd województwa powinien odgrywać aktywną rolę we wspieraniu rozwoju wszystkich miast w regionie oraz uczestniczyć w tworzeniu i podtrzymaniu mechanizmów w miejskich obszarach funkcjonalnych. Zarząd Województwa powinien uwzględniać rolę miast (również małych i średnich) - jako czynników rozwoju - w realizacji regionalnej strategii rozwoju.

Dokument zachęca ponadto władze województw do tworzenia swoich własnych, regionalnych polityk miejskich, które przyczynią się do określenia polityki regionów po roku 2020. Regionalna polityka miejska ma ułatwić ukierunkowanie działań województwa na rzecz jego rozwoju, dzięki wykorzystaniu potencjału miast, w zależności od ich kategorii.

2.3.3. Miejsce województwa w systemie planowania strategicznego

Ryc. 11. Hierarchia obowiązujących dokumentów planowania zintegrowanego



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Część uwarunkowań zewnętrznych zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego wynika z krajowych dokumentów strategicznych, planów i programów rządowych. Województwo, jego przestrzeń i kierunki rozwoju występują w tych dokumentach jako część składowa polityki regionalnej państwa. Do podstawowych dokumentów uwzględnionych w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskie należą:

1) Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030).
2) Strategia Rozwoju Kraju 2020 Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo - zwana średniookresową.
3) Strategie zintegrowane realizujące Strategię Rozwoju Kraju 2020:

- Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki „Dynamiczna Polska" 2020;
- Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2020;
- Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku);
- Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko - perspektywa do roku 2020;
- Strategia Sprawne Państwo 2020;
- Strategia Rozwoju Kapitału Społecznego 2020;
- Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa na lata 2012-2020;
- Strategia Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2022;
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie.

4) Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.
5) Strategie makroregionalne i inne wspólne inicjatywy strategiczne obejmujące obszarem kilka województw:
   - Studium Integracji Przestrzennej Polskiej Części Pogranicza Polski i Niemiec - IPPON;
   - Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020.

Na zagospodarowanie przestrzenne i rozwój społeczno-gospodarczy województwa wpływ mają również dokumenty krajowe oraz umowy ustalające ramy interwencji z funduszy Unii Europejskiej. Należą do nich:

1) Umowa Partnerstwa pomiędzy Komisją Europejską a Polską ustalająca ramy interwencji funduszy unijnych w ramach polityki spójności, wspólnej polityki rolnej i wspólnej polityki rybołówstwa.
2) Pięć krajowych programów operacyjnych:
   - Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki „Dynamiczna Polska" 2020;
   - Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2020;
   - Inteligentny Rozwój 2014-2020;
   - Polska Cyfrowa 2014-2020;
   - Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.
3) Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego.

Synteza zewnętrznych uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego, wynikających z krajowych dokumentów, została przedstawiona w poniższej tabeli.

Tabela 2. Krajowe priorytety planowania przestrzennego na obszarze województwa zachodniopomorskiego

Obszar działań planistycznych	Priorytety krajowe	Źródło
Kształtowanie podstawowej struktury przestrzennej	Wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych głównych ośrodków miejskich (w tym Szczecina i Koszalina)	KPZK 2030
	Wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych słabszych ośrodków miejskich	KPZK 2030
	Intensyfikacja powiązań funkcjonalnych pomiędzy głównymi węzłami sieci osadniczej w układzie krajowym i międzynarodowym	KPZK 2030
	Wsparcie restrukturyzacji bazy społeczno-gospodarczej miast średnich i wybranych małych i optymalizacji dostarczania przez nie usług publicznych	KSRR
	Zapobieganie wyludnianiu się obszarów wiejskich i zatracaniu ich rolniczego charakteru	KPZK 2030
	Różnicowanie rozwoju wsi w kierunku działalności pozarolniczej	SRK 2020
	Wzmacnianie procesów integracyjnych obszarów przygranicznych aż do wytworzenia się transgranicznych obszarów funkcjonalnych	KPZK 2030
	Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego	KPZK 2030
	Wzrost powiązań z głównymi miastami Polski Zachodniej (Poznań, Wrocław, Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra i Opole) oraz pozostałymi głównymi sąsiednimi ośrodkami miejskimi, w tym z Berlinem	SRPZ2020
Środowisko przyrodnicze i dziedzictwo	Ochrona i zachowanie spójności sieci obszarów Natura 2000	KPZK 2030
	Ustanowienie transgranicznego Rezerwatu Biosfery Doliny Dolnej Odry	KPZK 2030
	Zwiększenie powierzchni obszarów chronionych do 32% i lesistości	KPZL

Obszar działań planistycznych	Priorytety krajowe	Źródło
kulturowe	Utrwalanie i rozwijanie krajowego systemu ochrony środowiska w powiązaniu z systemami europejskimi	KPZK 2030
	Wprowadzenie gospodarowania krajobrazem zgodnie z zapisami Europejskiej Konwencji Krajobrazowej	KPZK 2030
	Identyfikacja obszarów zdegradowanych w miastach i wyznaczenie obszarów do objęcia kompleksowymi programami rewitalizacji	KPZK 2030
	Ochrona zabytków i dziedzictwa kulturowego	KSRR
	Sprzyjanie ochronie środowiska przyrodniczego i jego racjonalnemu wykorzystaniu dla zaspokojenia potrzeb społecznych i gospodarczych	KSRR 2010-2020
	Racjonalne gospodarowanie zasobami wód ujmowanych na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę oraz dla rozwoju gospodarczego	KPZK 2030 PWŚK; PGW
	Osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i chemicznego dla wód powierzchniowych oraz dobrego stanu chemicznego i ilościowego dla wód podziemnych, efektywne wykorzystanie wody w przemyśle i wodooszczędnych technik nawodnień	KPZK 2030 PWŚK; PGW
	Zapewnienie dobrego stanu wód Morza Bałtyckiego, Odry i Zatoki Pomorskiej poprzez wdrażanie, wypełnianie i planowanie działań z zakresu ograniczenia eutrofizacji akwenu, a także redukcji zanieczyszczenia jego wód innymi substancjami, w tym uznanymi za niebezpieczne	KPOSK, WKPW BPD HELCOM
	Wspieranie osiągnięcia celów środowiskowych dla jednolitych części wód podziemnych i powierzchniowych (JCW)	KPZK 2030 KPOŚK[5]
	Ochrona i racjonalne wykorzystanie gleb i kopalin	KPZK 2030
Gospodarka wodno-ściekowa; gospodarka odpadami, ochrona przeciwpowodziowa	Wdrażanie działań w celu ograniczania na Obszarach Szczególnie Narażonych (OSN) przedostawania się azotu ze źródeł rolniczych do wód powierzchniowych i gruntowych	Dyrektywa Rady 91/676/EWG
	Realizacja Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych: modernizacja oczyszczalni ścieków w aglomeracji, budowa sieci kanalizacyjnej w aglomeracji i niektórych sektorów przemysłu według standardów UE	KPZK 2030 KPOŚK
	Przeciwdziałanie skutkom suszy poprzez kształtowanie małej i dużej retencji uwzględniające bilans zasobów wodnych w zlewniach[6]	KPZK 2030
	Ochrona Odry przed zanieczyszczeniami we wspólnotowym działaniu w dziedzinie polityki wodnej i gospodarowaniu wodami w ramach planu MODO oraz planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla MODO	MODO - w ramach MKOOpZ[7] wdrażanie RDW[8]
	Odtworzenie funkcjonalności i utrzymanie infrastruktury na obszarze brzegu morskiego i strefy przybrzeżnej do zmian klimatu obszarów położonych wzdłuż linii brzegowej Morza Bałtyckiego	PZRP SPA BDP
	Wdrażanie Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla Regionu Wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego poprzez zahamowanie wzrostu i obniżenie istniejącego ryzyka powodziowego, poprawa systemu zarządzania ryzykiem powodziowym	PZRP
	Wdrażanie Planu Gospodarki Odpadami w tym: zwiększenie udziału odzysku, w tym w szczególności odzysku energii z odpadów, zmniejszenie ilości wszystkich odpadów kierowanych na składowiska odpadów, ze szczególnym uwzględnieniem odpadów ulegających biodegradacji, recykling, inne metody odzysku, unieszkodliwianie	KPGO PGO
	Objęcie systemem zorganizowanego i selektywnego zbierania odpadów komunalnych wszystkich mieszkańców województwa	KPGO PGO
	Podejmowanie działań zmierzających do zabezpieczenia odpowiedniej infrastruktury do przyjmowania i przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych i pozostałych (w tym niebezpiecznych) z wykorzystaniem technologii termicznego przekształcania odpadów	KPGO PGO

[5] Dyrektywa Rady 91/271/EWG z dnia 21 maja 1991 r. dotycząca oczyszczania ścieków komunalnych(Dz. Urz. WE L 135 z 30.5.1991, str. 40, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 2, str. 26) dotyczy zbierania, oczyszczania i zrzutu ścieków komunalnych oraz oczyszczania i zrzutu ścieków z niektórych sektorów przemysłowych

[6] Projekt Planu przeciwdziałania skutkom suszy w regionach wodnych dolnej Odry i Przymorza Zachodniego oraz Ucker, Szczecin, listopad 2015 na podstawie art. 88 ust. 1 ustawy prawo wodne (Dz.U. z 2015 r., poz. 469)

[7] MODO- Międzynarodowy Obszar Dorzecza Odry; MKOOpZ - Międzynarodowa Komisja Ochrony Odry przed zanieczyszczeniami

[8] RDW - Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej

Obszar działań planistycznych	Priorytety krajowe	Źródło
Gospodarka	Zwiększanie konkurencyjności gospodarki poprzez innowacje, eksport, inteligentną reindustrializację, przekształcenia strukturalne, zwiększenie poziomu inwestycji oraz umiędzynarodowienie gospodarki	SOR 2020
	Wykorzystanie zasobów społecznych i terytorialnych, w tym poprawa dostępu do usług i adaptacja gospodarki do występujących trendów demograficznych i zmian rynku pracy, wykorzystanie potencjałów endogenicznych, wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych i podniesienie skuteczności zarządzania	SOR 2020
	Realizacja przedsięwzięć zwiększających efektywność funkcjonowania inkluzyjnych instytucji państwa, m.in. budowa zintegrowanego systemu planowania społeczno-gospodarczego i przestrzennego, cyfrowe państwo usługowe, wykorzystanie środków z budżetu UE	SOR 2020
	Aktywizacja przemysłu stoczniowego poprzez zapewnienie ram prawnych, organizacyjnych i finansowych dla realizacji nowoczesnych produktów przemysłu okrętowego i rozwój naukowych ośrodków badawczo-rozwojowych opracowujących innowacyjne typy statków	SOR 2020
	Rozwój infrastruktury i kompetencji dla Przemysłu 4.0, powołanie krajowego integratora odpowiedzialnego za cyfryzację przemysłu, w tym surowce dla przemysłu, wspieranie kształcenia zawodowego	SOR 2020
	Wykorzystanie potencjału i różnorodności kulturowej w celu zwiększenia wzrostu gospodarczego	KSRR 2010-2020
	Traktowanie kultury jako ważnego czynnika kreowania nowych sposobów myślenia i działania z wpływem na innowacyjność	KSRR 2010-2020
	Wykorzystanie walorów środowiska przyrodniczego i potencjału kulturowego oraz turystycznego dla rozwoju regionalnego	KSRR 2010-2020
	Rozbudowa sieci portów turystycznych	KPZK 2030
	Wykorzystanie potencjału regionu w dziedzinie badań i innowacji; budowa sieci współpracy dużych miast	KPZK 2030
Transport i komunikacja	Wzmocnienie powiązań transportowych Pomorza Środkowego i Polski Zachodniej z Polską Centralną i siecią głównych miast w kraju	KPZK 2030
	Poprawa dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast (Pomorze Środkowe).	KPZK 2030
	Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej, a w zakresie Żeglugi morskiej inwestycje służące poprawie dostępności do terminali polskich portów morskich Szczecin-Świnoujście	KPZK 2030
	Rozbudowa infrastruktury portów morskich z poprawą dostępu do nich (pogłębienie morskiego toru podejściowego do portu w Świnoujściu do maksymalnego zanurzenia statków wpływających na Bałtyk), modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m, pogłębienie toru podejściowego w Świnoujściu od strony Morza Bałtyckiego do głębokości 14,5 m, docelowo do głębokości 16,7 m, budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu z nabrzeżami o głębokości 17 m	SRPM
	Budowa drogi ekspresowej S3, poprawa stanu dróg wszystkich kategorii, rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią europejską	SRT2020
	Modernizacja międzynarodowej linii kolejowej E59 i C-E59 do prędkości 120-200 km/h do 2020 r. w relacji Świnoujście-Zielona Góra/Poznań-Wrocław.	SRT 2020
	Elektryfikacja odcinka Szczecin Gumieńce-polsko-niemiecka granica państwowa, modernizacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym w celu zwiększenia zdolności przepustowej na odcinku Szczecin Główny-Szczecin Gumieńce-polsko-niemiecka granica państwowa, podniesienie prędkości do 160 km/h w zależności od przebiegu linii, budowa drugiego toru na odcinku Szczecin Główny-Szczecin, Gumieńce-polsko-niemiecka granica państwowa.	Polsko-niemiecka umowa o współpracy przy rozwoju połączenia kolejowego Szczecin-Berlin
	Inwestycje hydrotechniczne na Odrze - odzyskanie klasy III żeglowności do 2030r.	KPZK

Obszar działań planistycznych	Priorytety krajowe	Źródło
	Inwestycje na Odrze granicznej; likwidacja ograniczeń limitujących żeglugę	Umowa o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych pogranicza polsko-niemieckiego (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi)
	Budowa terminalu intermodalnego i centrum logistycznego w Szczecinie	SRK 2020
	Budowa stałego połączenia (tunelu) przez Świnę w Świnoujściu	KPZK 2030
Energetyka	Rozbudowa i modernizacja systemu sieci przesyłowych i dystrybucyjnych energii elektrycznej i gazu ziemnego. Budowa sieci umożliwiających wyprowadzenie mocy ze źródeł odnawialnych, w tym rozproszonych	SBEiŚ KPZK 2030
	Zapewnienie alternatywnych dróg dostaw gazu ziemnego na obszar Polski; budowa gazociągu Baltic Pipe	KPZK 2030 SBEiŚ
	Wspieranie badań naukowych, innowacyjności i wdrożeń w sektorze energetyki i środowiska	SBEiŚ
	Wdrożenie rozwiązań dotyczących inteligentnych sieci energetycznych	SBEiŚ
	Poprawa lokalnego bezpieczeństwa energetycznego, w tym stworzenie możliwości rozwoju energetyki rozproszonej	SBEiŚ
	Rozwój energetyki wiatrowej, geotermalnej, produkcji i wykorzystania energii uzyskiwanej z biomasy i biogazu	SBEiŚ KPZK 2030
	Rozpoznanie możliwości wykorzystania energii geotermalnej	SBEiŚ
	Wdrażanie i wspieranie efektywnych ekonomicznie i ekologicznie technologii odzysku i unieszkodliwiania, w tym termicznego przekształcania odpadów	SBEiŚ
	Wsparcie inwestycji zmniejszających energochłonność i poprawiających efektywność energetyczną przemysłu	SOR 2020

Wykaz skrótów	
KPZK 2030	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030
SOR 2020	Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)
KSRR 2010-2020	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020
SRK 2020	Strategia Rozwoju Kraju 2020
SRPZ 2020	Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020
KPZL	Krajowy Program Zwiększenia Lesistości
PWŚK	Program wodno-środowiskowy kraju, 2010
PGW	Plan Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry
KPOŚK	Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych
MODO	Międzynarodowy Obszar Dorzecza Odry
MKOOpZ	Międzynarodowa Komisja Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniami
RWD	Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej
WKPW BPD	Wstępny Krajowy Program Wdrażania Bałtyckiego Planu Działań HELCOM
PZRP	Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla regionu wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
SPA	Strategiczny Plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020
KPGO 2014	Krajowy Program Gospodarki Odpadami 2014
PGO	Program Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2012-2017 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2015-2023
SRPM	Strategia Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku
SBEiŚ	Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego uwzględnia treść strategii i programów wojewódzkich, stanowiąc instrument koordynacji zamierzeń organizacyjnych, społecznych, gospodarczych i innych, będących przedmiotem zainteresowania samorządu wojewódzkiego w wymiarze przestrzennym. Plan uwzględnia w szczególności:

1) Strategię Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020,
2) Polityki sektorowe,
3) Strategię rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020,

4) Strategię sektorową w zakresie ochrony zdrowia województwa zachodniopomorskiego,
5) Program przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu „Region wyrównanych szans",
6) Regionalną Strategię Innowacyjności w Województwie Zachodniopomorskim na lata 2011-2020,
7) Program Ochrony Środowiska Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2020 z perspektywą do 2024,
8) Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022 z uwzględnieniem perspektywy 2023-2028,
9) Program wspierania przedsiębiorczości, wzrostu innowacyjności gospodarki i kierunków przeciwdziałania bezrobociu w województwie zachodniopomorskim,
10) Wojewódzki Program Opieki nad Zabytkami na lata 2013-2017,
11) Wieloletni regionalny plan działań na rzecz promocji i upowszechniania ekonomii społecznej,
12) Program ochrony powietrza dla strefy zachodniopomorskiej w zakresie ozonu,
13) Program ochrony powietrza dla strefy Aglomeracji Szczecińskiej

oraz dokumenty uchwalone przez Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, którego członkiem jest województwo zachodniopomorskie:

1) Koncepcja Rozwoju Transportu Publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym,
2) Zintegrowany Plan Zrównoważonej Mobilności dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2016-2023,
3) Strategia Rozwoju Sektora Usług Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego,
4) Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego,

a także dokumenty innych podmiotów, w tym w szczególności Aktualizacja Transgranicznej Koncepcji Rozwoju i Działania Euroregionu POMERANIA na lata 2014-2020.

Szczególną rolę we wspieraniu rozwoju województwa zachodniopomorskiego pełni Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020 (opisany szerzej w rozdziale 2.2.1.).

2.3.4. Powiązania z sąsiednimi województwami

2.3.4.1. Województwo pomorskie

Województwo zachodniopomorskie graniczy z 8 gminami województwa pomorskiego. Są to Ustka, Słupsk, Kobylnica, Kępice, Miastko, Koczała, Rzeczenica i Czarne. Powiązania na styku z województwem pomorskim obejmują:

- korytarz ekologiczny wzdłuż pobrzeża Bałtyku, korytarze ekologiczne wzdłuż rzek Gwdy i Wieprzy, obszary chronionego krajobrazu: OCK - Pas Pobrzeża na zachód od Ustki, OCK - Przymorskie Błota, OCK - Jezioro Łętowskie oraz okolice Kępic, OCK - Jezioro Bobięcińskie Wielkie ze Skibską Górą, OCK - Obszar na południowy wschód od Jeziora Bielsko, obszary Natura 2000;
- obszary zabytkowego budownictwa szachulcowego w rejonie Koszalina i Słupska („Kraina w Kratę");
- główne zbiorniki wód podziemnych: nr 118 Polanów, nr 120 Biały Bór, nr 126 Szczecinek, nr 127 Złotów-Piła-Strzelce Krajeńskie, wymagające ochrony i racjonalnego użytkowania;
- oddziaływania ośrodków regionalnych Koszalina i Słupska na obszary przygraniczne województw sąsiednich; oddziaływanie Szczecinka - ośrodka subregionalnego - na sąsiednie gminy w województwie pomorskim (dojazdy do pracy, szkół i innych usług);
- duży obszar Pomorza Środkowego koncentrującego problemy popegeerowskich terenów wiejskich, wymagający wsparcia procesów rozwojowych;
- gospodarkę leśną;
- turystykę morską w pasie nadmorskim oraz lądową w rejonie Polanowa, Białego Boru i Szczecinka;
- drogi krajowe: nr 6 (odcinek Sławno-Słupsk - w ciągu drogi międzynarodowej E-28), nr 20 (odcinek Biały Bór-Bytów), nr 25 (Biały Bór-Człuchów);
- drogi wojewódzkie: nr 201 (odcinek Gwda Mała-Czarne), nr 203 (odcinek Postomino-Ustka), nr 206 (odcinek Polanów-Miastko), nr 208 (odcinek Polanów-Kępice), nr 209 (odcinek Sławno-Korzybie);

- linie kolejowe znaczenia państwowego: nr 202 (odcinek Sławno-Słupsk), nr 210 (odcinek Szczecinek-Czarne) i znaczenia lokalnego: nr 405 (Szczecinek-Miastko);
- infrastrukturę energetyczną: linie 400 kV Krajnik-Dunowo-Słupsk-Gdańsk, 220 kV Żydowo-Gdańsk, 110 kV Darłowo-Ustka, Sławno-Słupsk, Żydowo-Słupsk, Żydowo-Miastko, Szczecinek-Czarne-Człuchów, gazociąg wysokiego ciśnienia Koszalin-Słupsk;
- kabel światłowodowy międzynarodowy Dania-Europa Południowa;
- radiolinię Słupsk-Gołogóra;
- trasy rowerowe: międzynarodowy Szlak Hanseatycki (odcinek Darłowo-Ustka), Tysiąca Jezior (odcinek Szczecinek-Miastko), międzyregionalny Szlak Greenway Naszyjnik Północy (odcinek Biały Bór-Człuchów).

Województwo zachodniopomorskie z województwem pomorskim łączą również inne zagadnienia i wspólne priorytety takie jak: wspólne starania o budowę drogi ekspresowej S6, modernizacja linii kolejowej Szczecin-Gdańsk; nauka i szkolnictwo wyższe - zwłaszcza morskie.

2.3.4.2. Województwo wielkopolskie

Województwo zachodniopomorskie graniczy z 6 gminami Wielkopolski. Są to: Okonek, Jastrowie, Szydłów, Wieleń, Trzcianka i Krzyż Wielkopolski. Powiązania na styku z województwem wielkopolskim obejmują:

- Drawieński Park Narodowy;
- obszary chronionego krajobrazu Pojezierza Wałeckiego i doliny Gwdy, projektowany Wałecki Park Krajobrazowy oraz obszary Natura 2000 (Puszcza nad Drawą, Puszcza nad Gwdą);
- główne zbiorniki wód podziemnych: nr 125 Wałcz-Piła, nr 126 Szydłowo-Trzcianka-Krzyż Wlkp., nr 127 Złotów-Piła-Strzelce Krajeńskie, nr 138 Pradolina Toruńsko-Eberswaldzka (Noteci);
- wody geotermalne;
- obszar terenów wiejskich słabo rozwiniętych;
- intensywną gospodarkę leśną;
- turystykę lądową na obszarach leśnych, szlaki turystyczne rzek Drawy, Gwdy, Piławy, Dobrzycy, Płytnicy, Rurzycy i Jezior Krąpskich;
- oddziaływanie Piły - ośrodka regionalnego - na gminy województwa zachodniopomorskiego (Wałcz i gminy powiatu wałeckiego);
- drogę krajową nr 10 (odcinek Wałcz-Piła);
- drogę krajową nr 11 (odcinek Szczecinek-Okonek), nr 22 (odcinki Przesieka-Człopa i Wałcz-Jastrowie);
- drogi wojewódzkie: nr 177 (odcinek Człopa-Wieleń), nr 178 (odcinek Wałcz-Trzcianka), nr 179 (odcinek Gostomia-Piła);
- linię kolejową znaczenia państwowego nr 351 (odcinek Bierzwnik-Krzyż Wlkp.) oraz linie kolejowe lokalne: nr 403 (odcinek Wałcz-Piła), nr 405 (odcinek Szczecinek-Okonek);
- infrastrukturę energetyczną: linie 220 V Żydowo-Piła, 110 kV Wałcz-Piła, 110 kV Szczecinek-Piła oraz projektowane 400 kV Piła-Żydowo, 110 kV Człopa-Drawski Młyn, dwa gazociągi wysokiego ciśnienia Szczecinek-Piła, Wałcz-Piła (projektowana druga nitka);
- radiolinię Poznań-Rusinowo (na odcinku Czarnków-Rusinowo);
- przekaźnik telewizji publicznej w Rusinowie koło Tuczna, obsługujący tereny w północnej części województwa wielkopolskiego i powiat wałecki;
- gospodarkę odpadami (wywóz odpadów komunalnych z powiatu wałeckiego do Kłody w powiecie Pilskim).

Województwo zachodniopomorskie z województwem wielkopolskim łączą również wspólne starania o budowę dróg ekspresowych S11 oraz S10.

2.3.4.3. Województwo lubuskie

Województwo zachodniopomorskie graniczy z 6 gminami województwa lubuskiego. Są to: Dobiegniew, Strzelce Krajeńskie, Kłodawa, Lubiszyn, Witnica, Kostrzyn n. Odrą. Na styku z województwem lubuskim występują następujące powiązania:

- obszary chronione: Drawieński Park Narodowy, Barlinecko-Gorzowski Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Ujście Warty, 8 obszarów chronionego krajobrazu wzdłuż granicy obu województw oraz obszary Natura 2000;

- główne zbiorniki wód podziemnych: nr 134 (Dębno), nr 135 (Barlinek), nr 136 (Bierzwnik);
- oddziaływanie ośrodka wojewódzkiego - Gorzowa Wielkopolskiego - na południowe gminy województwa zachodniopomorskiego (gównie powiat myśliborski), w zakresie dojazdów do pracy, szkół i innych usług;
- Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (z centrum w Kostrzynie n. Odrą);
- obszary wiejskie stosunkowo słabo rozwinięte;
- gospodarka leśna;
- eksploatacja ropy naftowej i gazu (gminy Dębno, Witnica);
- turystyka lądowa w rejonie Drawieńskiego Parku Narodowego i okolicznych gminach, turystyczne wykorzystanie rzek Drawy i Odry;
- droga ekspresowa S3 (odcinek Myślibórz-Gorzów Wlkp.) i drogi krajowe: nr 3 (odcinek Lipiany-Gorzów Wlkp.), nr 31 (odcinek Boleszkowice-Kostrzyn n. Odrą);
- drogi wojewódzkie: nr 129 (odcinek Sarbinowo-Dobroszyn), nr 130 (odcinek Karnówko-Gorzów Wlkp.), nr 151 (odcinek Barlinek-Gorzów Wlkp.), nr 156 (Barlinek-Strzelce Krajeńskie), nr 160 (odcinek Bierzwnik-Dobiegniew);
- linie kolejowe znaczenia państwowego: nr 273 (odcinek Boleszkowice-Kostrzyn n. Odrą), nr 351 (odcinek Bierzwnik-Dobiegniew) i znaczenia lokalnego: nr 410 (odcinek Dębno-Kostrzyn n. Odrą) nr 415 (odcinek Myślibórz-Gorzów Wlkp.);
- Odra jako droga wodna E30, stwarzająca również zagrożenie powodziowe;
- infrastruktura energetyczna: linie wysokich napięć 400 kV Krajnik-Poznań, 220 kV Krajnik-Gorzów Wlkp., 110 kV Krajnik-Dobiegniew, Mostowa-Gorzów Wlkp., Dębno-Łupowo, Dębno-Kostrzyn n. Odrą, gazociągi wysokiego ciśnienia Dębno-Witnica, Police-Odolanów, Będargowo-Strzelce Krajeńskie, ropociąg Rosja-Niemcy;
- trasa rowerowa międzyregionalna Szlak Zielona Odra (odcinek Boleszkowice-Kostrzyn n. Odrą).

Województwo zachodniopomorskie z województwem lubuskim łączą również inne zagadnienia i wspólne priorytety takie jak Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC - wspólne starania o ciągłość drogi ekspresowej S3 do granicy z Czechami, modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz linii kolejowej CE59.

3. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE POLITYKI PRZESTRZENNEJ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Polityka przestrzenna województwa, opracowana została w oparciu o wszechstronną analizę uwarunkowań wewnątrz województwa uwzględniającą zróżnicowanie w przestrzeni w zakresie:

- stanu, funkcjonowania i prognozowanych zmian środowiska przyrodniczego;
- rozmieszczenia, dostępności i sposobu obsługi mieszkańców sieci osadniczej, infrastruktury społecznej, technicznej i komunikacyjnej;
- stanu i tendencji zmian sytuacji społeczno-ekonomicznej.

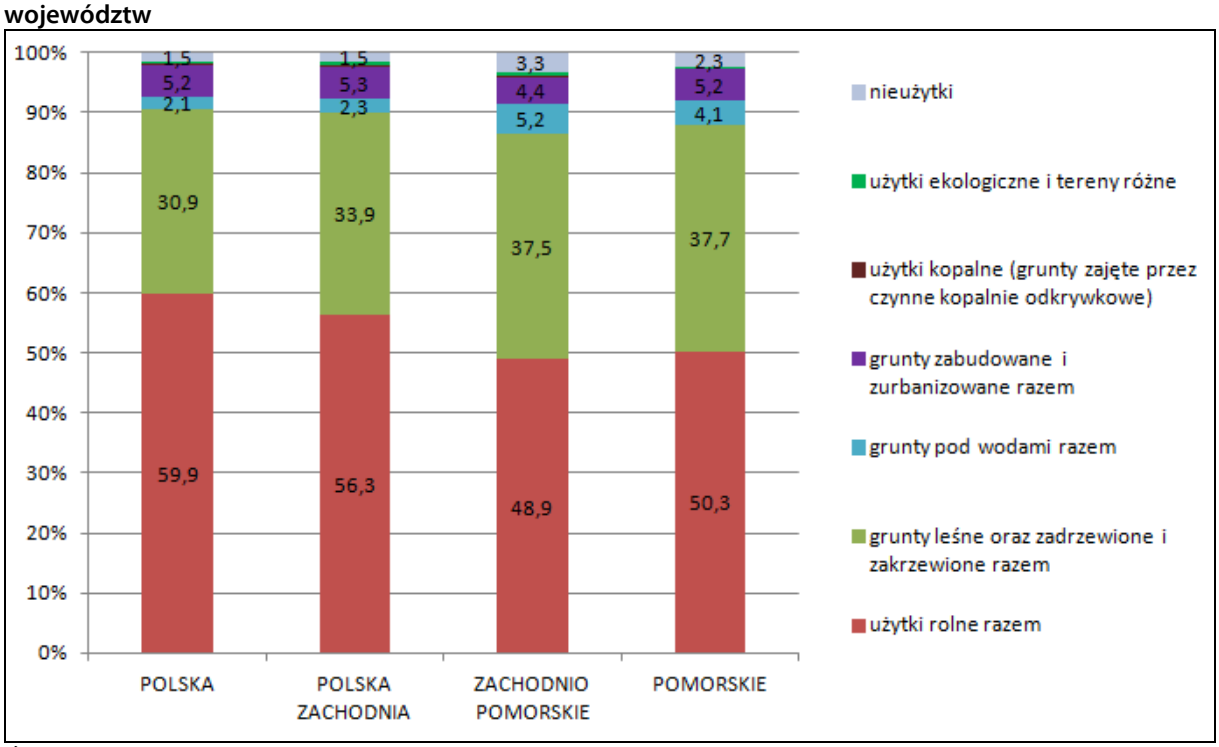
3.1. Środowisko przyrodnicze

Środowisko przyrodnicze stanowi całość, złożoną z powiązanych ze sobą i wzajemnie oddziałujących na siebie elementów, takich jak: powietrze, woda, osady, rośliny, człowiek. Żaden z wymienionych komponentów, nawet ten, który odgrywa wiodącą rolę w jego funkcjonowaniu, nie rozwija się samoistnie.

Na bogactwo walorów przyrodniczo-krajobrazowych województwa zachodniopomorskiego wskazują uwarunkowania wynikające z położenia geograficznego, zasobów biologicznych, hydrologicznych i rzeźby terenu.

W zrównoważonym zagospodarowaniu uwzględnia się współzależności między komponentami środowiska, aspekty ekonomiczno-gospodarcze, infrastrukturę transportową, techniczną, procesy urbanizacji, ochronę dziedzictwa kulturowego i dóbr kultury.

Ryc. 12. Struktura użytkowania ziemi w województwie zachodniopomorskim na tle kraju i innych województw



Źródło: GUS 2016, dane BDL za 2014 r.

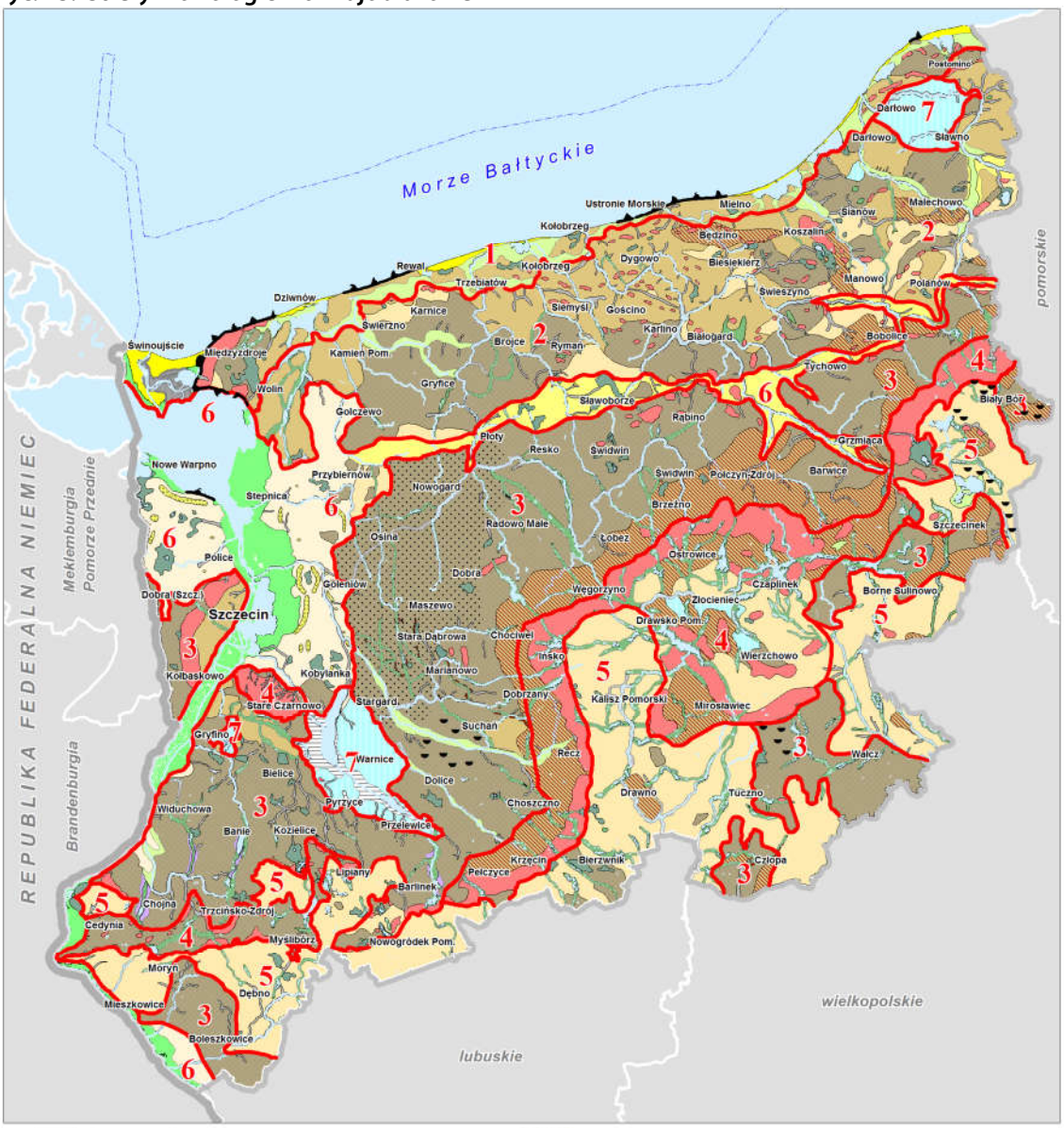
Na obszarze województwa użytki rolne zajmują 1 119, 9 tys. ha, tj. 49% ogólnej powierzchni regionu. W ogólnej powierzchni użytków rolnych przeważają grunty orne, zajmując około 37,6% powierzchni. Lasy wraz z gruntami leśnymi zajmują 37,5% powierzchni województwa. Charakterystyczną cechą województwa zachodniopomorskiego jest obfitość wód powierzchniowych, które wraz z wewnętrznymi wodami morskimi zajmują łącznie ponad 5% powierzchni obszaru województwa. Poza wodami Zalewu Szczecińskiego i jeziora Dąbie obszarami ze znaczną liczbą zbiorników wodnych są pojezierza: Drawskie, Myśliborskie, Ińskie i Wałeckie oraz Pobrzeże Słowińskie.

3.1.1. Krajobraz

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym definiuje krajobraz jako postrzeganą przez ludzi przestrzeń zawierającą elementy przyrodnicze lub wytwory cywilizacji, ukształtowaną w wyniku działania czynników naturalnych lub działalności człowieka.

Krajobraz stanowi więc zespół obiektów, właściwych dla obserwowanej przestrzeni. Obiektami tymi są: rzeźba terenu (będąca rezultatem procesów geologicznych), wody powierzchniowe, powietrze (klimat), gleby, flora, fauna oraz człowiek ze swoją działalnością bytową, gospodarczą, społeczną i kulturową.

Ryc. 13. Strefy morfologiczno-krajobrazowe



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Walory krajobrazowe środowiska i jego elementów przyrodniczych (ukształtowanych przez procesy natury lub w wyniku działalności człowieka) wzbudzają odczucia subiektywne i postrzegane są jako wartości ekologiczne, estetyczne, widokowe i kulturowe terenu.

Podział regionalny Polski, przeprowadzony przez J. Kondrackiego (2001), wskazuje specyfikę i odmienność krajobrazów. Rzeźba terenu jest podstawowym elementem środowiska geograficznego, mającym zasadnicze znaczenie w strukturze gospodarczej, określającym m.in. występowanie zasobów mineralnych, zasobów wodnych, warunki glebowe czy warunki sprzyjające wykorzystaniu antropogenicznemu. Elementy przyrody nieożywionej ulegają stałym przemianom pod wpływem czynników naturogenicznych oraz antropogenicznych,. Analiza typów krajobrazów jest pomocna przy wyznaczaniu granic między regionami.

W oparciu o rzeźbę terenu, wydzielenia fizycznogeograficzne (J. Kondracki), mapę typów krajobrazów naturalnych (A. Richling, A. Dąbrowski) oraz istotne elementy tworzące strukturę przyrodniczą, którymi są:

– geomorfologia, wskazująca zróżnicowanie rzeźby terenu,
– formy użytkowania terenu,
– formy ochrony środowiska,
– granice zlewni wód powierzchniowych głównego systemu hydrograficznego,

wydzielono w województwie zachodniopomorskim siedem głównych stref morfologiczno-krajobrazowych, w które wpisują się obszary kulturowo-krajobrazowe (omówione szerzej w rozdziale 3.4. Zabytki i krajobraz kulturowy).

1 - Strefa brzegowa Bałtyku

Obszar, w obrębie którego zaznaczają się zarówno dawne, jak i współczesne wpływy Morza Bałtyckiego. Swym zasięgiem obejmuje następujące jednostki fizyczno-geograficzne: 313.21 Uznam i Wolin, 313.22 Wybrzeże Trzebiatowskie, 313.41 Wybrzeże Słowińskie.

Strefa wybrzeża morskiego składa się z urozmaiconej pod względem rzeźby części nadwodnej, obejmującej położony na zapleczu brzegu ląd oraz przylegający do niego płytkowodny obszar dna morskiego. W tej strefie w wyniku jednoczesnego działania szeregu czynników zachodzą złożone procesy i powstają specyficzne formy rzeźby: plaże, wydmy, klify, mierzeje, podwodne wały piaszczyste (rewy), oraz terasy abrazyjne.

2 - Nadmorski pas wysoczyznowy

Pas płaskich i falistych wysoczyzn morenowych oraz dolin marginalnych Pobrzeża Bałtyku rozciągający się na północ od Pradoliny Pomorskiej. Swym zasięgiem obejmuje następujące jednostki fizycznogeograficzne: 313.33 Równinę Gryficką, 313.42 Równinę Białogardzką, 313.43 Równinę Słupską, 314.46 Wysoczyznę Polanowską.

Występujące tu wysoczyzny morenowe osiągają już znacznie niższe wysokości bezwzględne, rzadko przekraczające 50 m n.p.m. w części południowej. Obniżają się one w kierunku wybrzeża Bałtyku do wysokości 5-10 m n.p.m. Rzeźbę powierzchni tego pasa wysoczyznowego urozmaicają wzgórza moren czołowych. Niektóre ze wzgórz, zazwyczaj moreny czołowe spiętrzone, osiągają dość znaczne wysokości względne oraz bezwzględne i szczególnie wyraźnie wyróżniają się w krajobrazie, np. wzgórza wolińskie (115,9 m n.p.m.), czy wzgórza koszalińskie (136,2 m n.p.m.). W bliskim sąsiedztwie wybrzeża Bałtyku, występują dość liczne, szerokie doliny marginalne, odznaczające się przebiegiem równoleżnikowym. Szczególnie wyraźnie są one wykształcone pomiędzy Ustroniem Morskim a Kamieniem Pomorskim.

3 - Środkowo-pomorski obszar wysoczyznowy

Pas wysoczyzn morenowych Pojezierza Pomorskiego. Swym zasięgiem obejmuje następujące jednostki fizycznogeograficzne: 313.26 Wzgórza Szczecińskie, 313.28 Równinę Wełtyńską, 313.32 Równinę Nowogardzką, 314.41 Pojezierze Myśliborskie, 314.42 Pojezierze Choszczeńskie, 314.43 Pojezierze Ińskie, 314.44 Wysoczyznę Łobeską, 314.45 Pojezierze Drawskie, 314.47 Pojezierze Bytowskie, 314.61 Równinę Gorzowską, 314.64 Pojezierze Wałeckie, 314.65 Równinę Wałecką, 314.66 Pojezierze Szczecineckie, 314.67 Równinę Charzykowską, 314.68 Dolinę Gwdy.

Obszary wysoczyznowe charakteryzują się znacznym urozmaiceniem rzeźby terenu, w tym obecnością licznych pagórków, a także zagłębień wytopiskowych oraz nieco większych kotlin. Wśród bardziej znaczących form tego typu należy wymienić rynnę jezior bańskich, rynnę górnej Płoni, rynnę Woświn-Ińsko, a także system rynnowy ciągnący się od okolic Reska w kierunku Drawska Pomorskiego, wykorzystywany częściowo przez Regę i jej dopływy.

Najbardziej znaczącą formą czołowo-morenową są Góry Bukowe ciągnące się od Szczecina do Starego Czarnowa.

4 - Pomorski obszar czołowo-morenowy

Pasmo wzgórz czołowo morenowych fazy pomorskiej. Swym zasięgiem obejmuje następujące jednostki fizycznogeograficzne: 314.41 Pojezierze Myśliborskie, 314.43 Pojezierze Ińskie, 314.44 Wysoczyznę Łobeską, 314.45 Pojezierze Drawskie, 314.47 Pojezierze Bytowskie, 314.64 Pojezierze Wałeckie, 314.65 Równinę Wałecką.

Cechą charakterystyczną tej strefy są znaczne deniwelacje, a także obecność licznych pagórków i zagłębień bezodpływowych. W obrębie tej strefy występują najgłębsze rynny glacjalne, a także jeziora rynnowe lub eworsyjne, osiągające największe głębokości, np. jezioro Drawsko (80 m), jezioro Morzycko (60,0 m), jezioro Ińsko (41,7 m), jezioro Pełcz (31 m).

Ze względu na różnorodność rzeźby oraz obecność materiału głazowego na powierzchni terenu, obszary moren czołowych były tylko miejscami wykorzystywane rolniczo. Natomiast pozostałe areały funkcjonowały jako ostoja wielogatunkowych lasów liściastych i mieszanych z dominującym udziałem zbiorowiska tzw. buczyny pomorskiej, która do dzisiaj zachowała się na Pomorzu przede wszystkim na terenach wzgórz moren czołowych.

5 - Obszar równin sandrowych

Obszary sandrowe z izolowanymi „wyspami" wysoczyznowymi leżą w południowej części województwa i rozciągają się na południe od niemal ciągłego pasma wzgórz czołowo morenowych fazy pomorskiej. Swym zasięgiem obejmuje następujące jednostki fizycznogeograficzne: 314.41 Pojezierze Myśliborskie, 314.61 Równinę Gorzowską 314.62 Pojezierze Dobiegniewskie, 314.63 Równinę Drawska Kraina, 314.64 Pojezierze Wałeckie, 314.65 Równinę Wałecką, 314.66 Pojezierze Szczecineckie, 314.68 Dolinę Gwdy.

Morfologia obszarów sandrowych jest zwykle mało urozmaicona. Dominują tu tereny równinne, a na częściach sandrów, które znajdują się najbliżej moren czołowych można zauważyć większą liczbę zagłębień wytopiskowych (np. w okolicach Białego Boru). Wśród równin sandrowych elewacje terenu stanowią tzw. „wyspy wysoczyznowe", rozciągające się na dawnych wododziałach. Obecnie na większości równin sandrowych występują zbiorowiska borów sosnowych, z niewielkim udziałem borów mieszanych. W dolinach rzecznych rozcinających sandry lub wyspy wysoczyznowe występują siedliska bardziej wilgotne. W miejscach podmokłych oraz w strefach występowania źródeł i młak rozwijają się gleby bagienne, natomiast na dnie dolin, zwykle stosunkowo wąskich pojawiają się piaszczyste lub piaszczysto-mułkowe gleby aluwialne (mady). Na tych siedliskach rozwinęły się wielogatunkowe zbiorowiska roślinności łęgowej, a w miejscach podmokłych (np. na terenach starorzeczy) torfowiska niskie lub olsy. Krawędzie większości dolin są porośnięte zazwyczaj przez wielogatunkowe zbiorowiska lasów mieszanych.

6 - Obszar równin aluwialnych i pradolin

Obszar równin aluwialnych i pradolin na wschodzie rozciąga się niemal równoleżnikowo od okolic Polanowa i Bobolic w kierunku Płotów i Przybiernowa, natomiast na zachodzie obejmuje południowy odcinek Doliny Dolnej Odry wraz z równinami Goleniowską i Wkrzańską. Swym zasięgiem obejmuje następujące jednostki fizycznogeograficzne: 313.23 Równinę Wkrzańską, 313.24 Dolinę Dolnej Odry, 313.26 Wzgórza Szczecińskie, 313.42 Równinę Białogardzką, 314.46 Wysoczyznę Polanowską, 315.32 Kotlinę Freienwaldzką. Część zachodnia, po okolice Przybiernowa, stanowi Pradolinę Pomorską. We wschodniej części województwa, ta forma dolinna jest stosunkowo wąska lecz dość głęboko wcięta w powierzchnię wysoczyzny.

Obecnie, wskutek likwidacji państwowych gospodarstw rolnych i załamania się gospodarki hodowlanej, w wielu przypadkach w obszarach pradolin obserwuje się dość szybką, naturalną sukcesję roślinności, zwłaszcza na terenach podmokłych. Na antropogenicznie przekształcony krajobraz otwarty wkraczają zarośla wierzbowo-olszowe, a ponadto w wielu przypadkach tereny podmokłe zamieniają się w trzcinowiska.

7 - Obszar równin zastoiskowych

Obszary równin zastoiskowych pojawiają się wyspowo najczęściej wśród terenów wysoczyznowych. Na szczególną uwagę zasługuje największe zastoisko pyrzyckie, rozciągające się wokół jeziora Miedwie. Sporą powierzchnię obejmuje również tzw. zastoisko pieńkowskie, występujące w okolicy Sławna. Pozostałe obszary zastoiskowe (wełtyńskie, złocieniecko-wierzchowskie) zajmują już znacznie mniejsze tereny. Swym zasięgiem obejmuje następujące jednostki fizycznogeograficzne: 313.27 Wzgórza Bukowe, 313.28 Równinę Wełtyńską, 313.31 Równinę Pyrzycką, 313.43 Równinę Słupską. Obszary równin zastoiskowych to zarazem tereny występowania najbardziej żyznych gleb na Pomorzu Zachodnim. Uprawa tych żyznych gleb jest jednak bardzo uciążliwa. Na niższych terasach zastoiskowych, zwłaszcza w otoczeniu jeziora Miedwie, rozwinęły się gleby bagienne, które w rezultacie regulacji stosunków wodnych zostały przekształcone w bardzo żyzne czarne ziemie, w podłożu których występuje niejednokrotnie kreda jeziorna.

Krajobraz naturalny - w wyniku przekształcania go przez człowieka - przeobraża się w krajobraz kulturowy, łączący elementy środowiska przyrodniczego i kulturowego. W PZPWZ wyznaczono 30 obszarów kulturowo-krajobrazowych (OKK) opisanych w rozdziale 3.4. Zabytki i krajobraz kulturowy. Geneza i metodyka wyznaczenia OKK jest odmienna od powyżej opisanych głównych stref morfologiczno-krajobrazowych, niemniej jednak krajobraz antropogeniczny jest ściśle powiązany z krajobrazem przyrodniczym. Cele ochrony są zbieżne, a głównym założeniem jest zachowanie najcenniejszych fragmentów krajobrazu przyrodniczego i kulturowego.

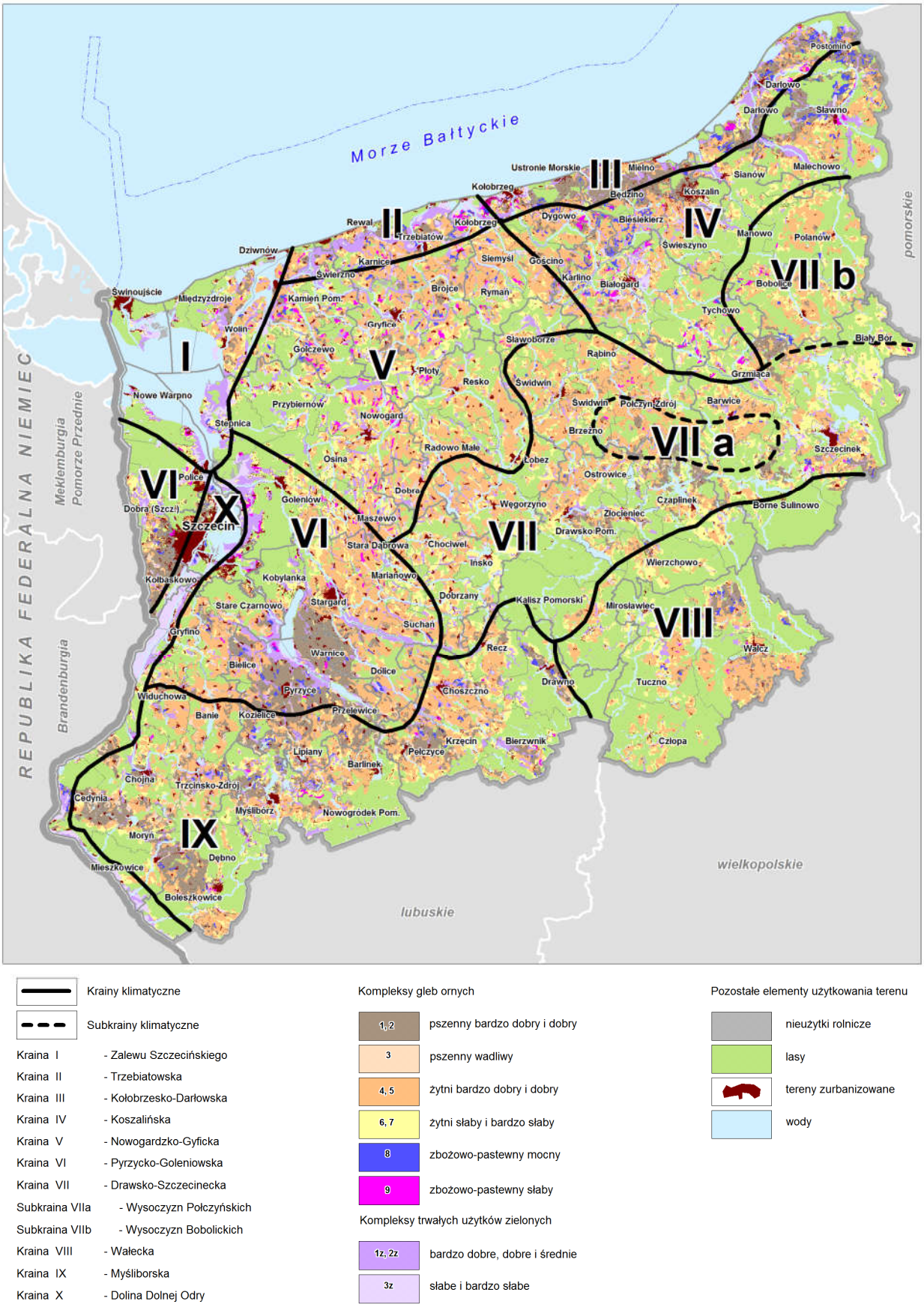
3.1.2. Klimat

Warunki klimatyczne województwa zachodniopomorskiego kształtowane są przez położenie geograficzne, ukształtowanie terenu, ścieranie się klimatu morskiego z klimatem lądowym, czynniki antropogeniczne oraz wpływ lokalnych czynników pogodowych. Pomimo stosunkowo nieznacznej powierzchni województwa zauważalne są na jego obszarze znaczne różnice klimatyczne. Północno-zachodnia część województwa z sąsiedztwem Bałtyku i Zalewu Szczecińskiego wykazuje cechy klimatu morskiego, tj. m.in. chłodniejsze lato, dużą wilgotność powietrza, znaczną wietrzność. W miarę oddalania się na południowy wschód cechy klimatu zmieniają się na bardziej kontynentalne, tj. m.in. wyższe temperatury latem i niższe zimą, dłuższy okres trwania zimy z pokrywą śnieżną oraz wyraźniejsze pory

roku. Z południowego zachodu na północny wschód, przez środek województwa rozciąga się wał moreny czołowej, który wyraźnie różnicuje przestrzenny rozkład wielkości usłonecznienia, temperatury, opadów i prędkości wiatru po jego stronie północno-zachodniej i południowo-wschodniej.

Wpływ klimatu na rolnictwo jest niepodważalny. Liczba dni z pokrywą śnieżną we wschodniej części województwa zachodniopomorskiego jest niemal dwukrotnie wyższa niż w części zachodniej. Wiąże się to przede wszystkim ze wzrostem wysokości terenu. Na warunki śnieżne pasa nadmorskiego wpływa sąsiedztwo Bałtyku oraz wiatry - zwłaszcza na odcinku wybrzeża zalewowo - mierzejowego, które wykształciło się w obrębie dawnej Zatoki Koszalińskiej (pomiędzy Mielnem i Jarosławcem). Największe zagrożenie przymrozkami jesiennymi i wiosennymi występuje na Pojezierzu Drawskim i Pojezierzu Bytowskim. W obniżeniach terenowych i w dolinach rzek spadki temperatury poniżej 0°C (przy powierzchni gruntu) mogą występować we wszystkich miesiącach okresu wegetacyjnego. Wiosną plantacje roślin zagrożone są przez niedostateczne uwilgotnienie gleby na obszarze całego województwa, a latem i jesienią głównie w rejonach południowo-wschodnich.

Ryc. 14. Krainy klimatyczne na tle struktury glebowo-rolniczej



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie: Cz. Koźmiński at al, Klimat województwa zachodniopomorskiego. ZUT, 2012 r.

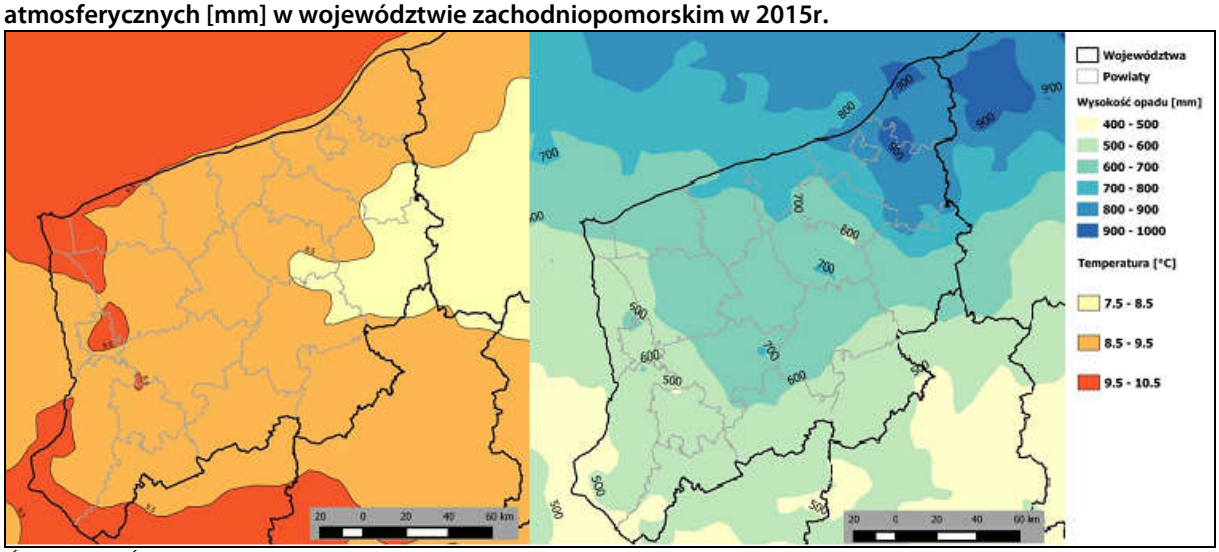
Tabela 3. Charakterystyka krain klimatycznych w województwie zachodniopomorskim

Kraina i subkraina	Usłonecznienie rzeczywiste (I-XII)	Temperatura powietrza			Średnie daty przymrozków		Długość okresu gospodarczego		Opad	Liczba dni z opadem >1,0 mm	Liczba dni z pokrywą śnieżną
		I-XII	I	VII	wiosennych	jesiennych	>3°C	>5°C	I-XII	I-XII	XI-IV
I Zalewu Szczecińskiego	1550--1640	8,3÷8,5	-0,1÷-0,5	17,1÷17,5	19-26 IV	26 X-2 XI	255--260	222--224	540÷590	110÷125	45-50
II Trzebiatowska	1590--1630	8,1÷8,3	-0,2÷-0,6	16,9÷17,1	19-22 IV	30 X-2 XI	253--257	221--223	580÷675	110÷120	45-50
III Kołobrzesko--Darłowska	1570--1640	7,8÷8,0	-0,3÷-0,6	16,6÷17,0	19-23 IV	29 X-1 XI	250--254	218--221	675÷720	110÷120	36-45
IV Koszalińska	1500--1570	7,5÷7,9	-0,7÷-1,5	16,6÷17,2	24 IV-6V	20-28 X	243--251	214--219	670÷775	110÷125	46-60
V Nowogardzko--Gryficka	1490--1580	7,9÷8,4	-0,6÷-1,3	16,9÷17,3	23 IV-8 V	18-26 X	248--252	216--223	580÷720	110÷125	46-55
VI Pyrzycko--Goleniowska	1500--1550	8,0÷8,5	-0,6÷-1,2	17,4÷17,8	25 IV-2 V	17-25 X	248--256	222--225	490÷610	100÷115	36-50
VII Drawsko-Szczecinecka	1460--1530	7,0÷7,9	-1,4÷-2,5	16,5÷17,3	3-10 V	12-17 X	238--247	212--219	620÷800	115÷125	50-65
VII a Wysoczyzny Połczyńskie (Barwickie)	<1500	<7,0	<-2,5	<16,5	po 10 V	przed 12 X	<238	<212	725÷770	>125	>60
VIIb Wysoczyzny Bobolickie	1480--1530	<7,0	<-2,5	<16,5	po 10 V	przed 12 X	<238	<212	750÷810	>125	>65
VIII Wałecka	1530--1600	7,4÷8,1	-1,4÷-2,2	17,4÷17,6	2-7 V	11-16 X	241--246	216--221	590÷650	110÷120	55-60
IX Myśliborska	1540--1590	8,2÷8,5	-0,8÷-1,5	17,7÷18,1	24 IV-1 V	17-22 X	247--258	221--225	530÷610	100÷115	41-50
X Dolina Dolnej Odry	1540--1600	>8,5	-0,6÷-0,7	17,6÷18,2	25-28 IV	17-20 X	256-261	>225	500÷550	95÷105	36-40

Źródło: Cz. Koźmiński, B. Michalska, M. Czarnecka, Klimat województwa zachodniopomorskiego AR, US Szczecin 2012

Na obszarze województwa wydzielono dziesięć krain klimatycznych (tab. 3.2.). Średnie roczne temperatury powietrza w wieloleciu wahają się między 7°C a 8,5°C, a średnia roczna wysokość opadów wynosi od 490 do 770 mm. Przeważającym kierunkiem wiatrów jest zachodni i południowo-zachodni. Klimat województwa zachodniopomorskiego badany był na podstawie danych wieloletnich.

Ryc. 15. Rozkład średniej rocznej wartości temperatury powietrza [°C] i rocznej sumy opadów atmosferycznych [mm] w województwie zachodniopomorskim w 2015r.



Źródło: WIOŚ. Roczna ocena jakości powietrza 2016 r.

Ze względu na prędkość i siłę wiatru, a także lokalne ukształtowanie terenu sprzyjające zwiększaniu przepływu prędkości powietrza, najlepszym rejonem do pozyskiwania energii wiatrowej jest wybrzeże Bałtyku, zwłaszcza na

odcinku od Kołobrzegu po Darłowo, Wyspa Uznam, obrzeża Zalewu Szczecińskiego i wyższe partie wzniesień Pojezierza Pomorskiego. Najkorzystniejszymi obszarami do pozyskiwania energii słonecznej są: wybrzeże Bałtyku, Pojezierze Wałeckie oraz dolina Odry (od Kostrzyna po Cedynię).

Miasta stanowią niewielką część obszaru województwa, ale skupiają większość jego mieszkańców. Cechuje je klimat odmienny od otoczenia. Podstawową cechą tej różnicy jest wyższa temperatura powietrza - tzw. miejskie wyspy ciepła.[9] Tworzeniu się wysp ciepła sprzyjają: struktura, typ i gęstość zabudowy , pokrycie terenu, liczba mieszkańców, dostarczane ciepło sztuczne i mniejsze odbicie promieniowania słonecznego (współczynnik Albedo). W miastach obserwuje się niższą prędkość wiatru i wyższą liczbę dni bezwietrznych oraz mniejszą wilgotność. Miasta są także szczególnie narażone na zmiany klimatu, a zwłaszcza zaburzenie stosunków wodnych i zwiększenie występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych (np. opady o charakterze nawałnicowym, gradobicia, trąby powietrzne). Obecnie większe straty powodziowe występują nie w dolinach rzek - za sprawą rzecznych fal powodziowych, lecz na terenach miast w rezultacie tzw. szybkich powodzi (flash floods) tworzonych przez deszcze nawalne. Do intensyfikacji tych zjawisk przyczyniają się m.in. intensywność zabudowy i pokrycie terenu materiałami nieprzepuszczalnymi. Polska charakteryzuje się wyższym od średniej europejskiej wskaźnikiem zasklepienia powierzchni, czemu sprzyja żywiołowa zabudowa terenów otwartych.

Zmiany klimatu

Zmiany klimatu są przedmiotem badań Międzyrządowego Panelu ds. Zmian Klimatycznych (Intergovernmental Panel on Climate Change) oraz innych inicjatyw narodowych. Wśród polskich projektów należy wymienić projekt KLIMAT „Wpływ zmian klimatu na środowisko, gospodarkę i społeczeństwo (zmiany, skutki i sposoby ich ograniczania, wnioski dla nauki, praktyki inżynierskiej i planowania gospodarczego)". Jest on realizowany przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej (IMGW), który zajmuje się obserwacją zmian klimatycznych i ich wpływu na rozwój społeczno-gospodarczy w Polsce. Prognozowane zmiany klimatu zależą od przyjmowanych scenariuszy emisji, (zakładających różne tempo i charakter rozwoju gospodarczego i technologicznego). Projekt KLIMAT wskazuje prognozowany wzrost średniorocznej temperatury powietrza na Pobrzeżu o 0,1°C do 2030 r. (przewidywany jest wzrost temperatury o 0,15°C zimą, przy jednoczesnym spadku o 0,3-0,5°C wiosną). Sumy opadów pozostaną niezmienne lub ulegną zmniejszeniu o maksymalnie 10% - w zależności od przyjętego scenariusza emisyjnego. Prognozowana jest natomiast zmiana czasowego rozkładu opadów (wzrost w okresie zimowym i spadek w okresie jesiennym). Przewiduje się spadek liczby dni z opadami na terenie Polski, przy jednoczesnym wzroście liczby dni z opadem przekraczającym 20 mm w okresie letnim. Prognozowany wzrost sztormowości, wzrost poziomu morza oraz zmiany w okresach zlodzenia akwenów morskich.

W latach1951-2008 poziom morza w Świnoujściu wzrastał o 1,7 cm/ 10 lat - zwłaszcza w okresie zimowym Tempo tych zmian wzrastało w kierunku wschodnim i było dwukrotnie niższe niż w Gdańsku. Przewidywany dalszy wzrost średniego poziomu morza wynosi 4-5 cm w okresie 2011-2030.

Projekt KLIMAT wskazuje również wpływ zmian klimatu na rolnictwo. W ich rezultacie nastąpi wydłużenie sezonu wegetacyjnego, zwiększy się ryzyko wystąpienia zdarzeń ekstremalnych oraz gradacji szkodników (spowodowanej łagodniejszymi zimami).

Zmiany klimatu wpłyną także na sektor energetyczny poprzez zmniejszenie zapotrzebowania na ciepło w sezonie zimowym i zwiększenie zapotrzebowania na energię elektryczną w sezonie letnim.

Kolejną inicjatywą- odnoszącą się do zmian klimatycznych - jest niemiecki projekt KLIMA MORO, który wskazuje konieczność dostosowania polityki przestrzennej do zmian klimatycznych. Jednym z obszarów analizowanych w ramach projektu jest region Meklemburgii-Pomorza Przedniego, sąsiadujący z województwem zachodniopomorskim i charakteryzujący się podobnymi warunkami klimatycznymi. W pierwszej fazie projektu wskazano obszary, w których występuje konieczność adaptacji do zmian klimatu (w zakresie bioróżnorodności, stosunków wodnych, produkcji rolniczej i leśnej, osadnictwa, infrastruktury transportowej) a także zaproponowano adekwatne działania:

- zmniejszenie emisji (poprzez wybór rozwiązań energooszczędnych, większe wykorzystanie odnawialnych źródeł energii),
- zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym (wzrost udziału powierzchni leśnej, odbudowa i utrzymanie torfowisk i łąk).

Druga faza projektu KLIMA MORO odnosiła się do spodziewanych kosztów poniesionych w związku z adaptacją do zmian klimatycznych oraz likwidacją szkód spowodowanych przez zjawiska ekstremalne.

Przewidywany przez projekt KLIMA MORO wzrost poziomu morza wynosi 0,5 m do 2050 r. i znacznie przewyższa wzrost prognozowany w ramach projektu KLIMAT IMGW.

[9] Występowanie wyspy ciepła jest większe w dużych miastach, jednakże badania wskazują, że dotyczą również miast mniejszych. Badania prowadzono w m.in. Stargardzie (zob. Szyłobtryt K.S., Bednorz E., Kolendowicz L. Występowanie miejskiej wyspy ciepła w mieście średniej wielkości na przykładzie Stargardu Szczecińskiego ,"Badania Fizjograficzne R.IV –Seria A- Geografia Fizyczna (str.247-268)

Istotną wiedzę na temat wpływu zmian klimatu na region Morza Bałtyckiego wnosi raport „Climate Change for the Baltic Sea Basin (BACC II)". Raport odnotowuje zmiany, które wystąpiły na przestrzeni ostatnich 200 lat oraz prognozuje dalsze - do roku 2100. Dokument przewiduje m.in.:

- wzrost temperatury atmosfery o 4-8°C zimą i 1,5°C latem,
- wzrost temperatury wody o 2°C,
- podniesienie się poziomu morza na południowym brzegu o 30-80 cm,
- negatywny wpływ obniżenie zasolenia morza na ichtiofaunę (m.in. na populację dorsza).

Na podstawie przeprowadzonych projektów badawczych zidentyfikowano główne wyzwania w obrębie polityki przestrzennej, do których należą m.in:

- zwiększenie gotowości i zdolności do reagowania na skutki zmiany klimatu na szczeblu lokalnym, regionalnym, krajowym i unijnym,
- opracowanie spójnego podejścia i poprawa koordynacji działań poszczególnych zaangażowanych interesariuszy,
- zmniejszenie negatywnego wpływu czynników antropogenicznych na zmiany klimatu.

W przypadku województwa zachodniopomorskiego największe zagrożenia wiążą się z podniesieniem się przeciętnego poziomu morza, wzrostem sztormowości, zmianą rozkładu opadów w ciągu roku, zmianą średniej temperatury powietrza w ciągu doby.

3.1.3. Wody

Ogólna charakterystyka wód powierzchniowych

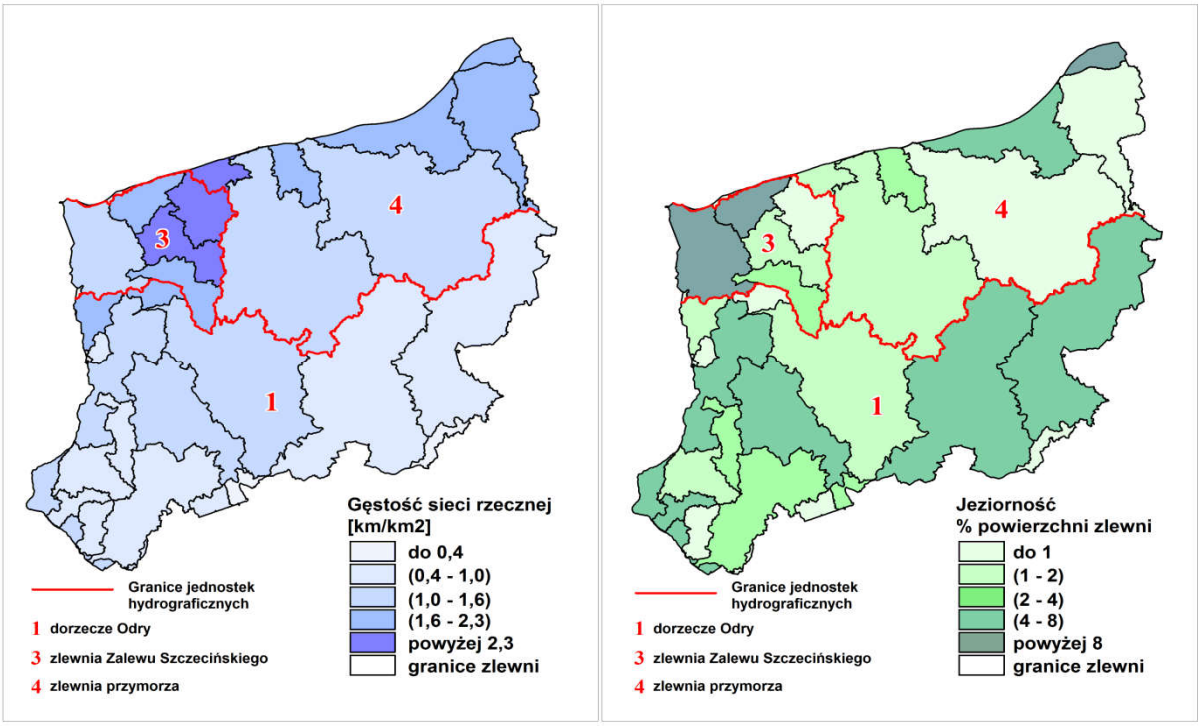
Województwo zachodniopomorskie położone jest w obszarze dorzecza Odry oraz w regionach wodnych Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego, Warty i Noteci[10]. Zgodnie z Ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne11 obszar dorzecza Odry, obejmuje znajdujące się na terytorium Polski dorzecze Odry oraz dorzecza Regi, Parsęty, Wieprzy, Ücker oraz pozostałych rzek uchodzących bezpośrednio do Morza Bałtyckiego na zachód od ujścia Słupi lub wpadających do Zalewu Szczecińskiego. Zgodnie z obowiązującymi do 31.12.2017 r. zapisami Ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2017 r. poz. 1121) znajdujące się na terytorium Polski dorzecze Ücker (Wkry) stanowiło osobną jednostkę, tj. obszar dorzecza Ücker.

Według Atlasu podziału hydrograficznego Polski województwo zachodniopomorskie znajduje w trzech obszarach wyróżnionych jako najwyższe naturalne jednostki hydrograficzne: dorzecze Odry, Zalew Szczeciński z cieśninami i rzeki Przymorza.

[10] Dokładny przebieg granic obszarów dorzeczy i regionów wodnych, a także wydzielonych w nich zlewni ustalony zostanie przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, które rozpocznie swoją działalność z dniem 1 stycznia 2018 r. Sposób ustalania i ewidencjonowania przebiegu granic obszarów dorzeczy, regionów wodnych i zlewni określony zostanie w drodze rozporządzenia, przez Radę Ministrów

[11] Dz.U. z 2017 r. poz. 1566.

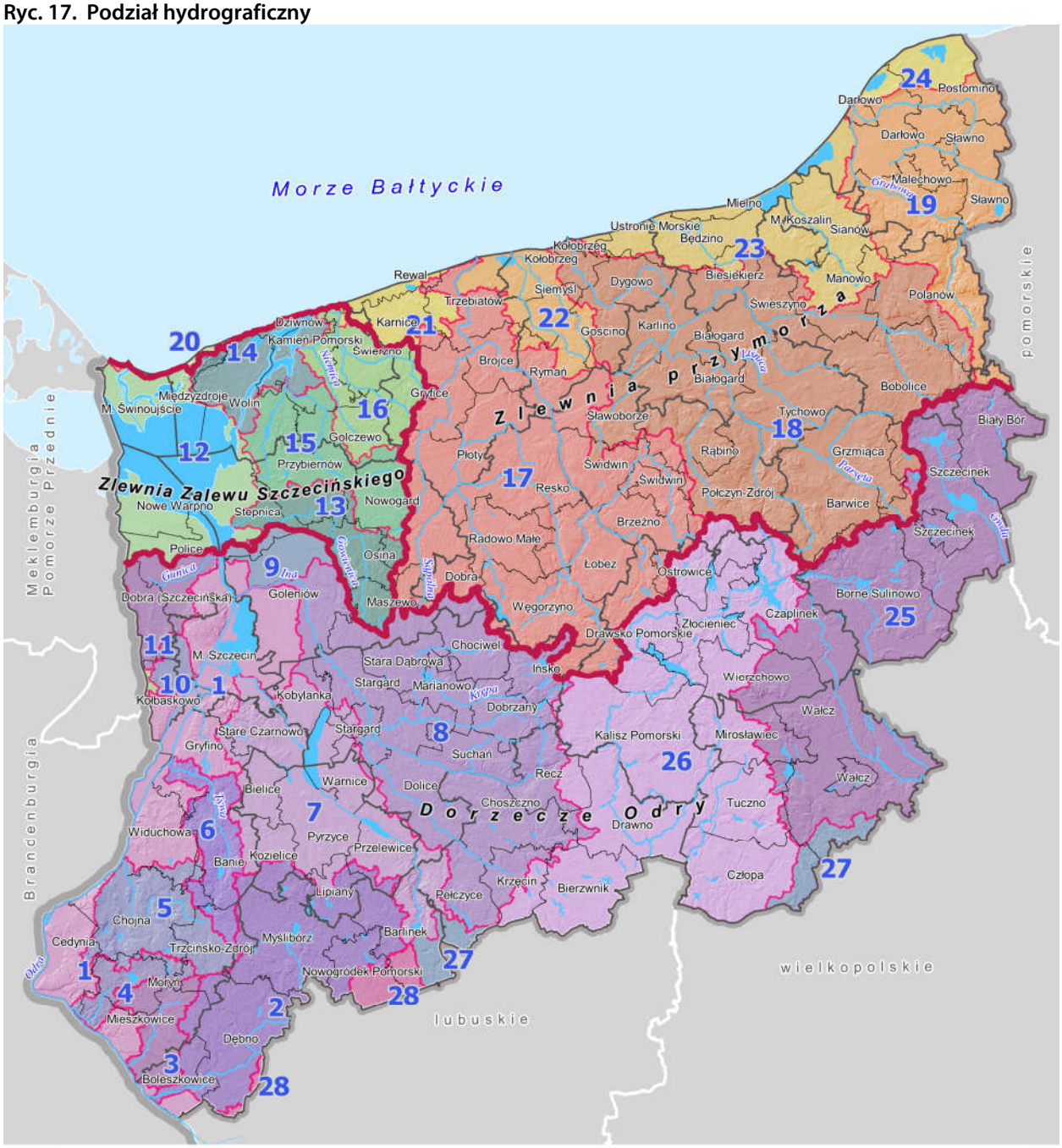
Ryc. 16 Gęstość sieci rzecznej i jeziorność w układzie zlewni



Źródło: D. Dybkowska-Stefek, M. Pluta, Opracowanie hydrograficzno-hydrologiczne województwa zachodniopomorskiego

Łączna długość cieków w granicach województwa zachodniopomorskiego wynosi 30,2 tys. km. Średnia gęstość sieci rzecznej w Zachodniopomorskim wynosi 1,32 km/km^2. Największą długością sieci rzecznej charakteryzują się zlewnie Parsęty (4,1 tys. km) i Regi (4,0 tys. km), przy czym gęstość sieci rzecznej w tych zlewniach nie odbiega znacząco od średniej w województwie. Gęstość sieci rzecznej osiąga największe wartości (ponad dwukrotnie wyższe od średniej) w zlewni Przymorza Dziwny-Regi (2,85 km/km^2) oraz zlewni Świńca (2,78 km/km^2). Tak wysokie wartości gęstości sieci rzecznej w tych zlewniach wynikają przede wszystkim z obecności terenów zmeliorowanych.

Ryc. 17. Podział hydrograficzny



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie Mapy podziału hydrograficznego Polski

Województwo zachodniopomorskie należy do obszarów bogatych w jeziora i naturalne zbiorniki wodne. Znajdują się tu najważniejsze jeziorne mezoregiony, tj. Pojezierze Ińskie, Pojezierze Myśliborskie, Pojezierze Choszczeńskie, Pojezierze Dobiegniewskie, Pojezierze Drawskie, Pojezierze Szczecineckie i Pojezierze Wałeckie. Powierzchnia zajmowana przez jeziora wynosi 65 991 ha, co stanowi blisko 2,9% powierzchni województwa (średnia jeziorność kraju to ok. 1% powierzchni). W Zachodniopomorskiem jest osiem jezior o powierzchni powyżej 1000 ha: Dąbie, Miedwie, Jamno, Drawsko, Wielimie, Bukowo, Lubie i Wicko. Ich łączna powierzchnia stanowi prawie 30% obszaru zajmowanego przez wszystkie jeziora.

Najwięcej jezior występuje w zlewniach Regi i Parsęty, ale największą powierzchnię zajmują one w zlewniach Drawy i Gwdy. Najwyższą jeziornością charakteryzują się zlewnie: Przymorza Wieprzy-Słupi (11,14%) i bezpośrednia zlewnia Odry (6,25%). Uwzględnienie w obliczeniach akwenów: Zalewu Szczecińskiego, Zalewu Kamieńskiego oraz cieśnin Świny i Dziwny podnosi średnią jeziorność województwa do 4,76%. Zlewnie Zalewu Szczecińskiego ze Świną oraz Dziwny z Zalewem Kamieńskim są odpowiednio w ponad 49% i 16% pokryte wodami.

Zasoby wód powierzchniowych

Obszar województwa jest wyraźnie zróżnicowany pod względem wielkości odpływu jednostkowego. Średni roczny odpływ jednostkowy Sq (ilość wody odpływającej w l/s z km^2 zlewni) z wielolecia 1981-2000 wyznaczony dla obszaru województwa zachodniopomorskiego wynosi ok. 6,6 l/s km^2, co daje przeciętnie w roku objętość ok. 4,8 km^3 wody. Z obszaru województwa zachodniopomorskiego stanowiącego 7,34% ogółu powierzchni kraju odpływa 7,73% całkowitej ilości wód. Odpływy jednostkowe w wydzielonych zlewniach wskazują, że województwo zachodniopomorskie jest wyraźnie zróżnicowane pod tym względem - największe wartości tej wielkości występują w części zachodniej Przymorza, najmniejsze zaś w rejonie dolnej Odry (Ryc. 18.). Maksymalne odpływy jednostkowe występują w zlewniach: Wieprzy (12,35 l/s/ km^2), Parsęty (9,71 l/s/ km^2) i Gwdy (8,39 l/s/ km^2). Nieco mniejsze - w zlewni Regi (7.69 l/s/ km^2) oraz w zlewni Drawy (6.81 l/s/ km^2)(Tabela 4). Związane jest to przede wszystkim z ukształtowaniem tych zlewni, głównie większymi - w porównaniu do zlewni Odry i jej dopływów - spadkami terenu oraz wyższymi opadami atmosferycznych. Najuboższa w wodę jest bezpośrednia zlewnia Odry oraz zlewnie jej dopływów. Ze znajdującej się w granicach województwa bezpośredniej zlewni Odry średni roczny odpływ jednostkowy z ww. wielolecia wynosił 2,96 l/s/ km^2. Wśród zlewni dopływów Odry najmniejszymi odpływami jednostkowymi charakteryzują się zlewnie cieków znajdujących się na południu województwa: Kurzycy, Słubi i Myśli.

W całkowitym odpływie wód z obszaru województwa zachodniopomorskiego największy udział mają trzy rzeki Przymorza: Parsęta, Rega i Wieprza , które w wieloleciu 1981-2000 łącznie odprowadzały 41,7% odpływu (Ryc. 19.). Dwiema największymi rzekami znajdującymi się na południu województwa - Gwdą i Drawą - odpływało 24,2% wód.

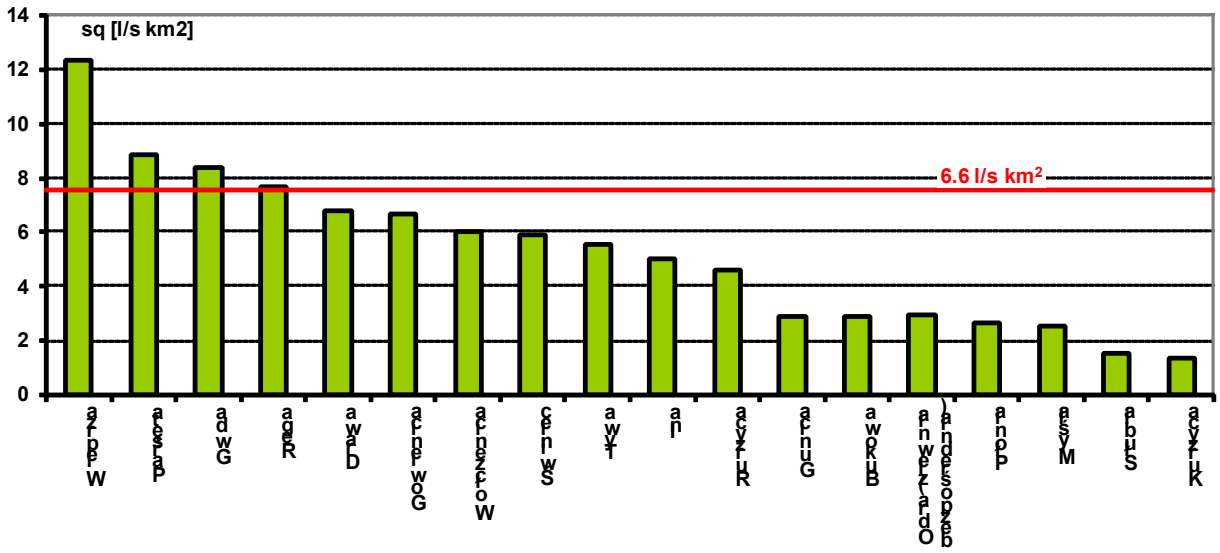
Tabela 4. Średni roczny odpływ jednostkowy (*Sq)* z wielolecia 1981-2000 w zlewniach województwa zachodniopomorskiego

nr	Nazwa zlewni	F - powierzchnia [km^2]		Odpływ jednostkowy Sq [l/s km^2]
		Fc - całkowita	w granicach woj. zachodniopomorskiego	
1.	Bezpośrednia zlewnia Odry	119 074,11	1148,93	2,96
2.	Myśla	1298,09	1069,55	2,54
3.	Kurzyca	196,62	196,62	1,36
4.	Słubia	149,07	149,07	1,55
5.	Rurzyca	415,57	415,57	4,58
6.	Tywa	275,07	275,07	5,56
7.	Płonia	1129,42	1129,42	2,65
8.	Ina	2150,6	2150,6	5,04
9.	Krępa	141,04	141,04	3,84
10.	Bukowa (Stobnica)	70,69	70,69	2,87
11.	Gunica	223,65	223,65	2,88
12.	Zalew Szczeciński ze Świną	825,75	825,75	3,72
13.	Gowienica	367,65	367,65	6,68
14.	Dziwna z Zalewem Kamieńskim	319,08	319,08	5,52
15.	Wołczenica	483,26	483,26	6,02
16.	Świniec	428,39	428,39	5,92
17.	Rega	2793,42	2793,42	7,69
18.	Parsęta	3083,56	3083,56	9,71

nr	Nazwa zlewni	F - powierzchnia [km^2]		Odpływ jednost-kowy Sq [l/s km^2]
		Fc - całkowita	w granicach woj. zachod-niopomorskiego	
19.	Wieprza	2212,95	1058,15	12,35
20.	Przymorze na wyspie Wolin	20,18	20,18	bd
21.	Przymorze Dziwna-Rega	181,39	181,39	7,32
22.	Przymorze Rega-Parsęta	292,73	292,73	4,43
23.	Przymorze Parsęta-Wieprza	796,36	796,36	11,50
24.	Przymorze Wieprza-Słupia	250,24	161,85	4,40
25.	Gwda	4947,27	2152,54	8,39
26.	Drawa	3290,93	2619,46	6,81
27.	Bezpośrednia zlewnia Noteci		114,90	bd
28.	Kanał Otok	529,99	92,38	bd
29.	Bezpośrednia zlewnia Warty		120,01	bd
30.	Dorzecze Wkry (Ücker) w granicach woj. zachodniopomorskiego		14,73	bd

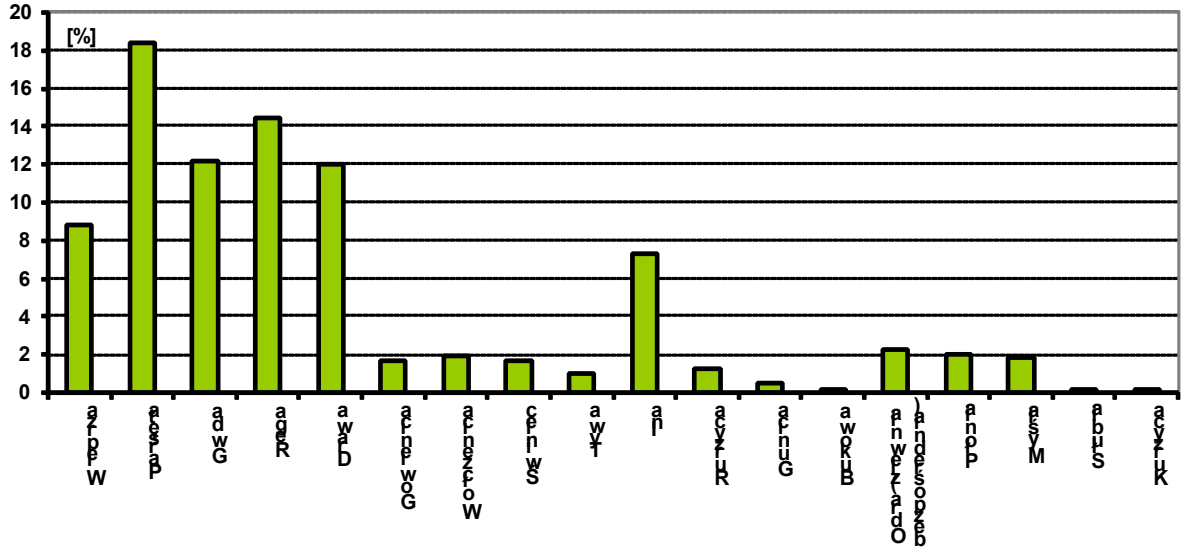
Źródło: D. Dybkowska-Stefek, M. Pluta, Opracowanie hydrograficzno-hydrologiczne województwa zachodniopomorskiego

Ryc. 18. Średnioroczne odpływy jednostkowe w zlewniach rzek województwa zachodniopomorskiego wyznaczone dla wielolecia 1981-2000



Źródło: D. Dybkowska-Stefek, M. Pluta, Opracowanie hydrograficzno-hydrologiczne województwa zachodniopomorskiego

Ryc. 19. Procentowy udział rzek województwa zachodniopomorskiego w średnim rocznym odpływie wyznaczonym dla wielolecia 1981-2000



Źródło: D. Dybkowska-Stefek, M. Pluta, Opracowanie hydrograficzno-hydrologiczne województwa zachodniopomorskiego

Ogólna charakterystyka wód podziemnych

Wody podziemne występują na obszarze województwa zachodniopomorskiego głównie w utworach czwartorzędowych i trzeciorzędowych (piaszczysto-żwirowych) oraz podrzędnie w spękanych węglanowo-piaszczystych utworach kredy i jury. Poziomy czwartorzędowe stanowią najbardziej zasobny zbiornik wód podziemnych i występują na głębokości od kilkunastu do 50 m, lokalnie niżej.

Najkorzystniejsze warunki hydrologiczne w podregionie szczecińskim istnieją w dolnym dorzeczu Iny, w dolinie rzeki Odry oraz w strefie Gryfice-Nowogard-Dobra (dwa poziomy wodonośne) na obszarze występowania struktur kopalnych, gdzie miąższość utworów wodonośnych wynosi 20-40 m.

W podregionie koszalińskim poziomy użytkowe czwartorzędu, stanowiące najpoważniejsze i najbardziej zasobne zbiorniki wód podziemnych, występują przeważnie na głębokości 15-50 m, lokalnie np. w górnym dorzeczu Parsęty i Wieprzy. Miąższość utworów wodonośnych wynosi na ogół 10-20 m w strefie przymorskiej, a lokalnie, np. w pasie Czaplinek-Szczecinek nie przekracza kilku metrów.

Wody podziemne o znaczeniu użytkowym w podregionie szczecińskim w utworach trzeciorzędowych występują w centralnej i południowej części podregionu. Strop tych utworów znajduje się na głębokości 50-100 m, a ich miąższość przeważnie nie przekracza 10 m z wyjątkiem południowej części podregionu, gdzie lokalnie wynosi ponad 40 m.

Wody podziemne w utworach systemu trzeciorzędowego w podregionie koszalińskim występują głównie w jego wschodniej i południowej części. W południowo-wschodniej części omawianego obszaru wody poziomów trzeciorzędowych występują najniżej (150-250 m) i charakteryzują się znaczną miąższością. W pasie przybrzeżnym dominują poziomy płytsze (50-100 m), o miąższości poniżej 10 m.

W podregionie szczecińskim wodonośne utwory kredowe występują na niewielkim obszarze w jego północno-wschodniej części (rejon Trzebiatowa) oraz w strefie brzeżnej synklinorium szczecińskiego. Strop utworów znajduje się przeważnie na głębokości 50-150 m, a ich miąższość nie osiąga 20 m.

Jurajski poziom wodonośny występuje w północno-wschodniej części podregionu oraz na wyspie Wolin. Strop utworów znajduje się przeważnie na głębokości 30-100 m, lokalnie 150 m (Wolin), a ich miąższość wynosi od kilkunastu do 40 m. Wodonośne utwory jurajskie, rozpoznane jako poziomy użytkowe, występują jedynie w północno-zachodniej części podregionu koszalińskiego na głębokości 30-150 m.

Użytkowe poziomy wodonośne na terenie województwa to poziomy zasilane głównie infiltracyjnie, prowadzące wody zwykłe, czyli słodkie o mineralizacji ogólnej nieprzekraczającej 1 g/dm^3. Wody silniej zmineralizowane oraz słonawe (3-10 g/dm^3), słone (10-35 g/dm^3) lub solanki (powyżej 35 g/dm^3) o różnej genezie, mają mniejsze znaczenie gospodarcze, chyba że ujmowane są do celów leczniczych. Największe znaczenie mają wody podziemne będące w obiegu atmosferycznym meteorycznym, a więc zasilane z opadów.

Główne zbiorniki wód podziemnych (GZWP) to struktury geologiczne lub ich fragmenty wykazujące w skali regionów hydrogeologicznych najwyższą wodonośność i zasobność, stanowiące obecnie lub mogące stać się w przyszłości podstawowym źródłem zaopatrzenia w wodę mieszkańców. Według obecnie obowiązujących ustaleń GZWP wód podziemnych muszą spełniać następujące wymagania:

- ilościowe – wydajność potencjalna otworu studziennego powyżej 70 m^3/h, wydajność ujęcia powyżej 10 000 m3/d, wodoprzewodność powyżej 10 m2/h (240 m^2/d);
- jakościowe – woda nadaje się do zaopatrzenia ludności w stanie surowym lub po jej ewentualnym prostym uzdatnieniu przy pomocy stosowanych obecnie i uzasadnionych ekonomicznie technologii.

Na obszarze województwa znajduje się w całości lub w części 11 głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP) o numerach: 102, 118, 120, 122, 123, 125, 126, 127, 134, 135, 136.

Dla wszystkich tych zbiorników zostały sporządzone i zatwierdzone dokumentacje hydrogeologiczne. Dla ośmiu z nich wyznaczono projektowane obszary ochronne, które stanowią wydzielone części zbiorników i ich stref zasilania. Dla obszarów tych planuje się ustalić zakazy, nakazy i ograniczenia w użytkowaniu terenu, celem ochrony jakości i ilości wód podziemnych.

- **GZWP nr 102 zbiornik wyspy Wolin** (Q) - udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 112,7 km^2, a proponowany obszar ochronny zbiornika, obejmuje powierzchnię 76,16 km^2. Zbiornik ten został wyznaczony w utworach czwartorzędowych w ośrodku porowym. Studnie na tym obszarze mają wydajność potencjalną w przedziale od 10 do 30 m^3/h, a zasoby dyspozycyjne ustalone w wysokości 22 201,0 m^3/d. Na przeważającej części zbiornika została określona niska odporność na zanieczyszczenia ze względu na brak izolacji lub gdy miąższość utworów słabo przepuszczalnych jest mniejsza niż 15 m. Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów wynosi 10,4%.
- **GZWP nr 118 zbiornik międzymorenowy Polanów** (Q) - udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 160,5 km^2, w tym proponowany obszar ochronny zbiornika obejmuje powierzchnię 7,8 km^2. Wyznaczony w ośrodku porowym w utworach czwartorzędowych. Szacowane zasoby dyspozycyjne ustalone w wysokości 14 348 m^3/d. Zbiornik ten charakteryzuje się wysoką odpornością na zanieczyszczenia. Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów wynosi 6%.
- **GZWP nr 120 zbiornik międzymorenowy Bobolice** (Q) -udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 354,9 km^2 a proponowany obszar ochronny zbiornika obejmuje powierzchnię 408,9 km^2. Został wyznaczony w ośrodku porowym w utworach czwartorzędowych. Studnie na tym obszarze mają wydajność potencjalną w przedziale od 3 do 44 m^3/h, a zasoby dyspozycyjne ustalone w wysokości 63 200,0 m^3/d. Zbiornik ten charakteryzuje się niską odpornością na zanieczyszczenia, czas migracji zanieczyszczeń jest niższy niż 25 lat. Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów wynosi 1.6%.
- **GZWP nr 122 dolina kopalna Szczecin** - udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 151 km^2, w tym proponowany obszar ochronny zbiornika obejmuje powierzchnię 9,89 km^2. Zbiornik obejmuje czwartorzędowy poziom wodonośny międzyglinowy środkowy i podglinowy. Średnia głębokość ujęć wody wynosi 85 m. Zasoby dyspozycyjne wód podziemnych zbiornika wynoszą 37 440 m^3/d. Zbiornik na 99% powierzchni posiada wysoką odporność na zanieczyszczenia. Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów wynosi 33%.
- **GZWP nr 123 zbiornik międzymorenowy Stargard-Goleniów** (Q) - udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 378 km^2 w tym proponowany obszar ochronny zbiornika obejmuje powierzchnię 153 km^2. Zbiornik ten wydzielony został w obrębie czwartorzędowego poziomu wodonośnego określonego jako poziom międzyglinowy środkowy. Średnia głębokość ujęć wynosi 45 m. Studnie na tym obszarze mają wydajność potencjalną w przedziale od 15 do 58 m^3/h, a zasoby dyspozycyjne zbiornika ustalone w wysokości 86 707 m^3/d. Przeważająca cześć zbiornika przykryta jest glinami o miąższości od 15 do 50 m, które dają średnią odporność na zanieczyszczenia (izolacja częściowa - czas migracji zanieczyszczeń od 25 do 100 lat). Odporność poziomu na zanieczyszczenia jest niska. Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów wynosi 23%.
- **GZWP nr 125 zbiornik międzymorenowy Wałcz-Piła** (Q) - udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 2 531 km^2 w tym proponowany obszar ochronny zbiornika obejmuje powierzchnię 552,5 km^2. Zbiornik tworzą kopalne poziomy sandrowe międzyglinowe. Średnia głębokość ujęć wynosi 20 m, a szacunkowe zasoby dyspozycyjne 270 920 m^3/d. Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów wynosi 8,2%.
- **GZWP nr 126 zbiornik Szczecinek** (Q) - udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 1345,5 km^2. Zbiornik ten nie jest objęty obszarami o podwyższonej ochronie. Odporność na zanieczyszczenia średnia. Czas migracji zanieczyszczeń szacuje się od 25 do 100 lat. Studnie na tym obszarze mają wydajność potencjalną w przedziale od 50 do 150 m^3/h, a zasoby dyspozycyjne zbiornika ustalone w wysokości 166 000 m^3/d. Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów wynosi 10%.
- **GZWP nr 127 subzbiornik Złotów-Piła-Strzelce Krajeńskie** (Ng) - udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 2 471 km^2. Zbiornik ten nie jest objęty obszarami o podwyższonej ochronie. Zbiornik tworzą piaszczyste warstwy występujące najczęściej w osadach miocenu. Średnia głębokość ujęć wynosi 90 m, a szacunkowe zasoby dyspozycyjne 269 000 m^3/d. Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów wynosi 39%.

- **GZWP nr 134 zbiornik międzymorenowy Dębno** (Q) - udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 174,4 km^2. Proponowany obszar ochronny zbiornika obejmuje powierzchnię 44,9 km^2. Zbiornik obejmuje czwartorzędowe poziomy wodonośne. Średnia głębokość ujęć wynosi 55 m, a szacunkowe zasoby dyspozycyjne 14 270 m^3/d. Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów wynosi 26%.
- **GZWP nr 135 zbiornik Barlinek** (Q) - udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 131,4 km^2 a proponowany obszar ochronny zbiornika obejmuje powierzchnię 142,7 km^2. Zbiornik tworzą: gruntowy poziom sandrowy i poziomy międzyglinowe. Średnia głębokość ujęć wynosi 50 m, a szacunkowe zasoby dyspozycyjne 9 792 m^3/d. Brak danych co do stopnia wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów.
- **GZWP nr 136 zbiornik międzymorenowy Dobiegniew** (Q) - udokumentowany. Powierzchnia zbiornika wynosi 210,1 km^2. Zbiornik ten nie jest objęty obszarami o podwyższonej ochronie. Zbiornik tworzą: gruntowy poziom sandrowy i poziomy międzyglinowe. Średnia głębokość ujęć wynosi 50 m, a szacunkowe zasoby dyspozycyjne 43 000 m^3/d. Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wg poborów wynosi 3,9%.

Według Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie oraz zgodnie z wymogami Ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2017 r., poz. 2126) dla wód podziemnych ustalane są zasoby dyspozycyjne i eksploatacyjne. Na obszarze regionu wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego (RWDOiPZ) wynoszącym 20404,9 km^2, zasoby dyspozycyjne ustalone są dla powierzchni 19826,6 km^2. Zasoby eksploatacyjne wód podziemnych w województwie zachodniopomorskim szacowane są na 171 432,29 m^3/h (stan na 31.12.2016 r.). Stanowi to 8,4% ogółu zasobów Polski, co lokuje województwo na piątym miejscu w kraju pod względem zasobów eksploatacyjnych zwykłych wód podziemnych.

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego wody podziemne stanowią podstawę zaopatrzenia regionu w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi. Wyjątek stanowi miasto Szczecin, które zaopatrywane jest w wodę z ujęć wód powierzchniowych z jeziora Miedwie oraz awaryjnego ujęcia „Kurów" na Odrze Zachodniej. Jedynie awaryjnie bądź uzupełniająco miasto Szczecin korzysta z ujęć wód podziemnych takich jak: „Świerczewo", „Pilchowo", „Skolwin" oraz „Arkonka". Pozostałe miejscowości w regionie opierają się wyłącznie na ujęciach wód podziemnych. Ujęcia wód „Miedwie" i „Kurów" wykorzystują wody jednolitych części wód powierzchniowych odpowiednio: Płonia na jeziorze Miedwie z Miedwinką i dopływem z Bielkowa oraz Odra od Odry Zachodniej do Parnicy - które, jako obszary chronione przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia (patrz mapa nr 18), winny spełniać wymagania dotyczące jakości wody określone odpowiednim rozporządzeniem. Poza ujęciami komunalnymi i wiejskimi woda podziemna wykorzystywana jest także przez przemysł, rolnictwo, czy obiekty użyteczności publicznej (szkoły, szpitale itp.).

Największym problemem w zaopatrzeniu w wodę w regionie są nierównomiernie rozmieszczone zasoby wód podziemnych oraz zróżnicowane obszarowo wielkości zapotrzebowania na wodę. Sytuacja ta spowodowała konieczność zaopatrzenia takich miast jak Szczecin, Koszalin czy Kołobrzeg w wodę o zadowalającej jakości oraz wystarczających ilościach z miejsc położonych daleko od nich. Koszalin zaopatrywany jest w wodę (we współpracy z istniejącym na terenie samego Koszalina ujęciem przy ul. Rzecznej) z ujęcia infiltracyjnego „Mostowo" zlokalizowanego wzdłuż rzeki Radwi na terenie gminy Manowo, przy czym ujęcie to poza Koszalinem zasila również cały pas wybrzeża w rejonie Mielna i Unieścia. Kołobrzeg pobiera wodę podziemną również z ujęcia infiltracyjnego „Bogucino-Rościęcino" zlokalizowanego nad rzeką Parsętą. Ujęcia wód podziemnych „Mostowo" i „Bogucino-Rościęcino" to największe ujęcia wód podziemnych, pobierające wodę w ilości odpowiednio 6 i 5 milionów m^3/rok.

Pewną część zasobów wód podziemnych stanowią wody zmineralizowane. Często traktuje się je jako surowce lecznicze i przypisane są pojęciu „złoże kopaliny", niemniej nadal pozostają wodami głębinowymi. Eksploatowane na obszarze województwa stanowią podstawę funkcjonowania uzdrowisk w Świnoujściu, Kamieniu Pomorskim, Dziwnówku, Kołobrzegu i Połczynie Zdroju (udokumentowane złoża, ale nie eksploatowane znajdują się w Międzywodziu).

Morze Bałtyckie

Północna granica województwa zachodniopomorskiego na długości 184,9 km ograniczona jest wodami Zatoki Pomorskiej będącej częścią akwenu Morza Bałtyckiego. Zatoka Pomorska jest płytkim akwenem o średniej głębokości nieco powyżej 13 m. Konfiguracja dna zatoki wykazuje jednakże spore urozmaicenie (ławice, rewy, rynny).

Do obszarów morskich zalicza się morze terytorialne (przylegające do wybrzeża morskiego, a tym samym do północnej granicy województwa zachodniopomorskiego), wyłączną strefę ekonomiczną (leżącą na zewnątrz morza terytorialnego) oraz morskie wody wewnętrzne, które na Pomorzu Zachodnim znajdują się w całości w granicach województwa. Morskie wody wewnętrzne obejmują polskie części Jeziora Nowowarpieńskiego i Zalewu Szczecińskiego wraz ze Świną i Dziwną oraz Zalewem Kamieńskim, oraz rzekę Odrę pomiędzy Zalewem Szczecińskim a wodami portu Szczecin. Do morskich wód wewnętrznych zaliczone są również wody portów określone od strony morza linią łączącą najdalej wysunięte w morze stałe urządzenia portowe, stanowiące integralną część systemu portowego.

Płytkie rejony Zatoki Pomorskiej, bogate w związki organiczne i sole mineralne, uważane są za jeden z ważniejszych bałtyckich obszarów koncentracji ptaków wodnych. W ramach ochrony terenów cennych przyrodniczo na Zatoce Pomorskiej, jak i na wewnętrznych wodach morskich, wyznaczono 5 obszarów Natura 2000. Trzy z nich dotyczą obszarów specjalnej ochrony ptaków (OSO), tj.: „Zatoka Pomorska" (kod obszaru PLB990003), „Zalew Szczeciński" (kod obszaru PLB320009) oraz „Zalew Kamieński i Dziwna" (kod obszaru PLB320011). Pozostałe chronione tereny wyznaczone zostały w ramach specjalnych obszarów ochrony siedlisk (SOO) i są to „Ostoja na Zatoce Pomorskiej" (kod obszaru PLH990002) oraz „Ujście Odry i Zalew Szczeciński" (kod obszaru PLH320018).

Najistotniejszym elementem morskich wód wewnętrznych w obrębie województwa zachodniopomorskiego jest polska część Zalewu Szczecińskiego (Zalew Wielki) o powierzchni 384 km^2 i średniej głębokości 3,8 m. Ten przymorski akwen cechuje specyficzna hydrochemia wód kształtowana pod wpływem oddziaływania wód śródlądowych i morskich. Zalew Szczeciński spełnia rolę zbiornika buforowego chroniącego wody Zatoki Pomorskiej przed wpływem zanieczyszczeń wnoszonych ze zlewni Odry. Zalew Szczeciński posiada olbrzymie znaczenie dla regionu pod względem funkcji naturalnych, jak i gospodarczych. Jest to akwen o wysokiej wydajności rybackiej. Roczne połowy rzędu 3 tysięcy ton stanowią liczącą się pozycję w skali województwa. Na przybrzeżnych obszarach występują cenne surowce mineralne, solanki, gaz ziemny i niewielkie ilości ropy naftowej. Pełni on również rolę szlaku transportu towarowego morsko-rzecznego, żeglugi pasażerskiej, miejsca uprawiania wodnych form rekreacji.

3.1.4. Struktura glebowo-rolnicza

Gleby województwa zachodniopomorskiego charakteryzują się dużym zróżnicowaniem typologicznym, różną wartością bonitacyjną i wynikającą stąd przydatnością glebowo-rolniczą.

Zdecydowana większość obszaru województwa pokryta jest glebami bielicowymi, brunatnymi i rdzawymi. Na znacznym obszarze występują gleby torfowe z grupy bagiennych, a na obszarach zastoiskowych i pobagiennych (okolice Pyrzyc i Stargardu) przeważają żyzne czarne ziemie. W regionie rolniczo użytkuje się 1 096 882 ha użytków rolnych, co stanowi 47,9% obszaru województwa. W ogólnej powierzchni użytków rolnych przeważają grunty orne stanowiące 78,8%. Użytki zielone stanowią 20,7%, a sady 0,5%.

W obrębie województwa - pod względem ogólnej jakości użytkowej - zdecydowanie przeważają gleby średniej wartości (klasy IV), które zajmują 51,2% powierzchni wszystkich gruntów ornych. Drugą co do wielkości grupę stanowią gleby słabe i bardzo słabe (klasy V i VI), które zajmują 27,2% powierzchni gruntów ornych. Najmniej jest gleb dobrych (klasy II i III), które zajmują 21,7% powierzchni gruntów ornych.

Tabela 5. Udział gleb poszczególnych klas bonitacyjnych

Klasa bonitacyjna	Udział powierzchni [%]
I - gleby orne najlepsze	0,00009
II - gleby orne bardzo dobre	0,9
III - gleby orne dobre	20,8
IV - gleby orne średnie	51,2
V - gleby orne słabe	20,5
VI - gleby orne najsłabsze	6,7

Źródło: WIOŚ, 2011

Wskaźnik bonitacyjny odzwierciedlający ogólną wartość gruntów ornych województwa (wg M. Strzemskiego) wynosi 3,6, a więc średnią klasę bonitacyjną stanowi klasa IVa. W użytkach zielonych: do łąk i pastwisk średnich zaliczono 65,4% (klasy III i IV), pozostałe 34,6% zajmują użytki zielone słabe i bardzo słabe (klasy V i VI). Najwyższy iloraz wskaźnikowy wykazuje powiat pyrzycki (5,1 - klasa IIIb) najniższy - powiaty: goleniowski i szczecinecki (2,5 - klasa IVb). Iloraz niższy od średniego (poniżej 3,5) mają jeszcze powiaty: białogardzki, choszczeński, drawski, gryficki, koszaliński, łobeski, nowogardzki i wałecki.

3.1.5. Kopaliny

Kopaliny - należące do nieodnawialnych zasobów środowiska przyrodniczego - podlegają ochronie polegającej na racjonalnym gospodarowaniu ich zasobami oraz kompleksowym wykorzystaniu. Zagadnienie ochrony i racjonalnego wykorzystania surowcowych zasobów geologicznych, zgodnie z założeniami ogólnopaństwowej strategii ochrony litosfery, jest zadaniem priorytetowym w tworzeniu strategii gospodarczej i regionalnej gospodarki przestrzennej, opartej na zasadach zrównoważonego rozwoju. Prowadzona eksploatacja zasobów mineralnych wymaga stałego nadzoru ze strony służby i administracji geologicznej oraz samorządów lokalnych. Obszary perspektywiczne występowania złóż kopalin należy chronić przed ich zagospodarowaniem na inne cele. Działania te zapewnią możliwości jak najdłuższego korzystania ze złóż.

Ustawa Prawo geologiczne i górnicze wprowadziła podział kopalin na:

- kopaliny, których złoża objęte są własnością górniczą - należą do nich: węglowodory (ropa naftowa, gaz ziemny oraz ich naturalne pochodne, metan występujący jako kopalina towarzysząca) np. w złożach węgla kamiennego, węgiel kamienny, węgiel brunatny, rudy metali (z wyjątkiem darniowych rud żelaza) i metale w stanie rodzimym, łącznie z rudami pierwiastków promieniotwórczych, siarka rodzima, sól kamienna, sól potasowa, sól potasowo-magnezowa, gips, anhydryt, kamienie szlachetne, wody lecznicze, wody termalne, solanki;
- kopaliny, których złoża objęte są własnością gruntu - należą do nich wszystkie pozostałe kopaliny.

Zasoby kopalin

W województwie zachodniopomorskim występują i są udokumentowane następujące złoża: gaz ziemny, ropa naftowa (udział województwa w wydobyciu krajowym stanowi 8,6% gazu ziemnego i 36,5% ropy naftowej), torfy borowinowe oraz solankowe wody lecznicze, wapienie i margle (dla potrzeb przemysłu cementowego), kruszywo naturalne, piaski kwarcowe do produkcji cegły piaskowo-wapiennej, surowce ilaste do produkcji ceramiki budowlanej i kruszywa lekkiego oraz kreda jeziorna, torfy borowinowe i torfy ogrodnicze.

Eksploatacja złóż kopalin powinna być gospodarczo uzasadniona i prowadzona racjonalnie w sposób ograniczający szkody w środowisku (ochrona zasobów, powierzchni ziemi w tym krajobrazu, wód powierzchniowych i podziemnych, rekultywacja poeksploatacyjna).

Tabela 6. Wielkość zasobów kopalin w województwie zachodniopomorskim

Kopalina	Zasoby bilansowe	Wydobycie	Procent krajowych zasobów	Procent krajowego wydobycia
Gaz ziemny w mln m^3	8708,95	472,1	7,3,%	9,3%
Azotowy gaz ziemny w mln m^3*	11493, 17	13,58	77,6%	100%
Ropa naftowa w tys. t	7916,20	321,35	35,9%	33,6%
Siarka w tys. t	451,05	24,06	0,09%	3,84%
Kreda jeziorna w tys. t	57048	5	27,5%	8,86%
Piaski i żwiry w tys. t	1196955	10633	6,29%	6,14%
Piaski kwarcowe do produkcji cegły wapienno-piaskowej w tys.m^3	30175,08	1,26	11,26%	0,01%
Piaski kwarcowe do produkcji betonów komórkowych w tys.m^3	5133,1	-	3,6%	-
Surowce ilaste ceramiki budowlanej w tys. m^3	32735	-	1,6%	-
Surowce ilaste do produkcji kruszywa lekkiego w tys. m^3	2493	-	1,47%	-
Surowce do prac inżynierskich w tys. m^3	285	23	3%	14,46%
Piaski szklarskie w tys. t	10777,3	-	1,72%	-
Piaski formierskie w tys. t	7596	-	2,5%	-
Torfy w tys. m^3	29532	302	33,17%	26,10%
Wapienie i margle dla przemysłu cementowego w tys. t	168022	-	1,31%	-
Wody lecznicze, wody termalne w m^3/h	894,47	2567966,00 m^3/rok	14,91%	20,56%

* Jedyne eksploatowane złoże w Polsce

Źródło: Bilans zasobów złóż kopalin w Polsce wg stanu na 31.XII.2016 r. Państwowy Instytut Geologiczny, Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa 2017

3.1.6. Szata roślinna i świat zwierzęcy

Roślinność

Roślinność Pomorza Zachodniego związana jest bezpośrednio z młodoglacjalną rzeźbą terenu, wynikającą z ostatniego zlodowacenia oraz z sąsiedztwem Bałtyku. W odróżnieniu od innych obszarów Polski występuje tu roślinność m.in.: brzegu morskiego charakterystyczna dla klifów i wydm, leśne zbiorowiska buczyny pomorskiej, bory nadmorskie i torfowiska bałtyckie.

Pod względem składu florystycznego można wskazać ważniejsze zbiorowiska roślinne województwa. Najogólniej można podzielić je na roślinność leśną i zaroślową, wodną i przybrzeżną, wydm, torfowisk, muraw piaskowych i muraw stepowych oraz roślinność zastępczą powstałą na skutek gospodarczej działalności człowieka.

Lasy zajmują powierzchnię 815 tys. ha, co stanowi prawie 35,6% ogólnej powierzchni województwa, w tym lasy publiczne 794,2 tys. ha, a lasy prywatne 20,8 tys. ha. Rozmieszczenie lasów jest bardzo nierównomierne i waha się

w granicach 0,8-72,7% powierzchni w poszczególnych gminach. Największą lesistością (60-72,7%) charakteryzują się gminy w południowo-wschodniej części województwa, na równinach: Drawskiej, Wałeckiej i na Pojezierzu Wałeckim. Zwarte kompleksy leśne występują też w innych częściach województwa: Puszcza Wkrzańska, Bukowa, Goleniowska, Piaskowa, Drawska, Barlinecka, lasy wolińsko-uznamskie, lasy mieszkowickie. Przeciętny wiek drzewostanu jest jednym z najniższych w kraju i wynosi, w zależności od rejonu, 55-62 lata, przy średniej krajowej 61 lat. Pod względem wieku drzewostanu dominują klasy II (21-40 lat) i III (41-60 lat). Drzewostan lasów nie objętych gospodarką reprezentują głównie drzewa liściaste, tj. buczyny, dąbrowy, lasy mieszane z domieszką sosny, grady łęgi i olsy. Występują tu rośliny objęte ochroną gatunkową m.in. długosz królewski, widłak wroniec. Lasy gospodarcze to głównie drzewa sosny. Jednym z cenniejszych i charakterystycznych dla województwa jest nadmorski bór bażynowy stabilizujący wydmy nadmorskie z charakterystycznie powyginanymi od wiatru sosnami. Najsuchszym zespołem jest bór chrobotkowy wykształcony na piaskach wydmowych.

Ponad 30% całej powierzchni leśnej lasów gospodarczych zajmują lasy ochronne, których rolą jest m.in. ochrona gleb przed zmywaniem, ochrona brzegów wód, ograniczanie powstawania lub rozprzestrzeniania się lotnych piasków, ochrona siedlisk zwierząt. W granicach województwa powołano dwa Leśne Kompleksy Promocyjne: LKP Puszcze Szczecińskie - (zarządzenie nr 63 DGLP z dnia 14 października 2004 r.) i LKP Lasy Środkowopomorskie (zarządzenie DGLP z dnia 2 grudnia 2011 r.).

Zespoły roślinności wodnej wiążą się zarówno z wodami powierzchniowymi słodkimi, morskimi wodami Bałtyku, jak i wodami przejściowymi (brakicznymi). Z racji tego, iż Morze Bałtyckie jest akwenem charakteryzującym się niskim zasoleniem, jest wyjątkowo ubogie we florę i faunę, ale jednocześnie pozwala na egzystencję wielu taksonom słonawowodnym i słodkowodnym. W głębszych partiach morza dominują pokaźne glony. Na brzegach występuje słonolubna roślinność solniskowa. Można tu wymienić rośliny chronione jak mikołajek nadmorski, rokitnik zwyczajny, woskownica europejska. W akwenach jezior eutroficznych charakterystyczne jest występowanie rdestnicy wraz z grążelem, salwinią pływającą i grzybieniem oraz rzęsą wodną. W jeziorach lobeliowych można spotkać bardzo rzadki gatunek porybliny jeziornej i kolczastej.

Roślinność torfowiskowa, a w szczególności na obszarze Międzyodrza doliny dolnej Odry, jest jedną z najlepiej zachowanych w Europie. W województwie występują torfowiska niskie, wysokie i przejściowe, stanowiąc ostoję dla bardzo rzadkich i cennych gatunków flory i fauny jak np. zagrożone wyginięciem gatunki ptaków (m.in. świergotki drzewne, makolągwy, derkacze) Na torfowiskach spotkać można zagrożone gatunki rosiczki długolistnej i pośredniej oraz relikt glacjalny - chamedafne północną. Osuszanie, melioracje i eksploatacja torfowisk przyczyniły się do zaniku wielu gatunków roślin i zwierząt.

Roślinność sucholubna związana jest głównie z wydmami i nasłonecznionymi krawędziami doliny Odry z bardzo rzadko występującym miłkiem wiosennym, zawilcem wielkokwiatowym, ostródką kosmatą. Najcenniejsze siedliska w województwie zachodniopomorskim są objęte programem europejskim Natura 2000.

Fauna

Bioróżnorodność fauny województwa zachodniopomorskiego zdeterminowana jest specyficznymi warunkami fizjograficznymi regionu. Rozmaitość i specyfika siedlisk związana jest z obecnością długiej strefy pobrzeża Bałtyku, szeregiem jezior mierzejowych i rzek przymorskich, rozbudowanego estuarium Odry, jak również bagnistego jej dolnego odcinka oraz urozmaiconą rzeźbą polodowcową Pomorza Zachodniego z licznymi formami morenowymi i rynnami subglacjalnymi wypełnionymi wodami jezior.

Bezkręgowce stanowią najliczniejszą i najbardziej rozpowszechnioną, a jednocześnie najsłabiej rozpoznaną grupę systematyczną zwierząt w województwie zachodniopomorskim. Kręgowce posiadają duże znaczenie gospodarcze, pełnią także ważną rolę w ekosystemach.

Skorupiaki zagrożone wyginięciem to rak szlachetny odnotowany w gminach Biały Bór i Drawsko Pomorskie oraz rak błotny stwierdzony m.in. w gminach Gryfice i Pyrzyce. Taksonem obcym pochodzącym z Dalekiego Wschodu jest krab wełnistoręki. Jest on największym skorupiakiem zamieszkującym wody Polski, a największe jego zagęszczenie występuje na obszarze Zalewu Szczecińskiego i w jeziorze Dąbie.

Mięczaki stanowią jedną z ważniejszych grup ekologicznych bezkręgowców, mimo niewielkiej liczby gatunków. Mają duże znaczenie w ekosystemach jako ważne ogniwa w łańcuchach troficznych, przyczyniając się do obiegu materii w przyrodzie. Do krytycznie zagrożonych wyginięciem ślimaków w regionie należy namułek pospolity oraz zawójka rzeczna. Do ciekawych rodzimych małży należy zaliczyć skójkę - najrzadziej spotykaną w naszym kraju. Obcym gatunkiem jest racicznica zmienna, która licznie występuje w jeziorze Dąbie i Zalewie Szczecińskim. Ma ona istotny wpływ na kondycję zbiorników, bowiem pełni rolę filtratora oczyszczając wodę z zawiesiny.

Gatunkiem szczególnie rzadko występującym w województwie są minogi (grupa kręgoustne), a zwłaszcza minóg morski (notowany na nielicznych stanowiskach w cieśninie Dziwny, Jeziorze Dąbie i rzece Grabowej). Nieznacznie częściej spotykane są minogi strumieniowe i rzeczne (rzeki: Krępa, Karpiel, Rega, Parsęta, Ina, Drawa, Wieprza).

Rzeki, jeziora, zalewy oraz Zatoka Pomorska charakteryzują się występowaniem licznej ichtiofauny. Do ryb zagrożonych wyginięciem można zaliczyć iglicznię oraz dennika, czyli taksony krytycznie nieliczne w wodach

przybrzeżnych Zatoki Pomorskiej. Krytycznie zagrożony wymarciem jest także łosoś. Osobniki, które występują w naszych wodach, są efektem reintrodukcji tego gatunku. Charakterystycznym elementem ichtiofauny Pomorza Zachodniego są także ryby związane z dolnym biegiem rzek i ich estuariami: aloza, parposz i ciosa. Ich główny obszar występowania obejmuje rejon Zatoki Pomorskiej, estuarium odrzańskiego, ujściowy odcinek Parsęty oraz gminę Mielno. Są to gatunki bardzo poważnie zagrożone wyginięciem. Cennymi przyrodniczo i gospodarczo gatunkami są sieja i sielawa, czyli ryby związane z czystymi i głębokimi jeziorami. W jeziorze Miedwie występuje unikatowy podgatunek siei miedwiańskiej. Warunkiem przetrwania tych gatunków jest zahamowanie eutrofizacji zbiorników wodnych.

Herpetofauna województwa zachodniopomorskiego składa się z 13 gatunków płazów i 7 gatunków gadów - wszystkie podlegają ochronie. Niektóre z nich są dość pospolite, innym z kolei grozi wyginięcie. Do cennych gatunków zalicza się traszkę grzebieniastą, kumaka nizinnego, ropuchę zieloną oraz ropuchę paskówkę. Do bardzo rzadkich i najcenniejszych gadów w województwie należą gniewosz plamisty i także żółw błotny.

Ptaki są najliczniejszą grupą kręgowców. Występuje tu około 350 gatunków spośród 435 odnotowanych w Polsce. Szczególne bogactwo jakościowe i ilościowe awifauny zaobserwować można w pasie nadmorskim (głównie w obrębie przymorskich jezior), estuarium odrzańskim (Zalew Szczeciński, Kamieński, Dziwna, Świna, Zatoka Pomorska), dolinach rzecznych (przede wszystkim Odry i Drawy), oraz w pasie pojezierzy nad dużymi zbiornikami wodnymi. Wśród przedstawicieli awifauny, notowanych na terenie województwa zachodniopomorskiego, wyróżniono 82 gatunki ptaków, uznane za szczególnie cenne ze względu na:

– rzadkość,
– znaczenie w ekosystemach,
– obecność na czerwonych listach i w księgach gatunków zagrożonych w Polsce,
– wpisanie do I załącznika Dyrektywy Ptasiej, jako gatunki wymagające ochrony siedlisk w skali europejskiej.

Jednym z najbardziej rozpoznawalnych ptaków województwa zachodniopomorskiego jest bielik. Ten największy gatunek ptaka drapieżnego w naszym kraju, obecny jest w większości gmin województwa. Do skrajnie rzadkich gatunków zalicza się m.in.: świstuna, gadożera, głuszca, wodniczkę czy łęczaka.

Na Pomorzu Zachodnim występuje kilkadziesiąt gatunków ssaków, w tym również te, które są w mniejszym lub większym stopniu zagrożone wyginięciem. Spośród 14 gatunków nietoperzy, zidentyfikowanych na obszarze województwa zachodniopomorskiego, najrzadszym jest nocek łydkowłosy notowany w gminie Stepnica. Nieczęsto można spotkać również niewielkiego, nadrzewnego gryzonia - popielicę (m.in. w gminach Goleniów, Płoty i Stare Czarnowo). W kompleksach leśnych m.in. Mirosławca, Cedyni, Puszczy Drawskiej - stanowiących naturalne szlaki migracyjne - występują wilki, których na obszarze województwa pozostało zaledwie ok. 60 osobników i mają status bliski zagrożenia (w całym kraju jest 1050 osobników). W obszarze Zatoki Pomorskiej niezwykle rzadko bytują ssaki morskie, tj. foka szara oraz przedstawiciel waleni - morświn, którego niezmiernie trudno zaobserwować z powodu skrytego trybu życia.

W województwie występują także żubry, koniki polskie, muflony i bydło rasy Limousin i Scottish Highland żyjące w stadach, swobodnie lub w zagrodach pokazowych. Żubry w większości żyją w wolnych stadach w okolicach Mirosławca (90 osobników) i Drawska Pomorskiego (60 osobników), a część osobników utrzymywana jest w zamkniętych zagrodach pokazowych w Jabłonowie (gm. Mirosławiec) i w Międzyzdrojach, w granicach Wolińskiego Parku Narodowego.

3.1.7. Obszary chronione

Powierzchnia objęta formami ochrony przyrody (bez obszarów Natura 2000) stanowi 21,1% powierzchni województwa, wraz z otulinami parków narodowych, rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych 26,7% powierzchni województwa (611 623,8 ha). Powierzchnia obszarów Natura 2000 (z wyłączeniem obszaru morskiego Zatoki Pomorskiej i przybrzeżnych wód Bałtyku) to 37,7% powierzchni województwa (864 111,1 ha).

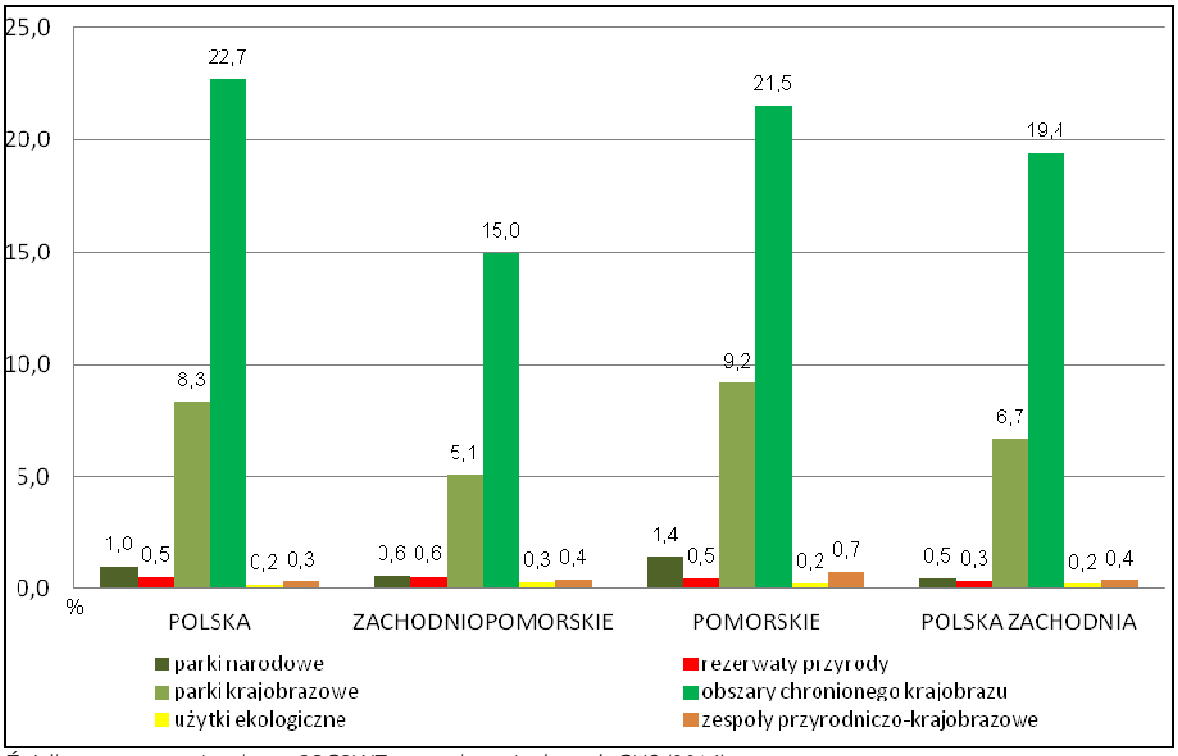
Łączna powierzchnia obszarów chronionych wraz z Naturą 2000, powstała w wyniku połączenia nakładających się form ochrony przyrody, zajmuje 47,3% powierzchni województwa (1 082 908,1 ha). Na obszarach tych zależnie od formy ochrony obowiązują zróżnicowane ograniczenia lub zakazy dotyczące korzystania z zasobów przyrodniczych.

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego występują wszystkie formy ochrony przyrody wskazane w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody: parki narodowe, rezerwaty przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów.

W świetle ww. wymienionej ustawy art. 19 ust. 1 nakazuje sporządzenie projektu planu ochrony dla parku narodowego, rezerwatu przyrody i parku krajobrazowego organom zarządzającym. Parki krajobrazowe podlegają kompetencjom Dyrektora Zespołu Parków Krajobrazowych, a ich utworzenie, powiększenie lub likwidacja następuje w drodze uchwały sejmiku województwa. W województwie zachodniopomorskim tylko dwa z siedmiu istniejących

parków krajobrazowych - Iński Park Krajobrazowy i Szczeciński Park Krajobrazowy „Puszcza Bukowa" - posiadają opracowane plany ochrony. Plany ochrony dla pozostałych parków nie są jeszcze opracowywane.

Ryc. 20. Procentowy udział obszarów chronionych



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS (2016)

Parki narodowe

2 obszary o łącznej powierzchni w granicach województwa 13 713,92 ha (0,6% powierzchni województwa):

1) Woliński Park Narodowy, 10 937,4 ha (w granicach województwa 8154 ha i 2804,4 ha w granicach morza terytorialnego);
2) Drawieński Park Narodowy, 11 531,95 ha, w tym w województwie zachodniopomorskim 5 580,92 ha, pozostała część w województwach: lubuskim i wielkopolskim.

Rezerwaty przyrody

123 obszary o łącznej powierzchni ok. 13169,76 ha (0,6% powierzchni województwa). Tylko rezerwat Świdwie chroniony Konwencją Ramsarską uzyskał status obszaru ochrony przyrody o znaczeniu międzynarodowym. Od 1984 r. znajduje się on na liście obszarów wodno-błotnych jako środowisko życiowe ptactwa wodnego.

Parki krajobrazowe

7 obszarów o łącznej powierzchni w granicach województwa 118 808 ha, co stanowi ok. 5% powierzchni województwa:

1) Szczeciński Park Krajobrazowy Puszcza Bukowa - 9 096 ha;
2) Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry - 6 009 ha;
3) Cedyński Park Krajobrazowy - 30 850 ha;
4) Park Krajobrazowy Ujście Warty - 20 532,46 ha (w województwie 1 850 ha);
5) Barlinecko-Gorzowski Park Krajobrazowy - 23 983 ha (w województwie 11 840 ha);
6) Iński Park Krajobrazowy - 17 763 ha;
7) Drawski Park Krajobrazowy - 41 430 ha.

Obszary chronionego krajobrazu

22 obszary o łącznej powierzchni 352 979,07 ha, pokrywają ok. 16% powierzchni województwa.

Tabela 7. Obszary chronionego krajobrazu w województwie zachodniopomorskim

Symbol obszaru na mapie	Nazwa obszaru	Powierzchnia obszaru w ha w województwie	Gminy województwa zachodniopomorskiego
OCK 1	„A" Dębno-Gorzów	11 060*	Boleszkowice, Dębno
OCK 2	„B" Myślibórz	21 564,3*	Dębno, Myślibórz, Nowogródek Pomorski
OCK 3	„C" Barlinek	13 108,2*	Barlinek, Myślibórz, Nowogródek Pomorski, Pełczyce
OCK 4	„D" Choszczno-Drawno	24 520	Choszczno, Drawno, Recz
OCK 5	„E" Korytnica	3 550	Drawno
OCK 6	„F' Bierzwnik	28 500*	Bierzwnik, Choszczno, Drawno, Krzęcin
OCK 7	Dolina Radwi (Mostowo-Zegrze)	3 560	Świeszyno, Manowo
OCK 8	Dolina rzeki Płytnicy	1 213	Borne Sulinowo
	Dolina rzeki Płytnicy	80	Szczecinek
OCK 9	Dominikowo-Niemieńsko	5 756	Drawno
OCK 10	Jeziora Szczecineckie	17 619,1	Szczecinek, Biały Bór
OCK 11	Jezioro Łętowskie oraz okolice Kępic	1366***	Sławno
OCK 12	Koszaliński Pas Nadmorski	36 229	Kołobrzeg, Ustronie Morskie, Mielno, Będzino, Koszalin, Manowo, Sianów, Darłowo
OCK 13	Las Czermnicki	Brak danych	Nowogard
OCK 14	Las Drzonowski	86	Biały Bór
OCK 15	Okolice Kalisza Pomorskiego	2246,6	Kalisz Pomorski
OCK 16	Okolice Polanowa	1992,4	Polanów
OCK 17	Okolice Żydowo-Biały Bór	12 350***	Polanów, Bobolice, Biały Bór
OCK 18	Pas pobrzeża na zachód od Ustki	6189***	Postomino
OCK 19	Pojezierze Drawskie	92 616,4	Część zachodnia: Połczyn-Zdrój, Świdwin, Brzeżno, Ostrowice, Drawsko Pomorskie, Kalisz Pomorski, Złocieniec, Wierzchowo. Część wschodnia: Borne Sulinowo, Szczecinek.
OCK 20	Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy	35 535**	Człopa, Mirosławiec, Tuczno, Wałcz
OCK 21	Puszcza nad Drawą	33 280**	Człopa, Tuczno, Wałcz
OCK 22	Obszary Chronionego Krajobrazu Doliny Piławy	1 998	Borne Sulinowo
Powierzchnia ogółem		352 979,07	

*Źródło: Uchwała Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego Nr XXXII/437/14 z dnia 18 marca 2014 r. w sprawie przyjęcia tekstu jednolitego uchwały Nr XXXII/375/09 z dnia 15 września 2009 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu.(Dz.U.Woj.Zach.z 2014 r. poz. 1637 ze zm.)**

* zmiana wprowadzona uchwałą Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego Nr XI/222/16 z dnia 26 kwietnia 2016 r. w sprawie zmiany uchwały Nr XXXII/375/09 z dnia 15 września 2009 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu (Dz.U.Woj.Zach.z 2016 r. poz. 2239).

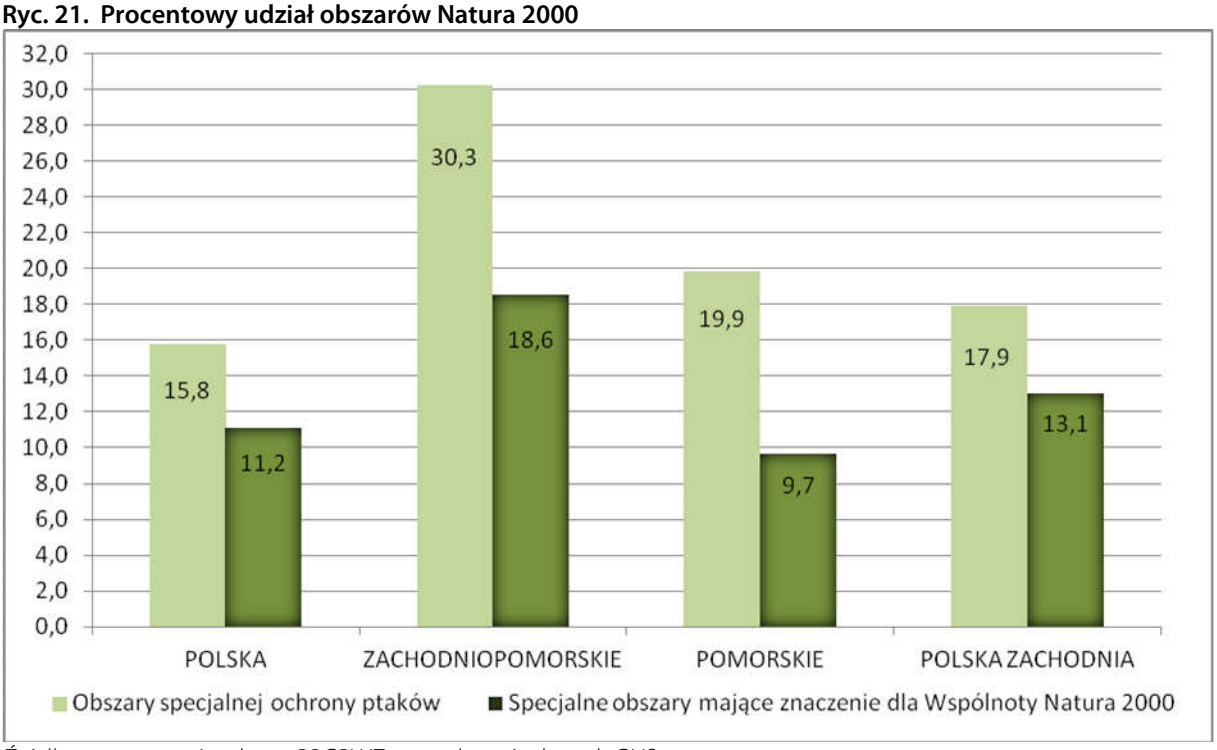
(*pozostała część w województwie lubuskim; **pozostała część w województwie wielkopolskim; ***pozostała część w województwie pomorskim)

Obszary Natura 2000

21 obszarów specjalnej ochrony ptaków o łącznej powierzchni (z wyłączeniem obszaru morskiego Zatoki Pomorskiej i przybrzeżnych wód Bałtyku) 692 857 ha, co stanowi 30,3% powierzchni województwa.

64 obszary mające znaczenie dla Wspólnoty o łącznej powierzchni (z wyłączeniem obszarów morskich Zatoki Pomorskiej) 426 232 ha, co stanowi 18,6% powierzchni województwa. W sumie województwo zachodniopomorskie pokryte jest w 37,6% obszarami Natura 2000 (11,3% powierzchni województwa pokrywają równocześnie oba typy obszarów Natura 2000).

Ryc. 21. Procentowy udział obszarów Natura 2000



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Tabela 8. Obszary specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 w województwie zachodniopomorskim

Lp.	Numer obszaru	Nazwa obszaru	Powierzchnia obszaru w ha w województwie
1.	PLB320001	Bagna Rozwarowskie	4 249,7
2.	PLB320002	Delta Świny	8 286,1
3.	PLB320003	Dolina dolnej Odry	61 648,3
4.	PLB320018	Jeziora Wełtyńskie	2 811,2
5.	PLB320005	Jezioro Miedwie i Okolice	16 511
6.	PLB320006	Jezioro Świdwie	7 196,2
7.	PLB320016	Lasy Puszczy nad Drawą	121 007,6
8.	PLB320007	Łąki Skoszewskie	9 083,4
9.	PLB320017	Ostoja Cedyńska	20 871,2
10.	PLB320019	Ostoja Drawska	153 906,1
11.	PLB320008	Ostoja Ińska	87 711
12.	PLB320015	Ostoja Witnicko-Dębniańska	30 921,3
13.	PLB320014	Ostoja Wkrzańska	14 575,7
14.	PLB080001	Puszcza Barlinecka	10 014,6
15.	PLB320012	Puszcza Goleniowska	25 039,2
16.	PLB300012	Puszcza nad Gwdą	27 562,5
17.	PLB320010	Wybrzeże Trzebiatowskie	31 757,6
18.	PLB320011	Zalew Kamieński i Dziwna	12 506,9
19.	PLB320009	Zalew Szczeciński	47 194,6
Powierzchnia ogółem w granicach województwa			692 857,2
1.	PLB990002	Przybrzeżne wody Bałtyku	36 920*
2..	PLB990003	Zatoka Pomorska	309 154,9
Powierzchnia ogółem na wodach Bałtyku przylegających do województwa zachodnio-pomorskiego			346 075*

Źródło: Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska www.natura2000.gdos.gov.pl stan na kwiecień 2014 r. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. (Dz. U. Nr 25/2011 poz. 133)
*obliczenia własne RBGPWZ

Tabela 9. Obszary mające znaczenie dla Wspólnoty Natura 2000 w województwie zachodniopomorskim

Lp.	Numer obszaru	Nazwa obszaru	Powierzchnia obszaru w ha w województwie
1.	PLH320036	Bagno i Jezioro Ciemino*	787,40
2.	PLH320001	Bobolickie Jeziora Lobeliowe*	4 759,30
3.	PLH320002	Brzeźnicka Węgorza*	592,20
4.	PLH320062	Bukowy Las Górki*	964,60
5.	PLH320061	Bystrzyno*	893,70
6.	PLH320048	Diabelskie Pustacie*	3 232,10
7.	PLH320053	Dolina Bielawy*	456,30
8.	PLH320003	Dolina Grabowej*	8 255,30
9.	PLH320004	Dolina Iny koło Recza*	4 471,80
10.	PLH320005	Dolina Krąpieli*	232,80
11.	PLH320025	Dolina Piławy*	2 204,30
12.	PLH320006	Dolina Płoni i Jezioro Miedwie*	20 755,90
13.	PLH320022	Dolina Radwi, Chocieli i Chotli*	21 861,70
14.	PLH300017	Dolina Rurzycy*	552,30
15.	PLH320050	Dolina Tywy*	3 754,90
16.	PLH220038	Dolina Wieprzy i Studnicy*	4230,00
17.	PLH320037	Dolna Odra*	30 458,10
18.	PLH320007	Dorzecze Parsęty*	27 710,40
19.	PLH320049	Dorzecze Regi*	14 827,80
20.	PLH320060	Dziczy Las *	1 765,70
21.	PLH320038	Gogolice-Kosa*	1 451,70
22.	PLH320008	Janiewickie Bagno*	162,20
23.	PLH320039	Jeziora Czaplineckie*	31 949,30
24.	PLH320009	Jeziora Szczecineckie*	6 479,20
25.	PLH320040	Jezioro Bobięcińskie*	2 565,60
26.	PLH320041	Jezioro Bukowo*	3 263,00
27.	PLH320059	Jezioro Kopań*	1 166,50
28.	PLH320010	Jezioro Kozie*	139,00
29.	PLH320023	Jezioro Lubie i Dolina Drawy*	15 046,70
30.	PLH320063	Jezioro Stolsko*	139,70
31.	PLH320042	Jezioro Śmiadowo*	213,40
32.	PLH320011	Jezioro Wielki Bytyń*	2 011,10
33.	PLH320043	Karsibórz Świdwiński*	588,00
34.	PLH320012	Kemy Rymańskie*	2 644,80
35.	PLH320064	Las Baniewicki*	611,50
36.	PLH320044	Lasy Bierzwnickie*	8 258,80
37.	PLH320057	Mechowisko Manowo*	55,50
38.	PLH320051	Mieszkowicka Dąbrowa*	26,40
39.	PLH320045	Mirosławiec*	6 566,60
40.	PLH080071	Ostoja Barlinecka*	10 157,30
41.	PLH320052	Ostoja Golczewska*	845,10
42.	PLH320013	Ostoja Goleniowska*	8 419
43.	PLH320067	Pojezierze Ińskie*	10 229,90
44.	PLH320014	Pojezierze Myśliborskie*	4 406,80
45.	PLH320015	Police-kanały*	100,20
46.	PLH220024	Przymorskie Błota*	99,00
47.	PLH320016	Słowińskie Błoto*	192,60
48.	PLH320021	Strzaliny koło Tuczna*	17,30
49.	PLH320065	Torfowisko Poradz*	567,50
50.	PLH320056	Torfowisko Reptowo*	605,50
51.	PLH320017	Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski*	17 468,80
52.	PLH320018	Ujście Odry i Zalew Szczeciński*	52 612,00

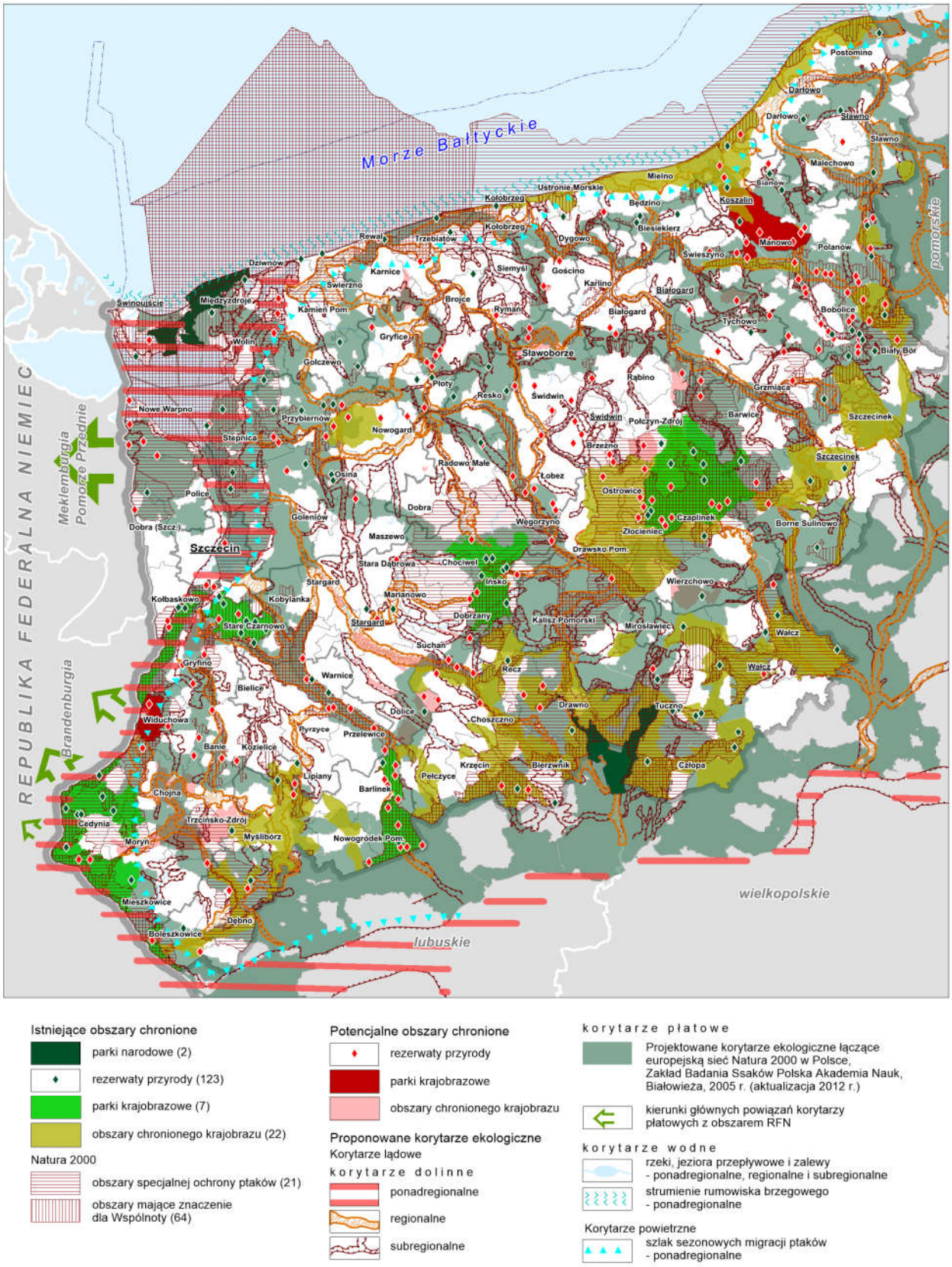
Lp.	Numer obszaru	Nazwa obszaru	Powierzchnia obszaru w ha w województwie
53.	PLH320046	Uroczyska Puszczy Drawskiej*	33 714,80
54.	PLH320033	Uroczyska w Lasach Stepnickich*	2 749,70
55.	PLH320047	Warnie Bagno*	1 012,00
56.	PLH320066	Wiązogóra*	489,50
57.	PLH320019	Wolin i Uznam*	30 792,00
58.	PLH320020	Wzgórza Bukowe*	12011,10
59.	PLH320054	Wzgórza Krzymowskie*	1 179,30
60.	PLH320055	Wzgórza Moryńskie*	588,00
61.	PLH320069	Jeziora Wełtyńskie**	1 470,90
62.	PLH320070	Jezioro Dobropolskie**	397,9
63.	PLH320068	Jezioro Wicko i Modelskie Wydmy**	1834
Powierzchnia ogółem w granicach województwa			426 231,8
1	PLH990002	Ostoja na Zatoce Pomorskiej*	243132,70
Powierzchnia ogółem na wodach Bałtyku przylegających do województwa zachodniopomorskiego			243132,70

Źródło: Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska www.natura2000.gdos.gov.pl stan na kwiecień 2014 r.

*Obszary Zatwierdzone Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej z dnia 16 listopada 2012 r. Dz.U.U.E L24/58 z dnia 26 stycznia 2013 r.

**Obszary zaakceptowane przez Radę Ministrów do uzupełnienia listy obszarów Natura 2000 mających znaczenie dla Wspólnoty

Ryc. 22. Obszary ochrony przyrody



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Korytarze ekologiczne

Korytarze ekologiczne mają szczególne znaczenie dla gatunków wędrownych, które w naturalny sposób przemieszczają się w celach żerowiskowych/pokarmowych, rozrodczych lub w wyniku prowadzonego trybu życia (wędrówki sezonowe i codzienne).

Ustawa o ochronie przyrody w art. 5 pkt. 2 definiuje korytarz ekologiczny jako „obszar umożliwiający migracje roślin, zwierząt lub grzybów". Powiązanie różnych form przyrodniczych korytarzami ekologicznymi stwarza warunki do funkcjonowania środowiska jako obszaru, w obrębie którego występuje migracja różnych organizmów żywych, ich ekspansja i zachowanie, a ostatecznie zachowane są warunki do utrzymania różnorodności biologicznej środowiska. Koncepcja krajowej sieci ekologicznej z 1995 r. wskazywała, iż głównymi elementami sieci ECONET-POLSKA - obok obszarów węzłowych - stały się korytarze ekologiczne. Koncepcja ta pomimo, że nie weszła w życie, stanowiła podstawę do wyznaczania obszarów sieci Natura 2000. W 2005 r. na zlecenie Ministerstwa Środowiska opracowany został projekt korytarzy ekologicznych łączących europejską sieć Natura 2000 w Polsce. Opracowanie to stanowi model korytarzy ekologicznych w Polsce i wskazuje, że ok. 60% powierzchni korytarzy pokrywa się z terenami prawnie chronionymi.

Kompilacja powyższych projektów była podstawą do wyznaczenia osnowy geoekologicznej opracowanej przez M. Przewoźniaka (2014), na potrzeby aktualizacji Opracowania ekofizjograficznego do zmiany PZPWZ. Osnowę geoekologiczną obszaru województwa zachodniopomorskiego (o podstawowym znaczeniu dla funkcjonowania środowiska przyrodniczego) tworzą:

- korytarze lądowe,
- korytarze wodne,
- korytarze powietrzne.

Uwzględniając wiedzę o regionie w zakresie środowiska przyrodniczego wydzielono:

1) Ponadregionalne korytarze o charakterze zarówno międzynarodowym, jak i krajowym obejmujące:
   - szlak sezonowych migracji ptaków - obejmujący regularne i pewne nieregularne wędrówki olbrzymiej ilości gatunków, głównie ze strefy umiarkowanej i arktycznej,
   - korytarz ekologiczny Odry, Zalewu Szczecińskiego wraz z Dziwną, Zalewem Kamieńskim i Świną,
   - strumienie rumowiska brzegowego w strefie przybrzeżnej Bałtyku.
2) Regionalne korytarze ekologiczne obejmujące pas nadmorski i główne doliny rzeczne, w tym m.in:
   - korytarz ekologiczny rzeki Tywy,
   - korytarz ekologiczny rzeki Płoni,
   - korytarz ekologiczny rzeki Iny,
   - korytarz ekologiczny Regi i Drawy,
   - korytarz ekologiczny rzeki Parsęty,
   - korytarz ekologiczny rzeki Radwi, Chotli i Chocieli,
   - korytarz ekologiczny rzeki Wieprzy.
3) Płaty ekologiczne tworzące ciągi kompleksów leśnych i ekosystemów hydrogenicznych (korytarze płatowe) - korytarze migracji dużych ssaków.
4) Subregionalne korytarze ekologiczne dolinne stanowiące uzupełnienie sieci regionalnej (M. Przewoźniak 2014).

Przebieg i zasięg korytarzy określany jest z różną dokładnością, w związku z tym wymaga doprecyzowania w odrębnym branżowym opracowaniu.

Obszary i obiekty prawnie chronione na podstawie innych ustaw i aktów prawnych. Są to:

- lasy ochronne,
- leśne kompleksy promocyjne,
- obszary ochrony uzdrowiskowej,
- pas nadbrzeżny obejmujący pas techniczny i pas ochronny,
- strefy ochronne ujęć wód powierzchniowych i podziemnych,

- główne zbiorniki wód podziemnych,
- zlewnie wód wysokiej jakości,
- kompleksy glebowe o najwyższej przydatności rolniczej,
- wody i obszary szczególnie narażone na zanieczyszczenia związkami azotu,
- torfowiska, bagna i oczka wodne jako naturalne zbiorniki wodne, tereny zieleni w granicach wsi wraz z parkami, zadrzewieniem przykościelnym, cmentarnym i innym, zadrzewienia śródpolne i przydrożne itp.

Potencjalne obszary i obiekty prawnie chronione na podstawie ustawy o ochronie przyrody

W opracowaniu Waloryzacja przyrodnicza województwa zachodniopomorskiego (Biuro Konserwacji Przyrody 2010) zaproponowano utworzenie nowych form ochronnych uzupełniających dotychczasową sieć obiektów prawnie chronionych. Propozycje te uwzględniły stan przyrody (zaobserwowany podczas weryfikacji w terenie) oraz ujawnione zamierzenia planistyczne gmin.

Na terenie województwa wydzielono następujące obszary i obiekty zasługujące na objęcie prawną ochroną i powołanie na podstawie ustawy o ochronie przyrody:

- 208 rezerwatów przyrody o łącznej powierzchni 15 tys. ha,
- 2 parki krajobrazowe o łącznej powierzchni 19 tys. ha,
- 28 obszarów chronionego krajobrazu o łącznej powierzchni 66 tys. ha.

Potencjalne obszary chronione zwiększają system obszarów chronionych o 3,3% ogólnej powierzchni województwa zachodniopomorskiego.

Wszystkie potencjalne obiekty wyznaczone do ochrony wymagają opracowania dokumentacji według wymogów prawnych, a następnie zatwierdzenia przez odpowiedni organ (Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie lub właściwe miejscowo rady gmin - w zależności od kompetencji ustawowych). Wyznaczenie obszarów parków krajobrazowych i obszarów chronionego krajobrazu następuje w drodze uchwały Sejmiku Województwa.

3.1.8. Stan jakościowy i zagrożenia środowiska

Ocena stanu środowiska województwa zachodniopomorskiego opracowana została na podstawie danych udostępnionych przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie. Szczegółowe analizy zawarte są w Raportach o stanie środowiska województwa zachodniopomorskiego wydanych w 2015 r.

3.1.8.1. Powietrze atmosferyczne i klimat akustyczny

Program Państwowego Monitoringu Środowiska na lata 2016-2020 stanowi podstawę wojewódzkich programów/raportów monitoringu środowiska. Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Szczecinie co roku przeprowadza ocenę jakości powietrza dla stref województwa zachodniopomorskiego.

Głównym źródłem zanieczyszczeń powietrza w województwie zachodniopomorskim są: emisja zanieczyszczeń z działalności przemysłowej, z sektora komunalno-bytowego oraz ze środków transportu, zwłaszcza transportu samochodowego. Jak wynika z rocznej oceny jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim za 2014 rok (WIOŚ 2015), przekroczenie obowiązujących standardów jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim dotyczyło dwóch substancji: pyłu zawieszonego PM10 oraz zawartego w tym pyle benzo(a)pirenu. Wysokie wartości stężeń tych dwóch zanieczyszczeń rejestrowano w okresach grzewczych. Jako główną przyczynę tych przekroczeń wskazuje się niską emisję pochodzącą z indywidualnego ogrzewania mieszkań.

W przypadku pyłu PM10 przekroczenia standardu jakości powietrza dotyczyły jednego stanowiska pomiarowego w strefie zachodniopomorskiej w Myśliborzu. Strefami bez przekroczeń pyłu PM10 były aglomeracja szczecińska i miasto Koszalin. Obszar przekroczeń dla benzo(a)pirenu obejmuje dwa obszary w mieście Szczecin oraz siedem obszarów w strefie zachodniopomorskiej: Myślibórz, Szczecinek, Widuchowa, Stargard, Goleniów, Dębno, Wałcz.

Dla Szczecina i dla strefy zachodniopomorskiej obowiązują programy ochrony powietrza ze względu na pył PM10 i benzo(a)piren, a dla Koszalina program ochrony powietrza ze względu na benzo(a)piren, przyjęte Uchwałą Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego w dniu 29 października 2013 r.

W 2015 r. na całym obszarze województwa dla ozonu przekroczony został poziom celu długoterminowego, określony ze względu na ochronę zdrowia co należy uwzględniać w wojewódzkich programach ochrony środowiska pod kątem zmniejszenia emisji zanieczyszczeń będących prekursorami ozonu - tlenków azotu, węglowodorów i lotnych związków organicznych.

Ze względu na ochronę roślin, ocenie jakości powietrza podlega strefa zachodniopomorska. Ocena dotyczy dwutlenku siarki (SO_2), tlenków azotu (NO_2) i ozonu (O_3). W 2015 r. w strefie tej nie zostały przekroczone dopuszczalne

poziomy, zarówno przez średnioroczne stężenie NO_2 i SO_2, jak i przez średnie stężenie SO_2 z okresu zimowego (październik-marzec).

W roku 2015 województwo zachodniopomorskie zajmowało jedenaste miejsce w kraju w rankingu województw o największej emisji zanieczyszczeń gazowych oraz ósme ze względu na emisję pyłu. W województwie zachodniopomorskim emisja gazów wyniosła ok. 27 tys. Mg gazów (bez dwutlenku węgla) i 2,3 tys. Mg pyłów, co stanowiło w skali Polski odpowiednio 1,66% i 5,2%. Znaczny udział w emisji punktowej zanieczyszczeń do powietrza pochodził z zakładów energetycznych: PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A., Szczecińska Energetyka Cieplna Sp. z o.o. oraz zakładów przemysłowych, m.in. Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „POLICE" S.A., zakłady Grupy KRONOSPAN.[12]

W celu poprawy jakości powietrza podejmowano w województwie wiele działań proekologicznych, do których należały m.in.:

– modernizacja lokalnych instalacji ciepłowniczych, likwidacja przestarzałych kotłowni i systemów zaopatrzenia w energię cieplną na rzecz nowoczesnych miejskich systemów ciepłownictwa,
– wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych w zakładach przemysłowych i w energetyce zawodowej (PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra, Szczecińska Energetyka Cieplna, Miejska Energetyka Cieplna w Koszalinie) oraz modernizacja linii technologicznych w zakładach produkcyjnych (Zakłady Grupy KRONOSPAN, Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „POLICE" S.A.),
– wykorzystanie odnawialnych źródeł energii w procesach pozyskiwania energii cieplnej i elektrycznej, rozbudowa sieci gazociągowej, termomodernizacji, zwiększenie sprawności wytwarzania energii.

Najbardziej istotnym źródłem hałasu w województwie zachodniopomorskim jest ruch komunikacyjny (samochody, tramwaje, pociągi). W roku 2014 WIOŚ w Szczecinie prowadził pomiary monitoringowe hałasu komunikacyjnego w 10 punktach na obszarach miejscowości: Barlinek (w czterech punktach), Cedynia (w trzech punktach) i Kalisz Pomorski (w trzech punktach). W Barlinku występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu od 1 do 7 dB na odcinkach dróg w pierwszej linii zabudowy. Zagrożonych ponadnormatywnym hałasem jest prawie 300 mieszkań i 800 osób. W Cedyni występują lokalne przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu od 0,2 do 2,7 dB na odcinkach dróg w pierwszej linii zabudowy. Niewielkie zagrożenie hałasem dotyczy prawie 90 mieszkań i 270 mieszkańców. W Kaliszu Pomorskim wystąpiły najwyższe przekroczenia, spośród badanych w 2014 r. obszarów rzędu od 1 do 8 dB i obejmują swym zasięgiem pierwszą linię zabudowy. Zagrożonych jest ponad 1 200 mieszkańców.

Do najważniejszych źródeł hałasu przemysłowego w województwie należy zaliczyć duże zakłady drzewne i kamieniarskie. Na terenie Szczecina jednym z bardziej uciążliwych źródeł hałasu przemysłowego jest działalność prowadzona na terenie portu i terenach przyportowych.

Na terenach, na których WIOŚ w Szczecinie nie wykonuje pomiarów monitoringowych hałasu wykonywane są obligatoryjnie mapy akustyczne.

W roku 2012 powstała mapa akustyczna dla dróg krajowych, po których porusza się ponad 3 mln pojazdów rocznie. W 2013 r. powstała Mapa akustyczna dla dróg wojewódzkich o ruchu powyżej 3 mln pojazdów rocznie położonych na terenie województwa zachodniopomorskiego, a w 2014 r. sporządzona została aktualizacja Mapy akustycznej miasta Szczecin.

3.1.8.2. Stan jakościowy wód

Główne zagrożenia jakości wód stanowią: zrzuty punktowe ścieków komunalnych, bytowych i przemysłowych, nadmierny pobór wód oraz zanieczyszczenia dopływające do wód ze źródeł rozproszonych. Wykorzystanie nawozów sztucznych w rolnictwie ma istotny wpływ na środowisko wodne.

Ocena jakości wód powierzchniowych dokonywana jest w oparciu o rozporządzenie Ministra Środowiska[13] oraz wytyczne Głównego Inspektora Ochrony Środowiska. Klasyfikację wykonuje się w odniesieniu do jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP)* poprzez ocenę stanu/potencjału ekologicznego na podstawie elementów fizykochemicznych, biologicznych, hydromorfologicznych, stanu chemicznego i stanu wód.

Wykonana ocena dla 113 JCWP rzecznych wykazała, iż parametry określone dla co najmniej dobrego stanu/potencjału ekologicznego spełnia 45 JCWP rzecznych, dla umiarkowanego - 44 JCWP, słabego - 21 JCWP, złego - 3 JCWP. O niższym niż dobry stanie/potencjale ekologicznym JCWP rzek decydowały głównie wyniki klasyfikacji elementów biologicznych (makrobezkręgowce bentosowe oraz ichtiofauna). Ponadto stwierdzono zły stan chemiczny w 23 JCWP na 44 JCWP oceniane. Do wód o dobrym stanie zaliczono jedynie 5 JCWP - są to: Krępa, Brzeźnicka Węgorza, Rega od Mołstowej do Zgniłej Regi, Rega od Starej Regi do Uklei oraz Parsęta od Radwi do

[12] Stan środowiska w województwie zachodniopomorskim w latach 2013-2015. Raport 2016, WIOŚ

[13] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 października 2014 r. w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz.U z 2014 r., poz. 1482)

Wielkiego Rowu. Podsumowując w wodach rzek województwa zachodniopomorskiego zachodzą niekorzystne zmiany funkcjonowania ekosystemu wód, co przyspiesza procesy eutrofizacji, ponadto występuje zły stan chemiczny wód wywołany głownie przez wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne.

Z wyznaczonych 178 JCWP jeziornych, kompleksową oceną objęto 47, których stan określono na podstawie przeprowadzonych ocen stanu/potencjału ekologicznego, ocen stanu chemicznego oraz wyników oceny JCWP położonych na obszarach chronionych. Na podstawie badań wskazano, że 17 jezior jest w stanie dobrym, a 30 w stanie złym. Głównym problemem jakości wód jeziornych jest eutrofizacja spowodowana zarówno zanieczyszczeniami ze źródeł komunalnych, jak i rolniczych, które nawet pomimo znacznej redukcji, nadal mają istotny wpływ na stan troficzny jezior.

Na podstawie przeprowadzonych ocen na 19 stanowiskach pomiarowych dla badanych JCWP przejściowych i przybrzeżnych stwierdzono zły stan wód. Jakość wód Zatoki Pomorskiej zależna jest od wód Zalewu Szczecińskiego, zanieczyszczanego głównie przez rzekę Odrę. Rzeki wpływające do Zalewu Szczecińskiego oraz Bałtyku niosą z wodami znaczące ilości azotu i fosforu, w konsekwencji powodując eutrofizację tych wód. Jedynie w przypadku wód przybrzeżnych JCWP Dziwna - Świna zaobserwowano niewielką poprawę stanu elementów biologicznych, co wpłynęło na podwyższenie ich stanu ekologicznego ze złego na słaby.

W 2014 r. badania stanu chemicznego wód podziemnych na terenie województwa zachodniopomorskiego przeprowadzone zostały w ramach monitoringu operacyjnego w 24 punktach pomiarowych. Zakres badań obejmował oznaczenie 46 wskaźników fizykochemicznych. W wyniku badań stwierdzono, że:

– w 17 punktach (około 71%) występowały wody o dobrym i zadowalającym stanie chemicznym (tj. II klasy i III klasy),
– w 7 punktach (około 29%) występowały wody niezadowalającej i złej jakości (tj. IV klasy w Świnoujściu i Stepnicy oraz V klasy w Koszewku, Bielicach i Świnoujściu),
– nigdzie nie odnotowano występowania wód bardzo dobrej jakości (I klasy).

Istotny wpływ na kształtowanie się chemizmu wód jak w latach poprzednich, miały związki żelaza i manganu. Występowanie wyższych stężeń azotanów w wodach podziemnych stwierdzono na obszarze w zlewni rzeki Płoni - szczególnie narażonym na zanieczyszczenie związkami azotu pochodzenia rolniczego. Zanieczyszczenie wód azotanami stwierdzono w miejscowości Koszewko (PL7/2156), a zagrożenie zanieczyszczeniem wód azotanami stwierdzono w miejscowości Bielice (2523). Podwyższone stężenia pestycydów wystąpiły także w wodach podziemnych badanych wokół zlikwidowanego mogilnika w miejscowości Smolnica.

***** Jednolitą częścią wód powierzchniowych (JCWP) jest oddzielny i znaczący element wód powierzchniowych: jezioro (włączając w to inne naturalne zbiorniki, np. naturalne stawy), sztuczny zbiornik wodny, ciek (struga, strumień, potok, rzeka, kanał), a także fragment morskich wód wewnętrznych, przejściowych lub przybrzeżnych.

3.1.8.3. Gleby i opady atmosferyczne

Badania jakości gleb ornych wykonywane są w cyklach 5-letnich przez IUNG - PIB. W ramach Raportu o stanie środowiska w województwie zachodniopomorskim (WIOŚ 2010-2011) w 2010 r. w 9 punktach pomiarowych wykonano badania chemizmu gleb, które wykazały znikome zakwaszenie próbek. W większości punktów pomiarowo - kontrolnych gleby posiadały odczyn obojętny lub zasadowy i charakteryzowały się niską, naturalną zawartością siarki siarczanowej. Zawartość kadmu, miedzi, niklu, ołowiu i cynku w badanych glebach była niska i wskazywała na brak zanieczyszczenia metalami ciężkimi. W 5 badanych punktach pomiarowo-kontrolnych stwierdzono podwyższoną zawartość wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych (WWA).

Niewielkie zanieczyszczenie gleb przez WWA zaobserwowano w 3 punktach, a w jednym punkcie wykazano, że gleba jest zanieczyszczona w związku z wypasem zwierząt i produkcją siana (Drawsko Pomorskie) i nie należy jej przeznaczać na użytki zielone.

Analiza wyników badań monitoringowych chemizmu opadów atmosferycznych i depozycji zanieczyszczeń do podłoża, prowadzonych przez WIOŚ (2014) w sposób ciągły w latach 1999-2013 wykazała, że całkowite roczne obciążenie powierzchniowe ładunkiem badanych substancji deponowanych z atmosfery przez opady na obszarze województwa zachodniopomorskiego w 2013 r. kształtowało się na poziomie niższym od średniego z wielolecia o 20,5%, przy niższej średniorocznej sumie opadów o 5,3%. Wniesiony wraz z opadami w 2013 r. ładunek siarczanów zmalał o 26,1%, w porównaniu do średniego ładunku z lat 1999-2012, ładunek chlorków o 28,9%, azotynów i azotanów o 10,9%, azotu amonowego o 21,7%, azotu ogólnego o 16%, fosforu ogólnego o 3,4%, sodu o 34,2%, potasu o 13,3%, magnezu o 3,8%, cynku o 38,0%, ołowiu o 48,8%, kadmu o 33,9%, niklu o 53,7% i chromu ogólnego o 76,9% oraz wolnych jonów wodorowych o 39,5%. Wzrost depozycji odnotowano dla: wapnia o 10,9% i miedzi o 6,4%.

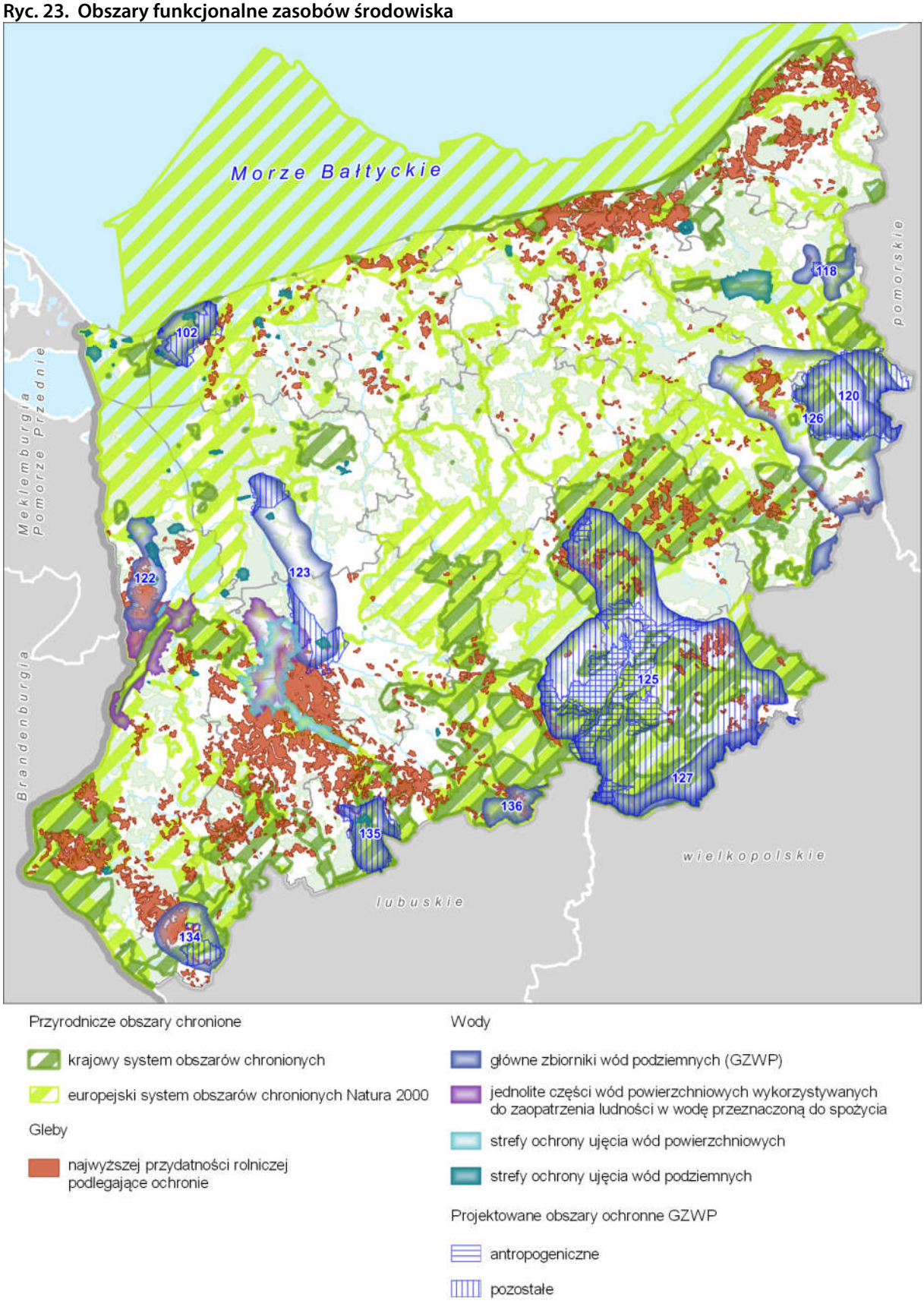
3.1.8.4. Pola elektromagnetyczne

Najliczniejsze źródła promieniowania elektromagnetycznego to obiekty elektroenergetyczne oraz stacje bazowe telefonii komórkowej. Linie i stacje elektroenergetyczne są źródłami pól o częstotliwości 50 Hz. W województwie zachodniopomorskim występują linie przesyłowe o napięciu: 400 kV, 220 kV i dystrybucyjne o napięciu 110 kV oraz stacje elektroenergetyczne, zarówno w sieci przesyłowej (Krajnik, Moryń, Glinki, Police, Dunowo, Żydowo), jak i dystrybucyjnej rozrzucone po całym województwie.

Wśród elektrowni działających na obszarze województwa wyróżnić można PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra w skład którego wchodzą: Elektrownia Dolna Odra, Elektrownia Pomorzany i Elektrownia Szczecin.

Pomiary monitoringowe poziomów pól elektromagnetycznych na terenie województwa zachodniopomorskiego zostały wykonane w 45 punktach w każdym roku pomiarowym - po 15 pomiarów w miejscach dostępnych dla ludności: w centralnych dzielnicach lub osiedlach miast o liczbie mieszkańców przekraczającej 50 tys., w pozostałych miastach oraz na terenach wiejskich. Na przełomie ostatnich lat nie zaobserwowano znaczących zmian średnich poziomów pól elektromagnetycznych na żadnym z trzech kategorii terenów. Jednak dynamiczny rozwój branży telekomunikacyjnej wpływa na wzrost liczby sztucznych źródeł pól elektromagnetycznych w środowisku, co skutkuje nieznacznym wzrostem średnich poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku, zwłaszcza na terenach o dużej gęstości zaludnienia. Pomiary wykonane przez WIOŚ w Szczecinie w 2014 r. nie wykazały przekroczeń poziomów dopuszczalnych pól elektromagnetycznych w środowisku. Średnia arytmetyczna wszystkich wyników pomiarów pól elektromagnetycznych wynosiła 0,54 V/m, co stanowi 8% wartości dopuszczalnej. Niemniej jednak należy pamiętać, iż przy obecnym postępie cywilizacyjnym nie da się wyeliminować promieniowania elektromagnetycznego ze środowiska i dlatego niezbędne jest badanie jego poziomów.

Ryc. 23. Obszary funkcjonalne zasobów środowiska



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

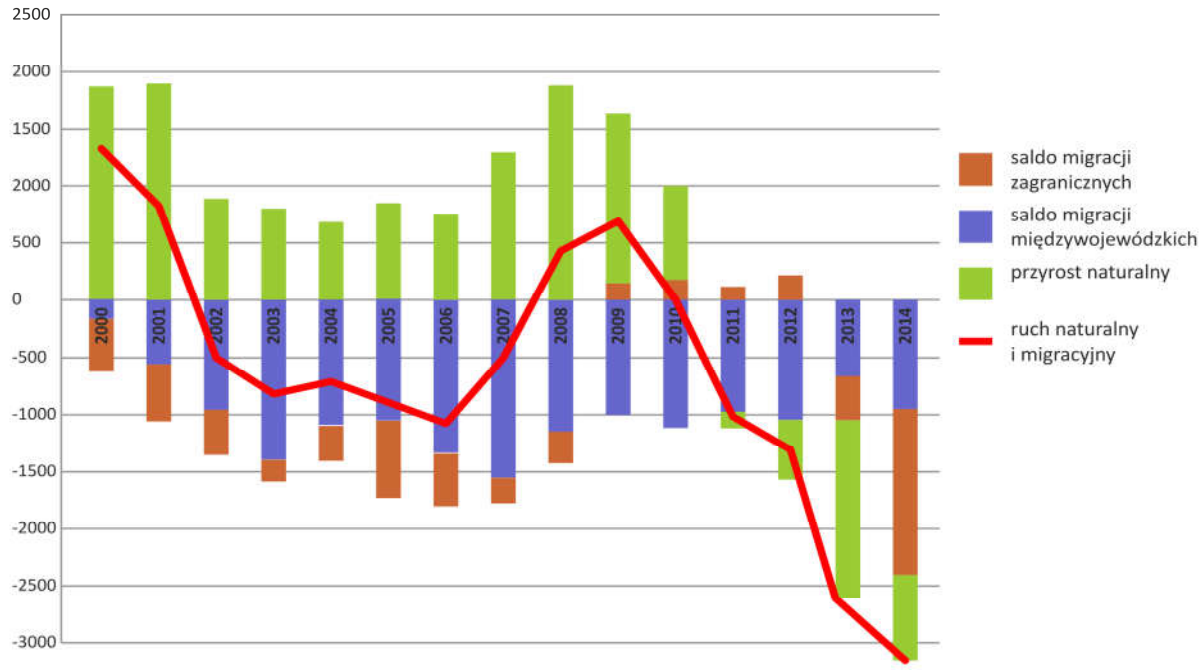
3.2. Ludność

Sytuacja ludnościowa województwa stanowi jeden z najistotniejszych czynników warunkujących rozwój regionu. Obszary koncentracji ludności stanowią najważniejsze ośrodki wzrostu społeczno-gospodarczego. Sytuacja demograficzna - zwłaszcza w zakresie migracji - stanowi też istotny wskaźnik sytuacji gospodarczej i warunków życia ludności. Województwo zachodniopomorskie cechuje wysoki odpływ ludności do innych województw głównie do Mazowsza i Wielkopolski. Nie bez znaczenia jest również ruch naturalny, a w szczególności spadająca liczba urodzeń, wynikająca ze spadku dzietności oraz odpływu młodych osób w wieku rozrodczym poza region.

Liczba ludności województwa wg stanu podanego przez GUS na koniec roku 2014 wyniosła 1 715,4 tys., co stanowi 4,46% liczby mieszkańców całego kraju. Pod względem liczby ludności województwo zachodniopomorskie znajduje się na 11. miejscu w kraju. W stosunku do stanu z roku 2011 liczebność spadła o 7308 osób. W tym okresie liczba ludności miejskiej zmniejszyła się o 8317 osób, a ludności wiejskiej wzrosła o 1009 osób. Odsetek ludności mieszkającej w miastach wynosi około 68%, co umiejscawia województwo zachodniopomorskie na 3. miejscu w kraju, po województwach śląskim (77,26%) i dolnośląskim (69,28%).

Z uwagi na znaczącą korektę liczby ludności w roku 1999 i 2010, wykonaną przez GUS po spisach powszechnych, zmiana zaludnienia w dłuższych okresach nie poddaje się prostym ocenom (GUS odnotował w roku 1999r. spadek liczby mieszkańców województwa w stosunku do roku poprzedniego o prawie 35 tys. i wzrost o 30,5 tys. w roku 2010). Z tego powodu należy się baczniej przyjrzeć dwóm składowym decydującym o zmianie liczby ludności, tj. ruchowi migracyjnemu (wewnętrznemu i zagranicznemu) oraz ruchowi naturalnemu.

Ryc. 24. Zmiana liczby ludności województwa w latach 2000-2014



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

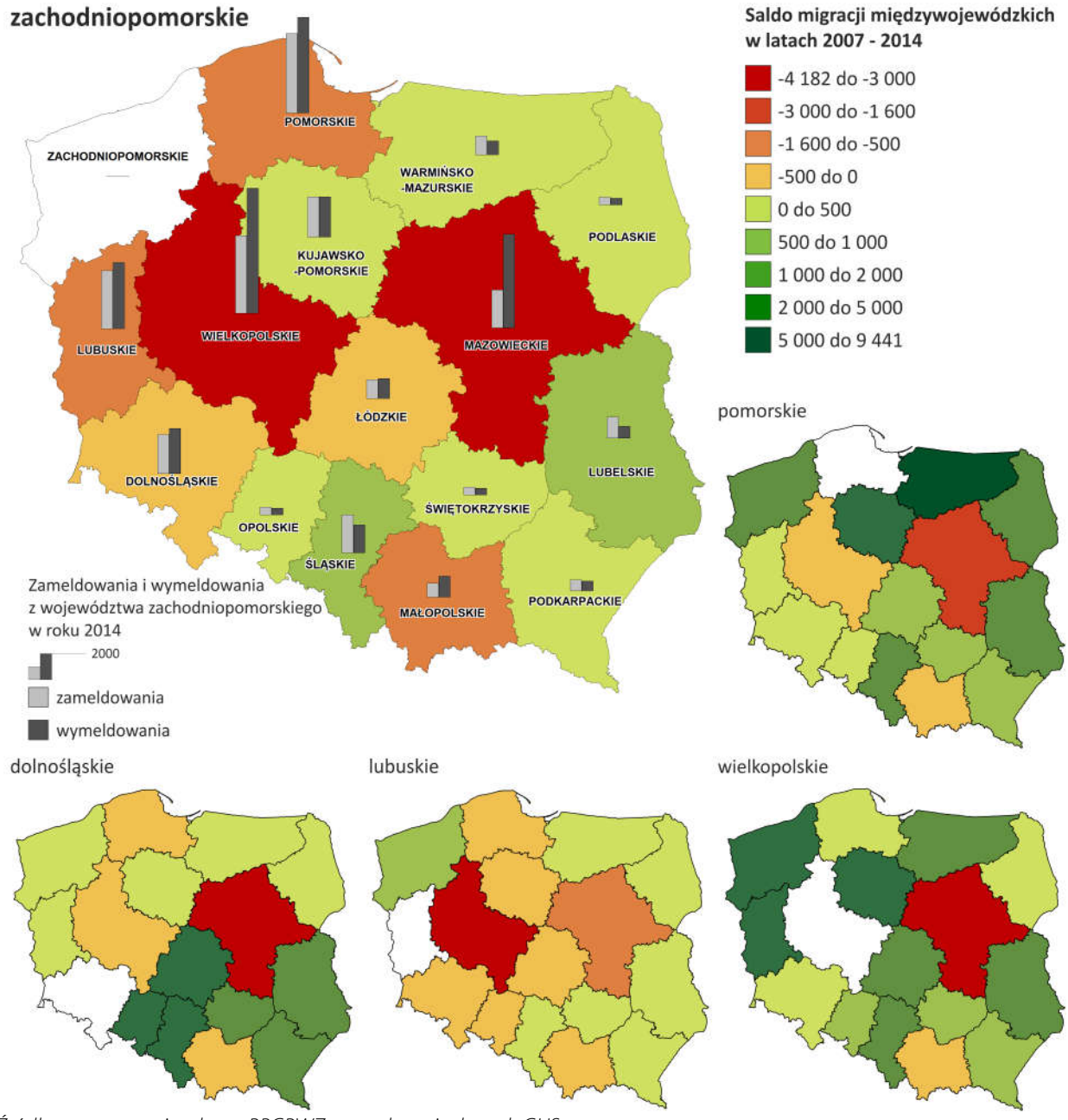
3.2.1. Migracje

Największy wpływ na zmianę liczby ludności województwa w XXI w. miało saldo migracji, które przez cały badany okres jest ujemne (Ryc. 24.). Decydujący wpływ na to miało stały odpływ ludności do innych województw (migracje międzywojewódzkie). Saldo migracji zagranicznych w latach 2009-2012 było co prawda dodatnie, jednak nie zdołało to przeważyć wysokiego ujemnego salda migracji międzywojewódzkich (krajowych). W roku 2013 saldo migracji zagranicznych ponownie zaczęło przyjmować wartości ujemne, by w 2014 r. osiągnąć najniższą wartość - 1452 osoby. Najwięcej osób ubyło w migracjach międzywojewódzkich w roku 2007 (1545). W sumie w latach 2000-2014 z przyczyn migracyjnych ubyło w województwie 18119 osób, w tym w migracjach zagranicznych 3210 i w migracjach międzywojewódzkich 14909 osób.

Najwięcej osób wyprowadza się do województwa wielkopolskiego (8,4 tys. w ciągu 6 lat), mazowieckiego (6,3 tys.) i pomorskiego (6,3 tys.). Największe ujemne saldo migracji województwo zachodniopomorskie ma z województwami mazowieckim, wielkopolskim i pomorskim. Porównanie migracji wybranych województw sąsiednich pokazuje, że dominującą rolą w przyciąganiu ludności mają: Wielkopolska z Poznaniem, która przyciąga ludność z województw

Polski Zachodniej, Dolny Śląsk - jako kierunek migracji ludności ze Śląska Opolskiego i Górnego Śląska, oraz województwo pomorskie, które ma dodatnie salda migracji z województwami sąsiednimi.

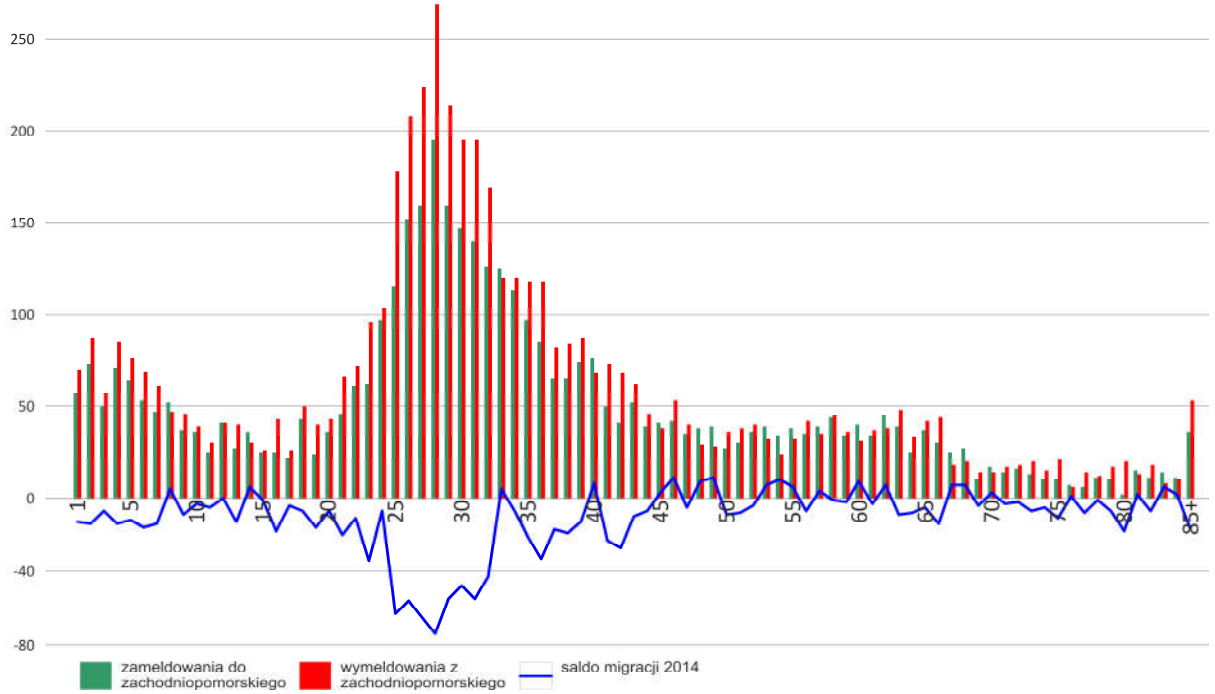
Ryc. 25. Migracje międzywojewódzkie wybranych województw w latach 2007-2014



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Analizując wiek migrantów w roku 2014, kiedy saldo migracji województwa zachodniopomorskiego z resztą kraju wyniosło -920 osób, zaobserwować można, że największą grupę opuszczających województwo stanowią osoby w wieku 25-32 lata (Ryc. 26.). Dla tych roczników jest też największe ujemne saldo migracji (łącznie -459). Lekkie nadwyżki przyjeżdżających do województwa nad wyjeżdżającymi dotyczą jedynie wybranych roczników w wieku produkcyjnym niemobilnym osób w wieku 45-68 lat.

Ryc. 26. Migracje międzywojewódzkie województwa zachodniopomorskiego wg wieku migrantów w 2014 r.

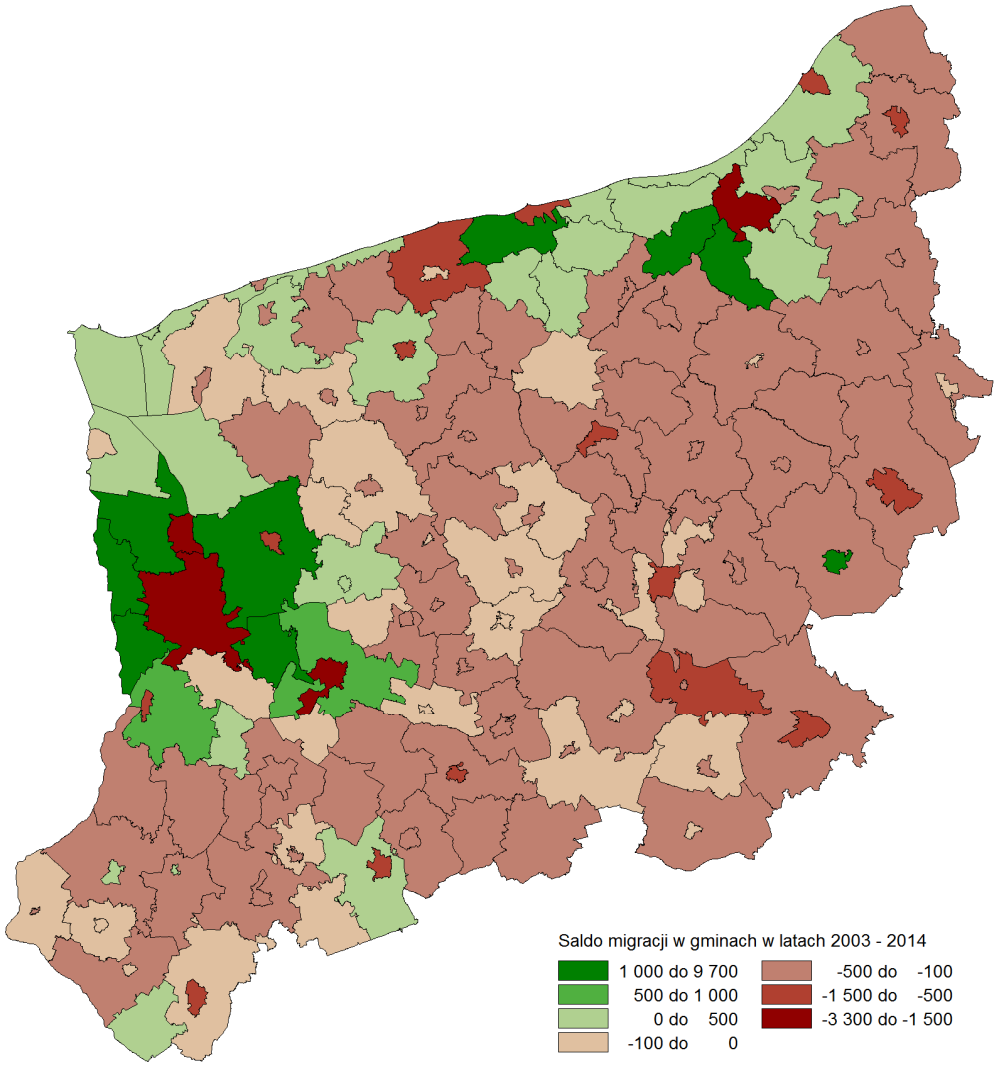


Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Obserwując migracje w latach 2003 - 2014 wewnątrz województwa w przekroju gminnym można wyraźnie zauważyć skupianie się ludności na dwóch obszarach: wokół Szczecina oraz wokół Koszalina i Kołobrzegu. Dodatnie saldo migracji występowało na obszarach wiejskich wokół tych miast. Większość terenów wiejskich graniczących z Koszalinem i Szczecinem, odnotowała dodatnie saldo migracji. Dodatnie saldo migracji odnotowało również miasto Świnoujście oraz nadmorskie tereny wiejskie gmin: Darłowo, Mielno, Będzino, Ustronie Morskie, Kołobrzeg, Rewal, Dziwnów i Międzyzdroje, a także tereny wiejskie gmin: Barlinek, Gryfice, Gryfino, Stargard, Kamień Pomorski, Sianów. W trzech miastach (Chojna, Trzcińsko-Zdrój i Borne Sulinowo) wystąpiło dodatnie saldo migracji, a na terenach wiejskich tych gmin saldo ujemne.

W całym województwie występuje silny trend dezurbanizacyjny, który w roku 2003 dotknął również Szczecin. Saldo migracji Szczecina w latach 2003-2010 (oprócz roku 2005) było ujemne, osiągając najniższą wartość w roku 2008 (783 osoby). Następnie w latach 2009 i 2010 zaczęło stopniowo rosnąć i od 2011 r. było dodatnie, osiągając wartość +162 osoby w 2013 r. Miastem o największym ujemnym saldzie migracji jest Stargard, który w latach 2003-2014 ani razu nie miał dodatniego salda migracji. Najwięcej osób ubyło stamtąd w roku 2005 (-383). Gminą, która w omawianym okresie zyskała najwięcej mieszkańców jest Dobra (Szczecińska) - w latach 2003-2014 miała niezmiennie dodatnie saldo migracji. Najwięcej osób przybyło tam w roku 2007 (+971).

Ryc. 27. Saldo migracji w gminach województwa w latach 2003 - 2014 (w liczbach bezwzględnych)



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

3.2.2. Przyrost naturalny

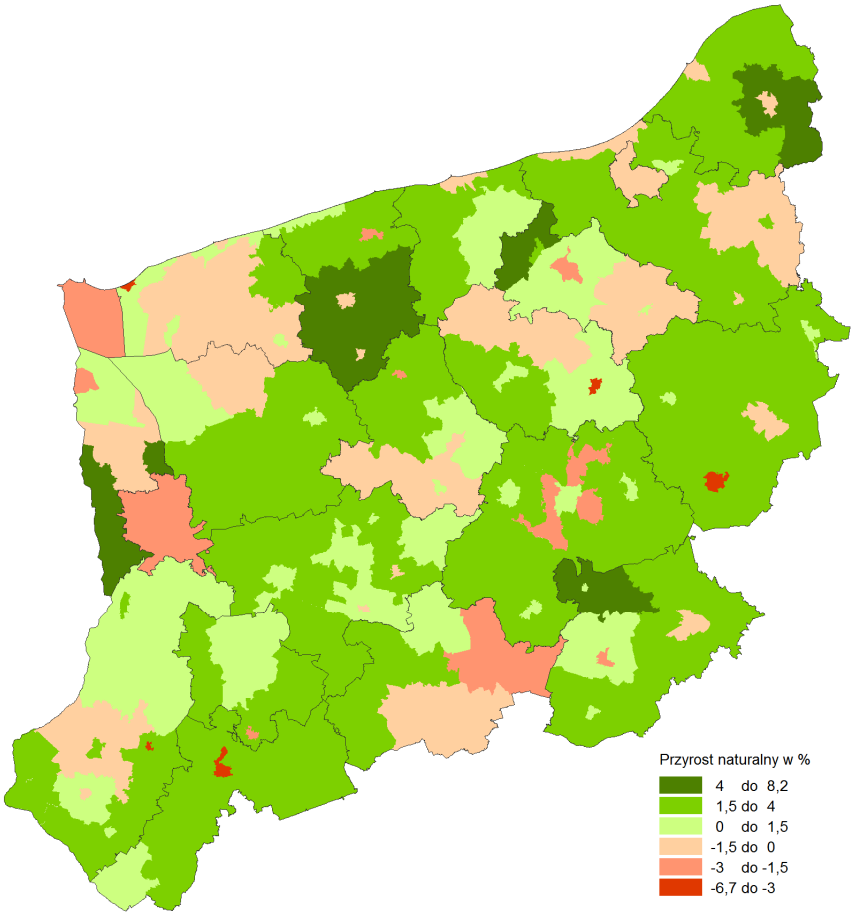
W latach 2003-2010 przyrost naturalny w województwie zachodniopomorskim był dodatni, przyjmując najwyższe wartości w latach 2008 (1870) i 2009 (1477). Od roku 2011 przyrost naturalny przyjmuje wartości ujemne, osiągając najniższą wartość w roku 2013 (-1561). W Polsce przyrost naturalny był ujemny w latach 2003-2005 oraz od roku 2013, zaś w latach 2006-2012 przyjmował wartości dodatnie. Dodatni przyrost naturalny w województwie spowodowany był głównie wysokim przyrostem na terenach wiejskich województwa, wahającym się od 3,5 na tysiąc mieszkańców w 2000 r. do 1,0 na tysiąc mieszkańców w roku 2014. Wskaźnik ten był średnio o 1,5 wyższy niż średnia dla polskiej wsi. Wskaźnik ten w miastach województwa zachodniopomorskiego do roku 2006 był wyższy niż średnia w Polsce, jednak od roku 2009 jest on już stale niższy, średnio o 0,68.

Tabela 10. Przyrost naturalny w województwie zachodniopomorskim i w Polsce

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Przyrost zachodniopo-morskie	791	677	841	754	1291	1870	1477	811	-147	-526	-1561	-749
Zachodniopomorskie - wieś/1000 os.	2,1	2,0	1,9	2,2	2,2	2,2	2,5	2,0	1,3	1,5	0,7	1,0
Polska - wieś/1000 os.	0,2	0,3	0,3	0,6	0,8	1,5	1,2	1,3	0,8	0,7	0,2	0,7
Zachodniopomorskie - miasto/1000 os.	-0,2	-0,3	-0,1	-0,3	0,1	0,6	0,1	-0,2	-0,7	-1,1	-1,7	-1,1
Polska -miasto/1000 os.	-0,7	-0,5	-0,4	-0,2	0,0	0,5	0,6	0,6	0,01	-0,39	-0,92	-0,52

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 28. Przyrost naturalny w województwie zachodniopomorskim łącznie w latach 2003-2014



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Na zmianę liczby ludności wpływa ruch naturalny i ruch migracyjny. W ciągu ostatnich 12 lat zsumowana liczba emigracji, imigracji, urodzeń i zgonów wyniosła -11032 osoby. W tym okresie saldo migracji przez cały czas pozostawało ujemne. W latach 2003-2010 przyrost naturalny w województwie był co prawda dodatni i w niewielkim stopniu rekompensował ubytki ludności spowodowane migracjami, jednak w latach 2011-2014 sam przyrost również przyjął wartości ujemne, co dodatkowo zwiększyło ubytek ludności.

Analizując przestrzenny rozkład zjawisk demograficznych wewnątrz województwa (w przekroju gminnym) zauważalne są obszary wzrostu liczby ludności, skorelowane wyraźnie z obszarami dodatniego salda migracji (obejmują tereny wokół Szczecina, Koszalina i Kołobrzegu), a także nieliczne gminy wiejskie, które wzrost liczby ludności zawdzięczają dodatniemu przyrostowi naturalnemu. W obszarach peryferyjnych (centralna i południowo-wschodnia część województwa) nastąpił spadek liczby ludności - w gminach tych ujemne saldo migracji było większe niż dodatni przyrost naturalny, a w jedenastu obszarach wiejskich gmin (Bierzwnik, Chojna, Dobra, Drawno, Golczewo, Krzęcin, Sławoborze, Tuczno, Tychowo, Węgorzyno, Złocieniec) zarówno przyrost naturalny, jaki i saldo

migracji były ujemne. Spadek liczby ludności odnotowano też w niemal wszystkich miastach (wyjątkami są związane z zasiedleniem osiedli powojskowych Borne Sulinowo - całe miasto oraz Chojna). Wzrost odnotowały również Goleniów, Maszewo i Moryń.

Na terenie województwa zmiany liczby mieszkańców są zróżnicowane przestrzennie i można wyróżnić 6 typów obszarów:

1) obszary depopulacji, które:
   - miały zarówno ujemne saldo migracji, jak i ujemny przyrost naturalny (typ 1),
   - miały dodatni przyrost naturalny, ale przewyższało go ujemne saldo migracji (typ 2) - tego typu obszarów jest w województwie najwięcej,
   - miały dodatnie saldo migracji, ale przewyższał je ujemny przyrost naturalny (typ 3) - tego typu obszarów jest w województwie najmniej,
2) obszary wzrostu liczby ludności, które:
   - miały zarówno dodatnie saldo migracji, jak i dodatni przyrost naturalny (typ 4),
   - miały ujemne saldo migracji i przewyższający je dodatni przyrost naturalny (typ 5),
   - miały ujemny przyrost naturalny niwelowany dodatnim saldem migracji (typ 6).

3.2.3. Struktura ludności według płci i wieku

W województwie zachodniopomorskim w 2014 r. na 100 mężczyzn przypadało 105 kobiet. Współczynnik ten wynosił 105 w latach 2002-2003 oraz od roku 2010 do 2014. W latach 2004-2009 wynosił on 106. Na terenie całego województwa można zaobserwować wyraźną przewagę kobiet w miastach, gdzie wskaźnik wynosi średnio 109. Jedynie w czterech małych miastach liczba mężczyzn jest większa, niż liczba kobiet. Są to Drawno, Dobrzany, Pełczyce i Polanów.

Tabela 11. Wskaźnik obciążenia demograficznego dla poszczególnych województw

	Wskaźnik obciążenia demograficznego, 2014 r.	Wskaźnik zastąpienia ludności w wieku produkcyjnym w latach 2014-2024
POLSKA	58,8	71,0%
OPOLSKIE	55,6	64,6%
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	55,7	74,3%
ZACHODNIOPOMORSKIE	56,7	65,0%
LUBUSKIE	56,8	67,9%
DOLNOŚLĄSKIE	57,5	60,8%
PODKARPACKIE	57,6	84,3%
PODLASKIE	57,8	75,0%
KUJAWSKO-POMORSKIE	58,1	72,7%
ŚLĄSKIE	58,2	61,5%
WIELKOPOLSKIE	58,4	76,4%
MAŁOPOLSKIE	59,2	82,0%
POMORSKIE	59,2	76,5%
ŚWIĘTOKRZYSKIE	59,9	68,9%
LUBELSKIE	60,2	76,7%
MAZOWIECKIE	61,4	71,3%
ŁÓDZKIE	61,5	64,0%

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

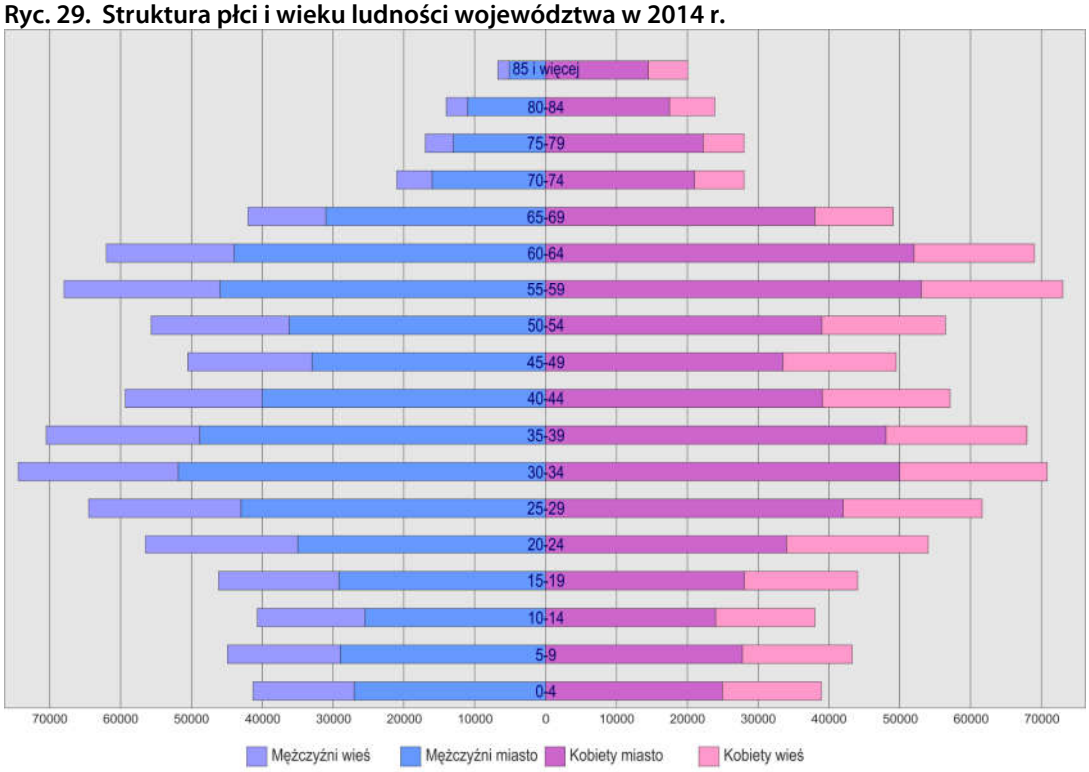
W województwie zachodniopomorskim problemem jest mała liczba osób w wieku przedprodukcyjnym stanowiąca 17,47% ludności (mniej od średniej krajowej wynoszącej 18,04%). Roczniki, które w ciągu najbliższych 10 lat osiągną wiek produkcyjny są mniej liczne niż roczniki, które w tym okresie osiągną wiek emerytalny. W 2014 r. wskaźnik zastąpienia ludności - obliczony jako stosunek liczby osób, które wejdą w wiek produkcyjny w najbliższych 10 latach, do liczby osób, które osiągną wiek poprodukcyjny - wyniósł 65% (średnia krajowa wynosi 71%).

Tabela 12. Udział osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym w liczbie mieszkańców poszczególnych województw

	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny
POLSKA	18,04%	62,97%	18,99%
DOLNOŚLĄSKIE	16,79%	63,50%	19,71%
KUJAWSKO-POMORSKIE	18,33%	63,25%	18,41%
LUBELSKIE	18,09%	62,42%	19,49%
LUBUSKIE	18,28%	63,76%	17,96%
ŁÓDZKIE	16,85%	61,93%	21,21%
MAŁOPOLSKIE	19,03%	62,82%	18,16%
MAZOWIECKIE	18,52%	61,95%	19,53%
OPOLSKIE	16,16%	64,27%	19,57%
PODKARPACKIE	18,83%	63,47%	17,71%
PODLASKIE	17,66%	63,39%	18,95%
POMORSKIE	19,47%	62,82%	17,71%
ŚLĄSKIE	16,82%	63,19%	19,99%
ŚWIĘTOKRZYSKIE	17,04%	62,56%	20,41%
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	18,76%	64,23%	17,01%
WIELKOPOLSKIE	19,21%	63,13%	17,66%
ZACHODNIOPOMORSKIE	17,47%	63,81%	18,71%

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 29. Struktura płci i wieku ludności województwa w 2014 r.



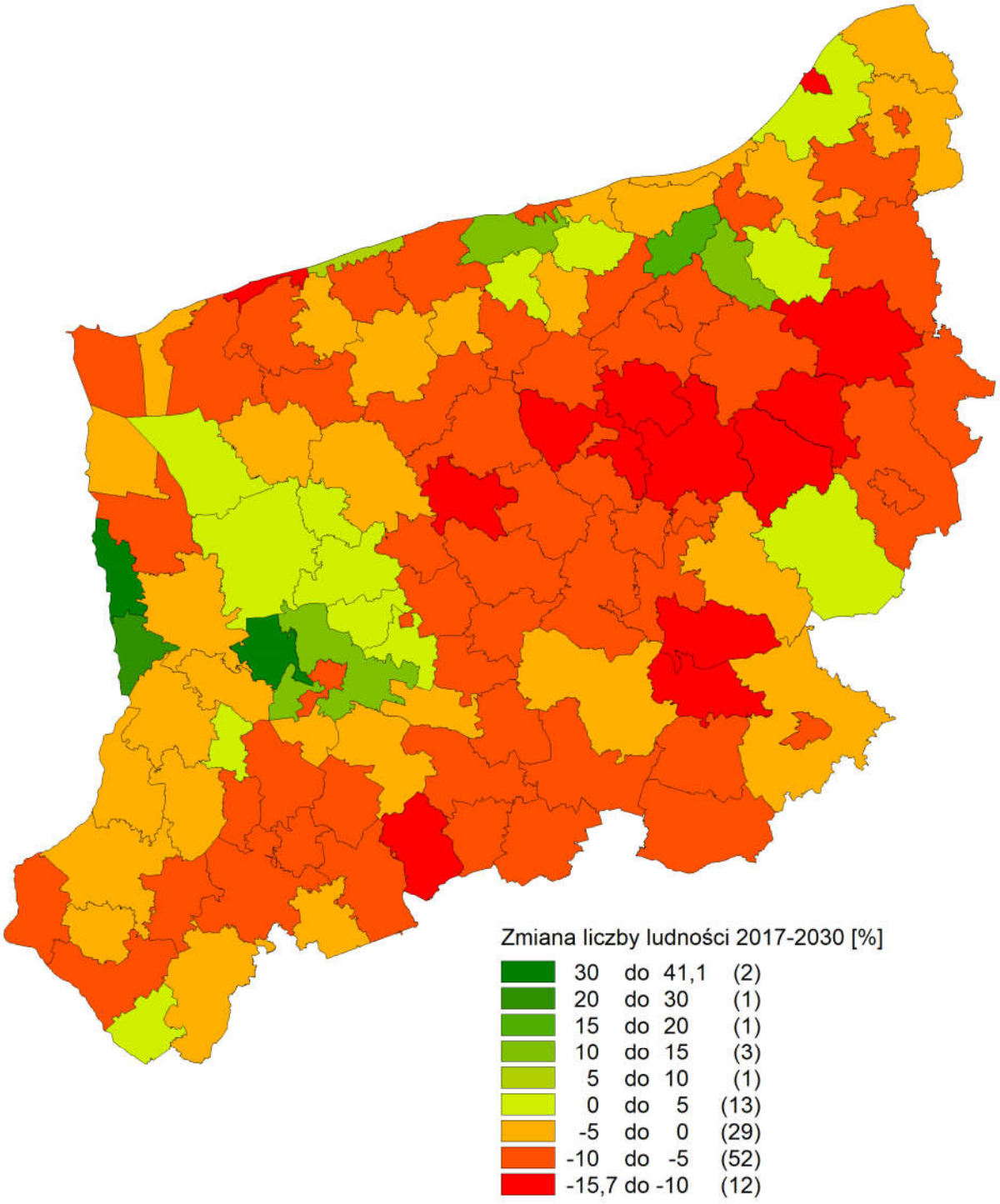
Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

3.2.4. Prognoza demograficzna

Prognoza demograficzna GUS przewiduje spadek liczby ludności województwa zachodniopomorskiego z 1 704 918 osób w 2017 r. do 1 636 735 osób w 2030 r. (o 4%). W tym okresie ludność Polski ma zmniejszyć się o 2%. Prognozowane zmniejszenie populacji województwa, będzie wynikiem ujemnego salda ruchu naturalnego (-51,6 tys.), oraz salda migracji wynoszące - 16,6 tys. osób. Odpływ siły roboczej nie będzie rekompensowany, ani wchodzeniem nowych roczników na rynek pracy ani imigracją z innych województw oraz krajów. Na przestrzeni kilkunastu lat odejdzie na emeryturę blisko 117. tys. uprawnionych obywateli, tym samym liczba w wieku poprodukcyjnym

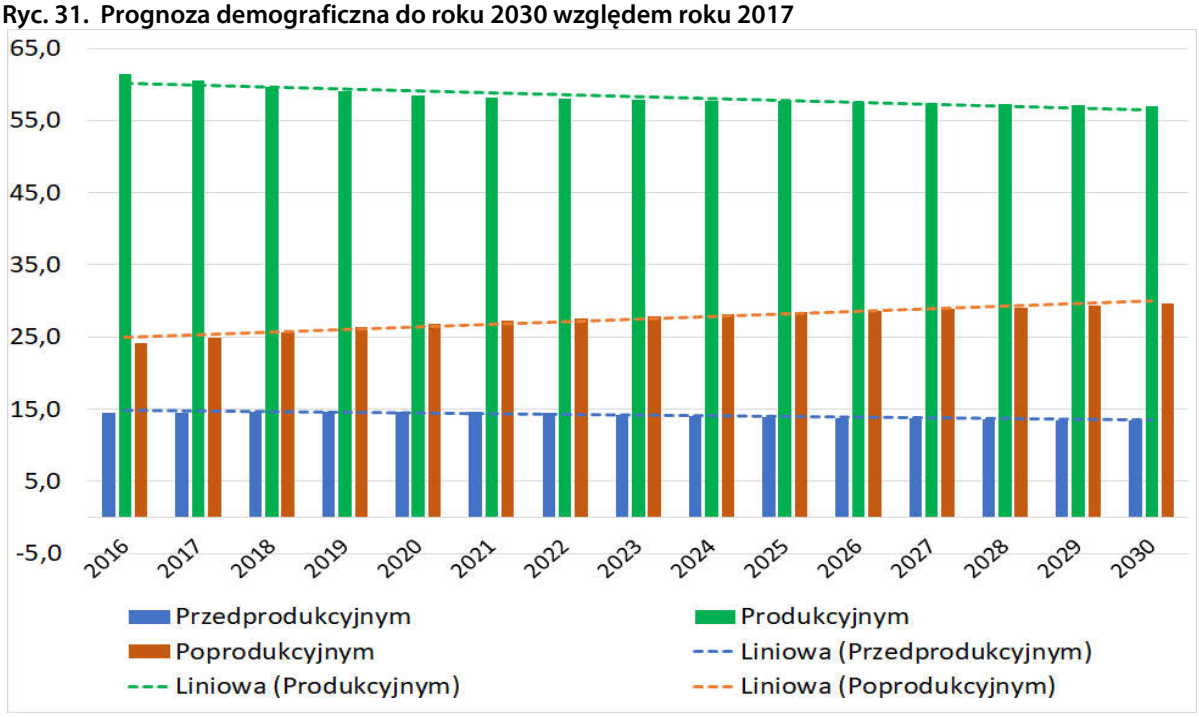
w stosunku do 2017 roku zwiększy się o 78 tys. W tym samym czasie o blisko 30 tys. spadnie liczba dzieci i młodzieży (ludność przedprodukcyjna). Największe ubytki ludności (-10%) prognozowane są w środkowej i wschodniej części województwa (Mirosławiec, Bobolice, Barwice, Rąbino, Grzmiąca, Połczyn-Zdrój, Wierzchowo) natomiast dodatnie saldo wystąpi w sąsiedztwie niektórych gmin ościennych Szczecina, Stargardu, Goleniowa, Darłowa, Koszalina i Kołobrzegu. Rekordowe wzrosty (>30%) występują w gminie Dobra oraz Kobylanka.

Ryc. 30. Prognoza demograficzna do roku 2030 względem roku 2017



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

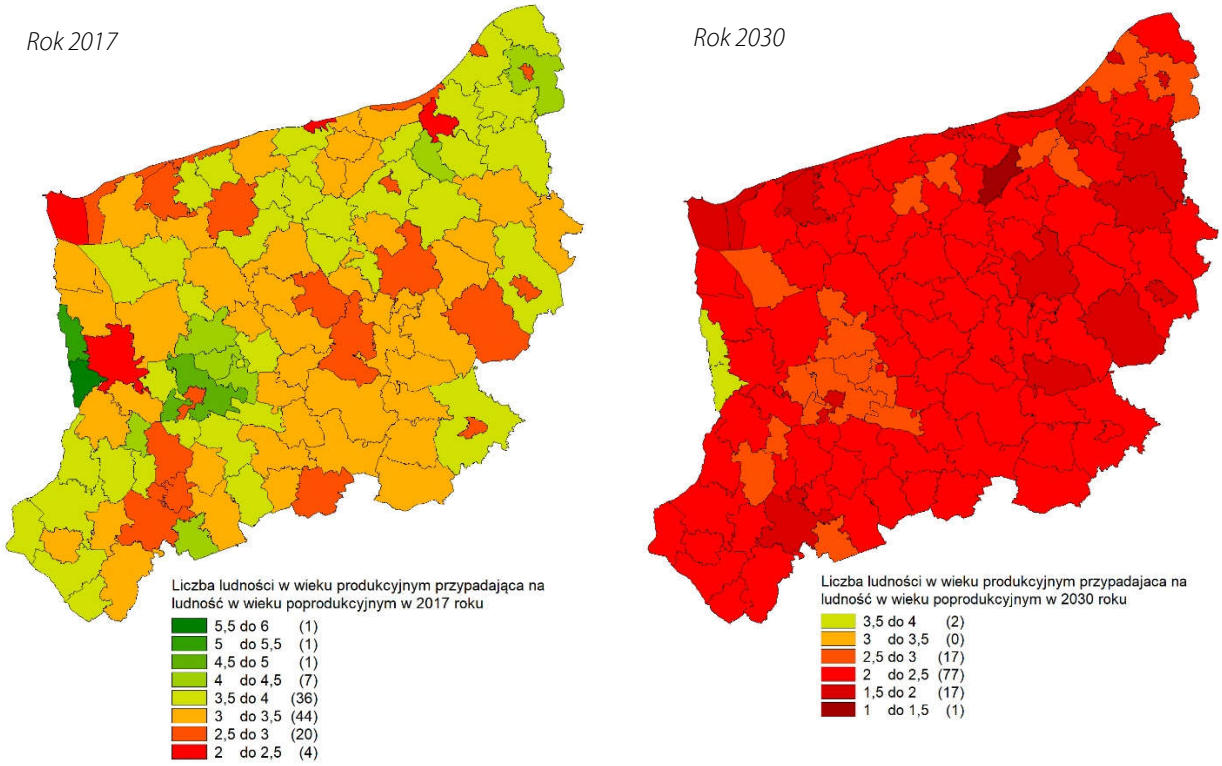
Ryc. 31. Prognoza demograficzna do roku 2030 względem roku 2017



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Prognozowane zmiany demograficzne, poza spadkiem liczby ludności, wskazują również na znaczące zjawisko starzenia się populacji województwa. Mocno ograniczy się podaż ludności w wieku produkcyjnym, przy jednoczesnym wzroście liczby ludności w wieku poprodukcyjnym (pow. 65 lat). Tym samym wzrasta współczynnik obciążenia demograficznego (Ryc. 32). W 2017 r. na jedną osobę w wieku powyżej 65 lat przypadały 3 osoby w wieku produkcyjnym. W 2030 r. będą to już tylko 2 osoby (2,2). Można założyć, że najcięższa sytuacja wystąpi we wschodniej części województwa, jak również w niektórych gminach nadmorskich (Świnoujście, Międzyzdroje). Relatywnie lepiej będzie w przyszczecińskich gminach Dobra i Kołbaskowo.

Ryc. 32. Zmiana liczby ludności w wieku produkcyjnym przypadająca na ludność w wieku poprodukcyjnym



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

3.3. Sieć osadnicza

W województwie zachodniopomorskim w 2014 r. znajdowały się 3 083 miejscowości: 65 miast i 3 018 wsi. Odsetek ludności miejskiej (68,7%) jest wyższy niż średni wskaźnik krajowy, który w 2014 r. wyniósł 60,3%. Województwo zachodniopomorskie znajduje się na trzecim miejscu w Polsce, po śląskim i dolnośląskim, pod względem wskaźnika urbanizacji. W samym Szczecinie mieszka 23,7% mieszkańców województwa, większy odsetek skupienia w największym mieście posiadają jedynie województwa: mazowieckie, łódzkie i podlaskie.

Tabela 13. Ludność miejska według województw

Województwo	Liczba ludności ogółem (2014)	Liczba ludności miejskiej (2014)	Odsetek ludności miejskiej (2014)	Liczba ludności największego miasta (2014)	Odsetek ludności największego miasta (2014)
Polska	38 478 602	23 216 352	60,3%	x	x
Śląskie	4 585 924	3 542 874	77,3%	301 834	6,6%
Dolnośląskie	2 908 457	2 014 847	69,3%	634 487	21,8%
Zachodniopomorskie	1 715 431	1 177 650	68,7%	407 180	23,7%
Pomorskie	2 302 077	1 493 286	64,9%	461 489	20,0%
Mazowieckie	5 334 511	3 427 481	64,3%	1 735 442	32,5%
Łódzkie	2 504 136	1 583 389	63,2%	706 004	28,2%
Lubuskie	1 020 307	643 742	63,1%	124 145	12,2%
Podlaskie	1 191 918	720 900	60,5%	295 459	24,8%
Kujawsko-Pomorskie	2 089 992	1 250 502	59,8%	357 652	17,1%
Warmińsko-Mazurskie	1 443 967	854 265	59,2%	173 831	12,0%
Wielkopolskie	3 472 579	1 912 222	55,1%	545 680	15,7%
Opolskie	1 000 858	520 618	52,0%	119 574	11,9%
Małopolskie	3 368 336	1 637 619	48,6%	761 873	22,6%
Lubelskie	2 147 746	992 787	46,2%	341 722	15,9%
Świętokrzyskie	1 263 176	563 842	44,6%	198 857	15,7%
Podkarpackie	2 129 187	880 328	41,3%	185 123	8,7%

Źródło: obliczenia własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

W latach 2007-2014 liczba mieszkańców miast województwa zachodniopomorskiego zmniejszyła się o 21,6 tys.[14] osób, pomimo że w tym okresie przybyły trzy miasta (1 stycznia 2010 r. prawa miejskie uzyskało Tychowo, 1 stycznia 2011 r. Gościno, 1 stycznia 2014 r. Stepnica). Zwiększyła się za to liczba ludności wiejskiej o 14,0 tys. osób. Za spadek liczby ludności odpowiada ujemne saldo migracji, które w latach 2007-2014 wynosiło 10,0 tys. osób (z samych miast wyjechało prawie 16,9 tys. osób). Jedynie powiaty policki, koszaliński, goleniowski i kołobrzeski oraz Świnoujście odnotowały na przestrzeni ostatniej dekady dodatnie saldo migracji, co spowodowane jest zjawiskiem przenoszenia ludności większych miast na tereny podmiejskie.

3.3.1. Miasta

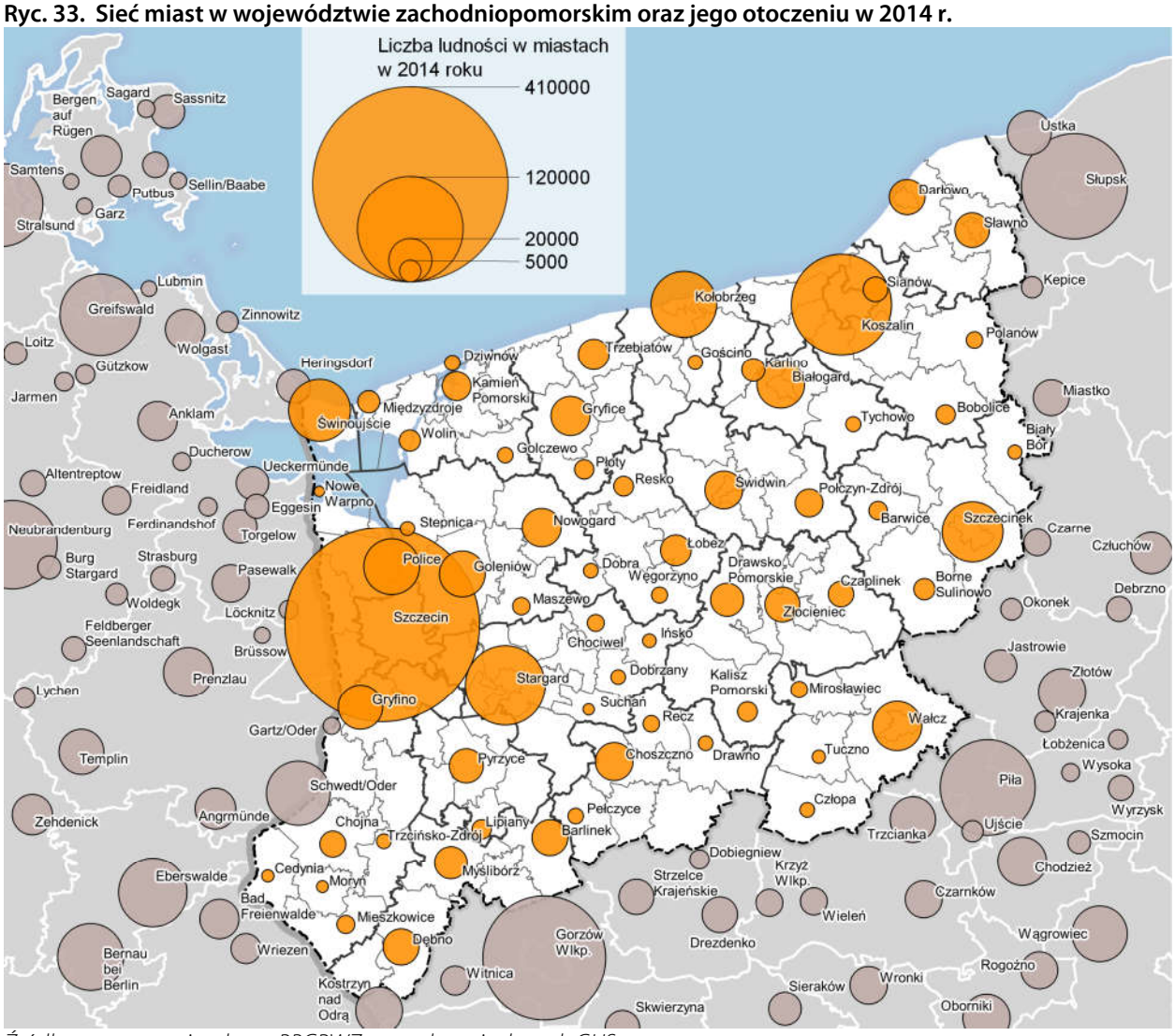
Wśród 65 miast województwa zachodniopomorskiego przeważają miasta małe (poniżej 20 tys. mieszkańców) i bardzo małe (poniżej 5 tys.). 54 miasta (83%) zamieszkuje mniej niż 20 tys. mieszkańców, z czego 33 nie przekraczają 5 tysięcy. W małych miastach mieszka 20% mieszkańców województwa i 28% ludności miejskiej.

W województwie jest 9 średnich miast (od 20 do 100 tys. mieszkańców) zamieszkanych przez niewiele mniejszą liczbę mieszkańców niż 54 miasta małe. Dwa duże miasta - Szczecin i Koszalin - skupiają 30% mieszkańców województwa i 44% ludności miejskiej. W 11 miastach dużych i średnich mieszka prawie połowa populacji województwa.

[14] Zmiany liczby ludności obliczono jako sumę salda migracji i przyrostu naturalnego

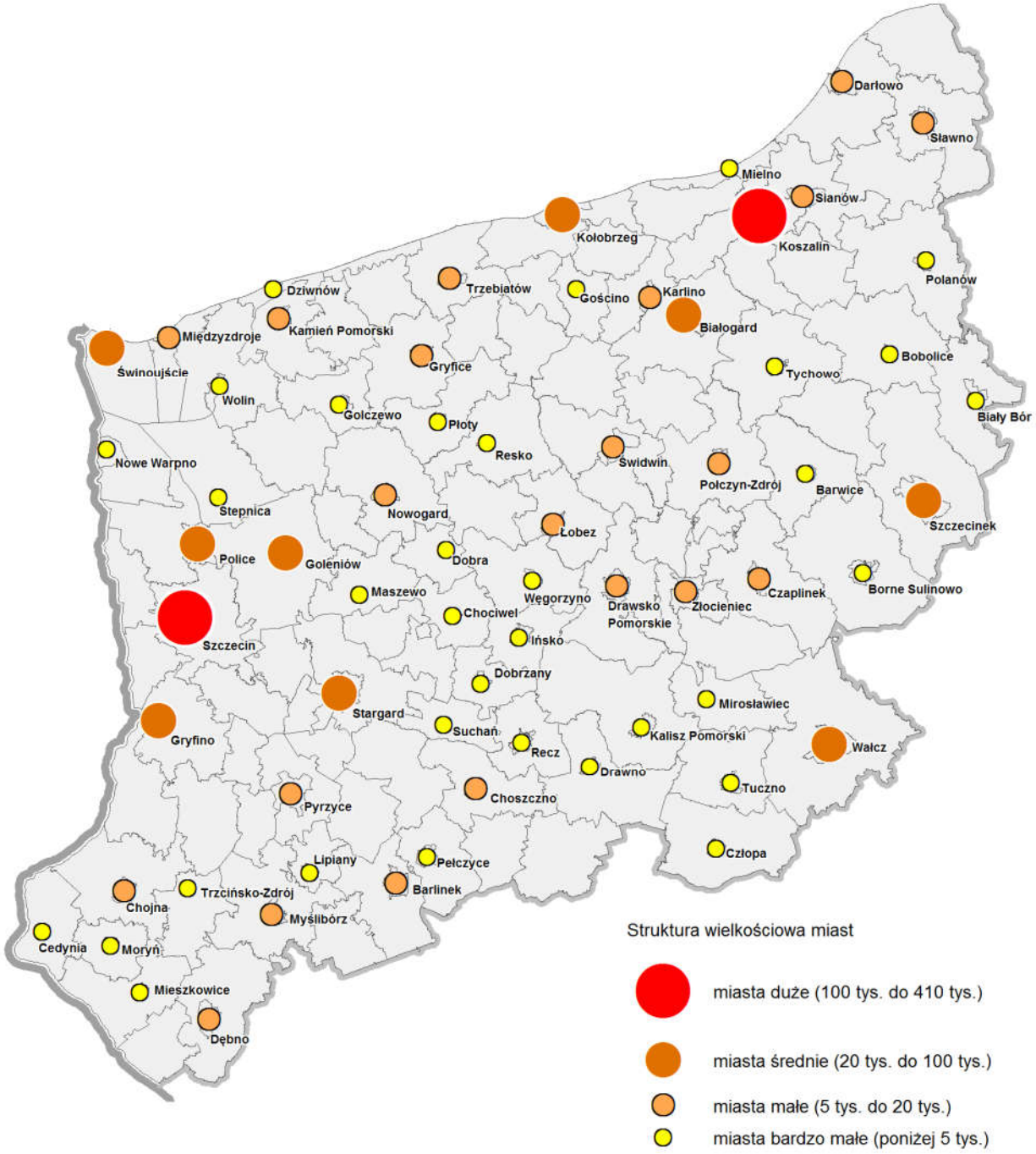
Rozkład przestrzenny miast na terenie województwa jest dość równomierny, jednak jeżeli weźmie się pod uwagę ich wielkość, widać wyraźnie deficyt dużych i średnich ośrodków, a co za tym idzie dostępności do takich miast na znacznym obszarze województwa. Miasta duże i średnie skupiają się przy granicach województwa, głównie na zachodzie i północy. Na południowym wschodzie znajdują się dwa średnie miasta (Szczecinek i Wałcz), w centrum i na południu województwa zlokalizowane są tylko miasta małe.

Ryc. 33. Sieć miast w województwie zachodniopomorskim oraz jego otoczeniu w 2014 r.



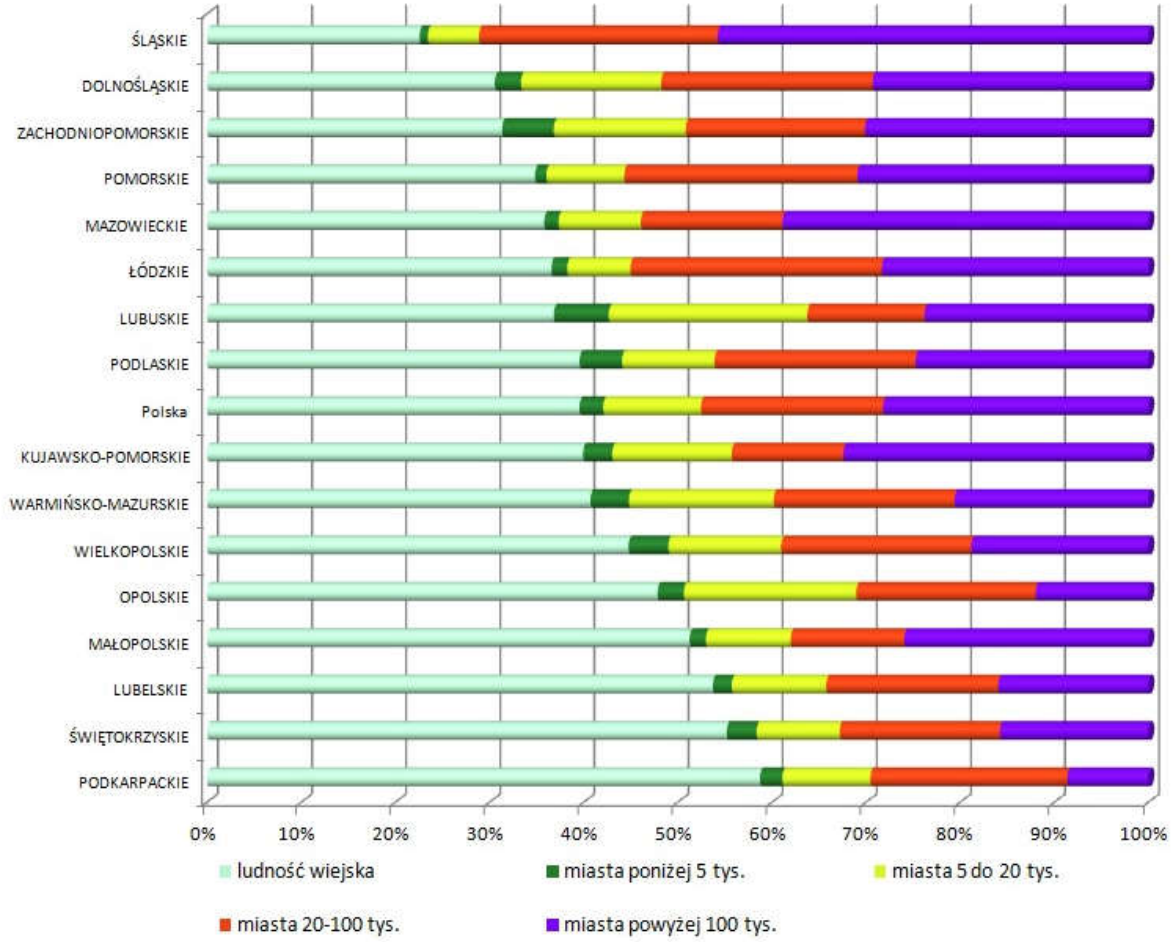
Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 34. Rozkład wielkościowy miast województwa w 2014 r.



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 35. Odsetek ludności miejskiej w województwach w 2013 r. z uwzględnieniem wielkości miast



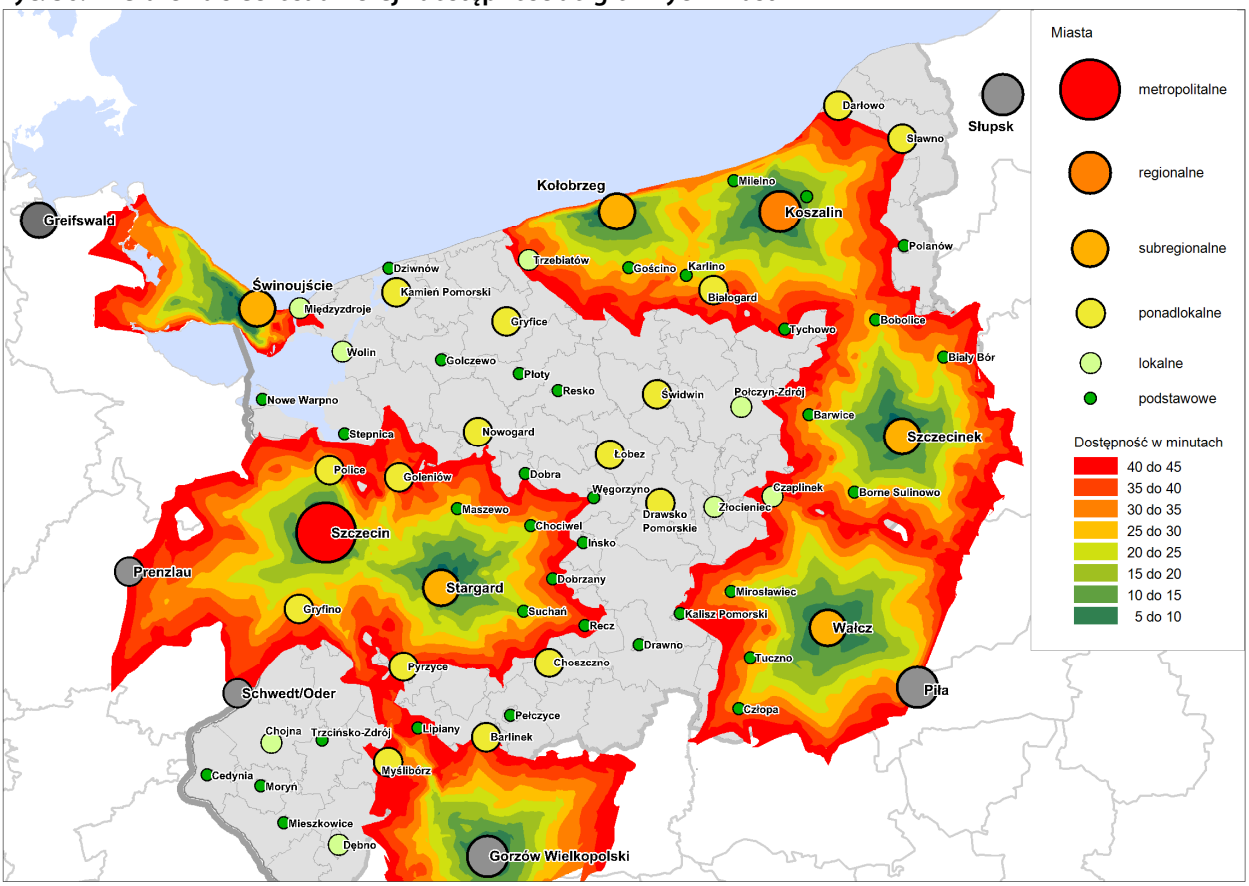
Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS; dane grup wielkościowych miast z 2013 r.

Jednostki osadnicze pełnią różne funkcje w zakresie obsługi mieszkańców, lokujące je na różnych poziomach hierarchicznych sieci osadniczej. W oparciu o założenia teorii miejsc centralnych (W. Christaller, 1933) zakłada się, że każde miasto posiada obszar, który obsługuje ze względu na swoje funkcje centralne. Miasta mające wyższy wskaźnik centralności obsługują większy obszar, a miasta o niższym wskaźniku - mniejszy. Miasta o wyższym wskaźniku obsługują miasta o niższych wartościach.

W celu zbadania struktury hierarchicznej sieci osadniczej przeprowadzono analizę współczynnika unikalności usług dla 65 miast województwa. W badaniu analizowano występowanie 27 rodzajów usług takich jak: targi międzynarodowe, filharmonia, opera, teatr, szkoła wyższa, basen kryty, urząd skarbowy, muzeum, sąd rejonowy, protetyka słuchu, kino, Polskie Składy Budowlane, pielęgniarska opieka długoterminowa (domowa), optyka okularowa, hotel, szpital, sklep Lidl, PKO BP, liceum ogólnokształcące. Każda z usług ma swój wskaźnik unikalności - tym wyższy, w im mniejszej liczbie miast występuje. Suma wskaźników poszczególnych usług decyduje o pozycji miasta w hierarchii.

Najwyższy wskaźnik osiągnął Szczecin - potencjalny ośrodek o znaczeniu europejskim, następnie Koszalin - regionalny ośrodek równoważenia rozwoju. W sieci osadniczej województwa można w dalszej kolejności wyróżnić 5 ośrodków subregionalnych: Stargard, Kołobrzeg, Świnoujście, Szczecinek i Wałcz. Wszystkie te miasta leżą w pobliżu granic województwa, co sprawia, że dostępność centralnej części województwa do ważniejszych ośrodków miejskich jest ograniczona. Istotne oddziaływanie na obszary przygraniczne województwa wywierają miasta leżące w województwach sąsiednich: Gorzów Wielkopolski, Słupsk i Piła.

Ryc. 36. Hierarchia sieci osadniczej i dostępność do głównych miast



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Wyznaczając dostępność czasową drogami kołowymi (0-45 minut) do 7 najważniejszych ośrodków miejskich oraz dodatkowo do Gorzowa Wlkp. zauważamy, że środkowa, południowo-zachodnia i północno-zachodnia część województwa znajduje się poza 45 minutowym zasięgiem dostępu do tych miast. Obszar ograniczonej dostępności obejmuje ok. 50% powierzchni województwa. Ma to wyraźne odzwierciedlenie w depresji społeczno-gospodarczej centralnej części województwa.

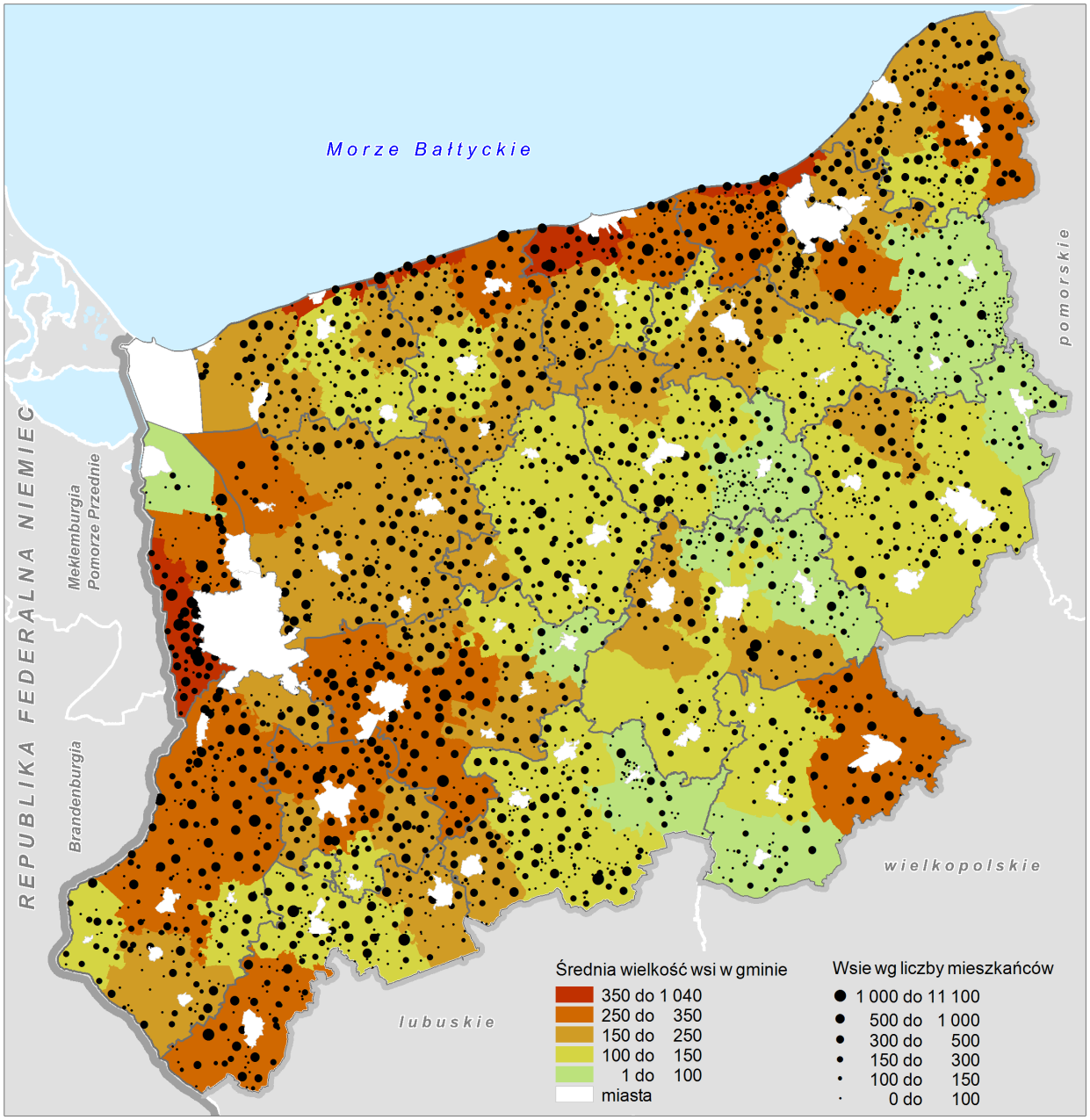
3.3.2. Obszary wiejskie

W latach 2007-2014 liczba ludności wiejskiej wzrosła o przeszło 12 tys. osób. Za wzrost w równym stopniu odpowiadają przyrost naturalny i dodatnie saldo migracji. Zyskują przede wszystkim gminy znajdujące się w strefie oddziaływania Szczecina i Koszalina - tylko gmina Dobra (Szczecińska) odnotowała przyrost o blisko 6,4 tys. osób, głównie w wyniku migracji. Nawet tak wysoki wynik może być niedoszacowany, ze względu na niedopełnienie przez niektórych mieszkańców obowiązku meldunkowego, w celu utrzymania możliwości korzystania z placówek oświatowych i edukacyjnych w mieście. Gminy w centralnej, południowo-zachodniej i wschodniej części charakteryzują się sukcesywnym odpływem ludności z terenów wiejskich.

Ludność wiejska zamieszkuje 3018 miejscowości niebędących miastami (wieś, kolonia, przysiółek, osiedle, osada, osada leśna, schronisko turystyczne), które są skupione w 1 714 sołectwach (wszystkie miejscowości, niebędące miastami rozumiane tu będą jako wsie). Rozlokowane są dość równomiernie - średnio na każde 100 km^2 przypada 14 miejscowości i są to z reguły małe wsie.

Przeciętna miejscowość liczy zaledwie 178 mieszkańców, co przy średniej dla kraju wynoszącej 290 mieszkańców plasuje województwo zachodniopomorskie na 14 miejscu (mniejsze średnie wielkości wsi występują tylko w województwach warmińsko-mazurskim i podlaskim). Blisko 40% zamieszkałych wsi stanowią miejscowości z liczbą mieszkańców do 50 osób, natomiast tylko ok 300 miejscowości zamieszkałych przez co najmniej 400 osób. W jedenastu gminach średnia wielkość miejscowości nie przekracza 100 osób.

Ryc. 37. Wiejska sieć osadnicza w 2012 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Odzwierciedleniem takiego stanu rzeczy jest bardzo mała gęstość zaludnienia wynosząca 25 osób na km^2 (średnia krajowa to 52 osoby na km^2), co skutkuje m.in. znaczącym wzrostem kosztów budowy oraz eksploatacji infrastruktury technicznej. Bardzo rozdrobnione osadnictwo wiejskie w centralnej i wschodniej części województwa, charakteryzujące się dużą liczbą małych jednostek osadniczych, co nie pozwala osiągnąć efektywnego progu rentowności, gwarantującego funkcjonowanie chociażby podstawowych usług i poważnie ogranicza dostępność do nich.

Największe skupiska ludności wiejskiej związane są najnowszymi procesami przemieszczeń ludności: w pasie nadmorskim - w związku z rozwojem turystyki, oraz na obrzeżach Szczecina i Koszalina - związane z rozlewaniem się miast. Duże wsie znajdują się również na obszarach o dużej powierzchni użytków rolnych o najkorzystniejszych warunkach produkcyjnych (historycznie związana z rolnictwem południowo-zachodnia część województwa).

W ośmiu gminach, otaczających wydzieloną w ich centrum gminę miejską, siedziby władz gminnych znajdują się poza ich terytorium (tj. w mieście). W rezultacie miasto staje się głównym lokalnym centrum usługowym, a większe wsie pełnią funkcje wspomagające. W pozostałych 46 gminach wiejskich to główna wieś stanowi największy ośrodek usługowy. Najczęściej są to usługi w zakresie: edukacji na poziomie podstawowym i gimnazjalnym, opieki społecznej i podstawowej opieki zdrowotnej, kultury najniższego poziomu (świetlice, kluby, biblioteki), administracji, sportu czy

finansów. W przypadku najmniejszych ośrodków, w tym też małych miast, w następstwie przemian zachodzących w rolnictwie, a przede wszystkim w transporcie, rolę dostawcy usług, zaopatrzenia i zbytu oraz lokalnych rynków pracy przejmują miasta powiatowe. Z racji swoich funkcji (specjalizacji) niektóre wsie gminne (Rewal) w hierarchii sieci osadniczej przewyższają niektóre miejskie ośrodki gminne (Chociwel, Dobrzany).

3.3.3 Krajowa Polityka Miejska a problemy miast Pomorza Zachodniego

Krajowa Polityka Miejska 2023 wskazuje poprawę jakości życia jako cel nadrzędny polityki miejskiej. W dokumencie zdiagnozowano problemy i sformułowano kierunki działań w dziesięciu wątkach tematycznych. Wiele ze zidentyfikowanych w KPM problemów występuje w miastach województwa zachodniopomorskiego.

Ryc. 38. Obszary realizacji celów szczegółowych polityki miejskiej - macierz wątków tematycznych

CELE / WĄTKI TEMATYCZNE	I Miasto sprawne	II Miasto zwarte i zrównoważone	III Miasto spójne	IV Miasto konkurencyjne	V Miasto silne
Kształtowanie przestrzeni	+ +	+ + +	+ +	+ +	++
Partycypacja publiczna	+ + +	+	++	++	++
Transport i mobilność miejska	+ +	+ + +	+ +	+ +	+
Niskoemisyjność i efektywność energetyczna	+	+ + +	++	+ +	++
Rewitalizacja	+	+ +	+ + +	+ +	+ +
Polityka inwestycyjna	+ +	+ +	++	+ + +	+ + +
Rozwój gospodarczy	++	+	+ +	+ + +	+ + +
Ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu	++	+ + +	+	+	+
Demografia	+ + +	+ +	++	+	+ + +
Zarządzanie obszarami miejskimi	+ + +	+ +	+	+ +	+ +

Źródło: Krajowa Polityka Miejska 2023, Warszawa, październik 2015 r.

Kształtowanie przestrzeni

W województwie zachodniopomorskim problem stanowi niekontrolowany rozrost tkanki miejskiej na obszary podmiejskie, zwłaszcza w sąsiedztwie dużych miastach (Szczecina, Koszalina, Kołobrzegu, Stargardu). Obszary te tracą funkcje wiejskie, ale nie wykształcają funkcji miejskich. Do wyzwań zachodniopomorskich miast należą także: niespójne kształtowanie przestrzeni centrów miast, chaos przestrzenny i wizualny oraz niska jakość i dostępność przestrzeni publicznych.

Transport i mobilność miejska

W miastach województwa, podobnie jak w innych ośrodkach w całym kraju, na przestrzeni lat nastąpił gwałtowny wzrost motoryzacji i ruchu ulicznego. Ten stan rzeczy przekłada się na efekty bezpośrednie (rosnące natężenie ruchu i obciążenie infrastruktury drogowej, problemy z dostępnością miejsc parkingowych) i pośrednie (negatywne oddziaływanie na środowisko, pogorszenie jakości życia mieszkańców, degradacja przestrzeni miejskiej przez funkcję motoryzacyjną). Wzrost transportochłonności często powiązany jest z problemem rozlewania się miast na tereny podmiejskie.

Rewitalizacja

Część miast województwa z powodzeniem wprowadza działania rewitalizacyjne (zwłaszcza w obrębie centrów) i pozyskuje na ten cel środki zewnętrzne takie jak dotacje i instrumenty zwrotne (np. Plac Zwycięstwa w Gryficach, program "Zielone Podwórka Szczecina"). Jednak w dalszym ciągu bolączką niektórych zachodniopomorskich miast są problemy dotyczące utraty dotychczasowych funkcji przez całe miasta lub przez ich części (upadek dużych zakładów pracy, likwidacja jednostek wojskowych). Częstym przypadkiem, zwłaszcza w mniejszych miastach odległych od miast dużych, jest stan kryzysowy spowodowany skumulowaniem się problemów społecznych i zapaści gospodarczej (miasta Strefy Centralnej). Niezbędne są tam kompleksowe działania rewitalizacyjne, w celu ożywienia społeczno-gospodarczego zdegradowanych obszarów i zwiększenia atrakcyjności miast.

Polityka inwestycyjna

Praktycznie wszystkie miasta województwa mają duże potrzeby inwestycyjne, co często rodzi trudności w zabezpieczaniu środków na prowadzenie działań inwestycyjnych. Jak wskazuje KPM: w nachodzących latach samorządy staną przed koniecznością nowego spojrzenia na swoje polityki inwestycyjne i jeszcze bardziej intensywnego niż dotychczas poszukiwania mechanizmów, które pozwolą zoptymalizować procesy inwestycyjne.

Rozwój gospodarczy

Część małych i średnich miast województwa, zwłaszcza zlokalizowanych w centralnej części regionu, ustępuje innym ośrodkom miejskim o podobnej wielkości w regionie i kraju ze względu na niską konkurencyjność oraz niedostatecznie rozwinięte funkcje. Spowodowane jest to problemami demograficznymi - starzeniem się społeczeństwa i wyludnianiem się miast (odpływ osób w wieku produkcyjnym do innych miast), peryferyjnym położeniem i słabą dostępnością transportową. Także stolica regionu - Szczecin, z uwagi na peryferyjne położenie w przestrzeni Polski, ma trudności z wykorzystaniem swojego potencjału na arenie metropolitalnej i międzynarodowej.

Ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu

Krajowa Polityka Miejska zauważa, że miasta wpływają na zmiany klimatu, a jednocześnie ponoszą konsekwencje tych zmian. Miejska wyspa ciepła, zaburzenie stosunków wodnych i konsekwencje powstawania coraz częstszych gwałtownych zjawisk pogodowych (np. burze, gradobicia, trąby powietrzne, powstawanie tzw. szybkich powodzi tworzonych przez deszcze nawalne) stają się poważnym problemem w miastach. Do nasilenia tych zjawisk przyczyniają się m.in. intensywność zabudowy i pokrycie terenu materiałami nieprzepuszczalnymi.

Intensyfikacja zabudowy przyczynia się również, obok wzmożonego ruchu drogowego, działalności przemysłowej i indywidualnych źródeł ciepła, do zwiększenia zanieczyszczenia powietrza (szczególnie tlenkiem siarki, tlenkami azotu i pyłami). Problem pogłębia postępująca zabudowa terenów otwartych, np. dolin rzecznych, która hamuje przewietrzanie miast i usuwanie zanieczyszczeń.

Demografia

Dwa główne problemy demograficzne wskazane w KPM to malejąca ogólna liczby ludności miast oraz starzenie się społeczeństwa. W województwie zachodniopomorskim spada ogólna liczba mieszkańców, następuje depopulacja większości miast (migracje zwłaszcza osób w wieku produkcyjnym). Jest to jeden z większych problemów rozwojowych w małych i średnich miastach regionu.

Zarządzanie obszarami miejskimi

Krajowa Polityka Miejska wskazuje, że efektywniejsze zarządzanie obszarami miejskimi ma na celu nie tylko poprawę konkurencyjności i jakości życia w miastach, ale także podnoszenie konkurencyjności i atrakcyjności całych regionów. W województwie zachodniopomorskim cześć samorządów prowadzi współpracę w zakresie rozwoju i promocji wspólnego obszaru funkcjonalnego (Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego Szczecina, porozumienie o utworzeniu Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego, czy koncepcja komplementarnych zespołów miast „Strefa Centralna" i „Lider Pojezierza".). W rezultacie usprawniona jest koordynacja procesów decyzyjnych w zakresie planowania usług, w tym oświaty, turystyki czy transportu. Dalsze pogłębianie współpracy i usieciowienie miast są niezwykle istotne, zwłaszcza z punktu widzenia mniejszych ośrodków miejskich, gdzie zasadniczym celem jest racjonalny podział funkcji w całym obszarze funkcjonalnym.

3.4. Zabytki i krajobraz kulturowy

3.4.1. Elementy dziedzictwa kulturowego decydujące o cechach krajobrazu[15]

Krajobraz kulturowy województwa zachodniopomorskiego jest materialnym świadectwem bogatej historii tych terenów, wynikiem ścierania się wpływów zachodnioeuropejskich, polskich, skandynawskich. O odrębności i specyfice regionu stanowią między innymi takie elementy jak: układy staromiejskie z gotyckimi kościołami farnymi, otoczone pierścieniem murów obronnych, liczne wsie o zachowanym średniowiecznym układzie, XIII-wieczne kościoły granitowe, XVII- i XVIII-wieczne kościoły w konstrukcji szkieletowej, a także zabudowania poklasztorne.[16]

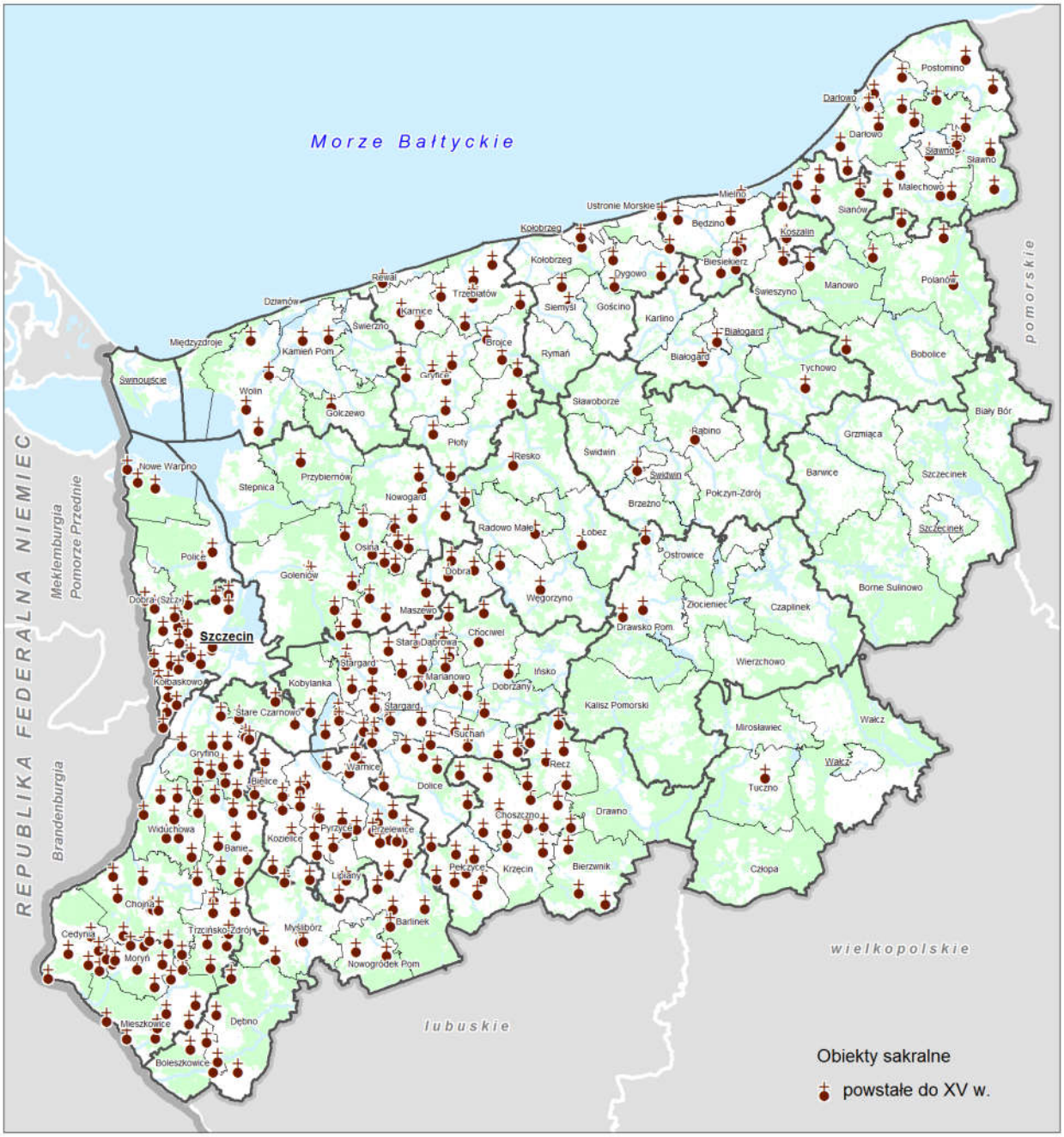
Sposród wszystkich rejestrowych zabytków romańskich na terenie kraju, 12% znajduje się na terenie województwa zachodniopomorskiego. Zachodniopomorskie posiada największą liczbę zabytkowych obiektów o konstrukcji drewnianej – szkieletowej (257 z 990 obiektów w Polsce, co stanowi 26%) oraz murowanych – kamiennych (21,2%).[17]

3.4.1.1. Architektura sakralna

Architektura sakralna stanowi jeden z najstarszych i najcenniejszych elementów krajobrazu kulturowego miast i wsi Pomorza Zachodniego - nie licząc obwarowań miejskich. W ośrodkach miejskich powstawały licznie kościoły parafialne z usytuowaną w pobliżu rynku farą. Budowano także kaplice szpitalne, założenia zakonne, lokowane z reguły poza murami miejskimi. Współcześnie zachowały się jedynie fragmenty klasztorów: poaugustiańskich w Chojnie, Jasienicy i Pyrzycach, podominikańskiego w Myśliborzu, pocysterskich w Kołbaczu, Bierzwniku, Marianowie, Pełczycach, Koszalinie i Cedyni czy potemplariuszowskie i pojoanickie w Chwarszczanach i Rurce. Część materialnych śladów klasztorów - np. w Wolinie, Białobokach, Bukowie Morskim ma współcześnie charakter zasobów archeologicznych, ukrytych pod ziemią. Okazałe pomorskie fary z kamienia lub cegły - to trzynawowe obiekty halowe, pseudobazyliki lub bazyliki z wyodrębnionymi prezbiteriami i wysokimi wieżami, będące dominantami architektonicznymi w krajobrazie miast. Do najcenniejszych świątyń miejskich należą średniowieczne świątynie, tj: romańsko-gotycka katedra w Kamieniu Pomorskim, gotyckie kolegiaty w Myśliborzu i Kołobrzegu oraz fary w Szczecinie, Stargardzie, Goleniowie, Trzebiatowie, Gryficach, Pyrzycach, Gryfinie, Chojnie, Choszcznie, Białogardzie, Koszalinie, Reczu, Sławnie i Darłowie. Również w mniejszych miastach: Moryniu, Chociwlu, Dobrej k. Nowogardu, Karlinie, Łobzie, Resku, Tucznie i Wolinie wyróżniają się okazałością, oryginalnością kompozycji i form warsztatowych. W 2009 r. w Lubiniu nad Zalewem Szczecińskim archeolodzy odkryli kamienne fundamenty jednej z najstarszych budowli chrześcijańskich na Pomorzu zbudowanej podczas pierwszej misji chrystianizacyjnej św. Ottona w 1124 r.

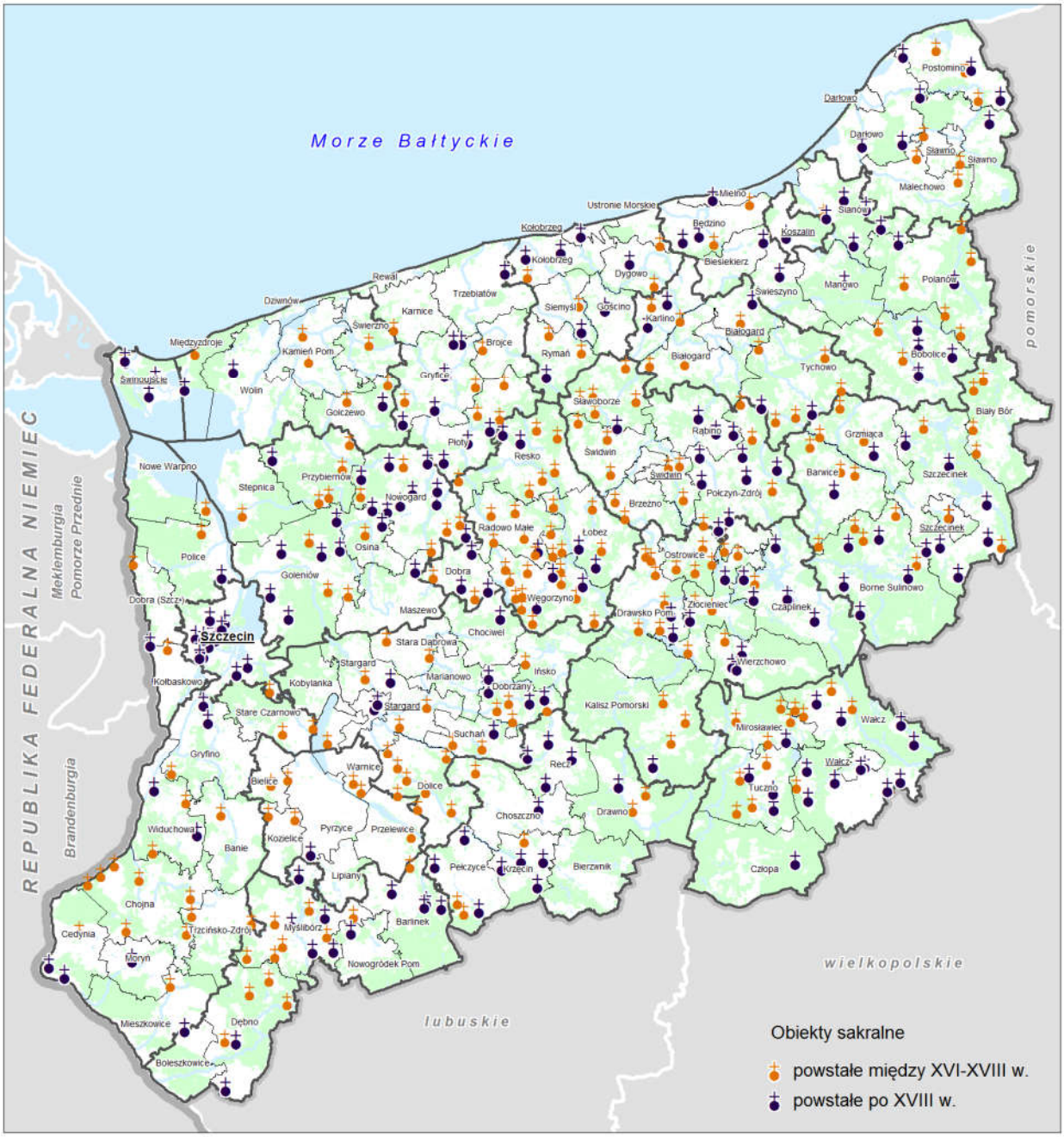
[15] Na podstawie Wojewódzkiego Programu Opieki nad Zabytkami na lata 2017-2020 dla Województwa Zachodniopomorskiego, Uchwała Nr XXII/361/17 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 25 kwietnia 2017 r.
[16] Krajobraz Kulturowy Polski Województwo Zachodniopomorskie, pod redakcją Janusza Bogdanowskiego, Kraków-Warszawa 2002
[17] Raport o Stanie Zachowania Zabytków w Polsce, Zabytki wpisane do rejestru zabytków (księgi rejestru A i C)

Ryc. 39. Obiekty sakralne z metryką do XV w.



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Rejestru zabytków województwa zachodniopomorskiego

Ryc. 40. Zabytkowe obiekty sakralne z metryką XVI-XVIII w. i późniejsze



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Rejestru zabytków województwa zachodniopomorskiego

Na szczególną uwagę zasługuje zespół kamiennych (granitowych) kościołów późnoromańskich (XIII-XIV w.), budowanych z regularnych kwadr. Zespół ten, nie znajdujący analogii na innych terenach Polski, obejmuje południową część naszego województwa na granicy z dawną Nową Marchią (m.in. Banie, Gardno, Gryfino, Godków, Grzybno, Goszków, Stare Objezierze, Widuchowa, Moryń) oraz obszary działalności zakonów cystersów i templariuszy w pasie pobrzeża (m.in. Gosław i Sadlno) i na zachód od Szczecina. Drugim wyróżnikiem kulturowym w grupie zabytków sakralnych jest, liczący ok. stu pięćdziesięciu obiektów, zespół drewnianych świątyń wiejskich, budowanych w technice ryglowej. Z uwagi na liczbę tych kościołów i ich walory zabytkowe, należy traktować ten zespół jako wartość ponadregionalną. Wśród wznoszonych od końca XIV do XIX w. kościołów ryglowych należy wymienić m.in. obiekty: najstarsze - w Krupach, Starogardzie Łobeskim, Cieszynie, Górawinie, Gudowie, Dzisnej, Ciećmierzu, Pomianowie i Kowalikach, oraz w: Mielenku Drawskim, Jeziorkach Wałeckich, Cybulinie, Żelmowie, Ostrym Bardzie, Niekłończycy i in.

Najmniej liczna jest grupa murowanych kościołów o formach barokowych i klasycystycznych, wznoszonych w XVIII w. Obiekty te występują głównie w okolicach Wałcza (tj. na wyznaniowo katolickim obszarze dawnego Królestwa Polskiego) i Myśliborza (Golenice, Rościn, Dolsk). Wśród rzadko spotykanych świątyń klasycystycznych wymienić

można kościół pw. Podwyższenia Krzyża Świętego w Czaplinku - realizację wg projektu wybitnego architekta K.F. Schinkla. Najliczniej reprezentowana jest natomiast grupa kościołów neostylowych (neogotyckich, neoromańskich), głównie z drugiej połowy XIX w.

Do rejestru zabytków wpisanych jest ok. 800 obiektów architektury sakralnej.

3.4.1.2. Architektura obronna i rezydencjonalna

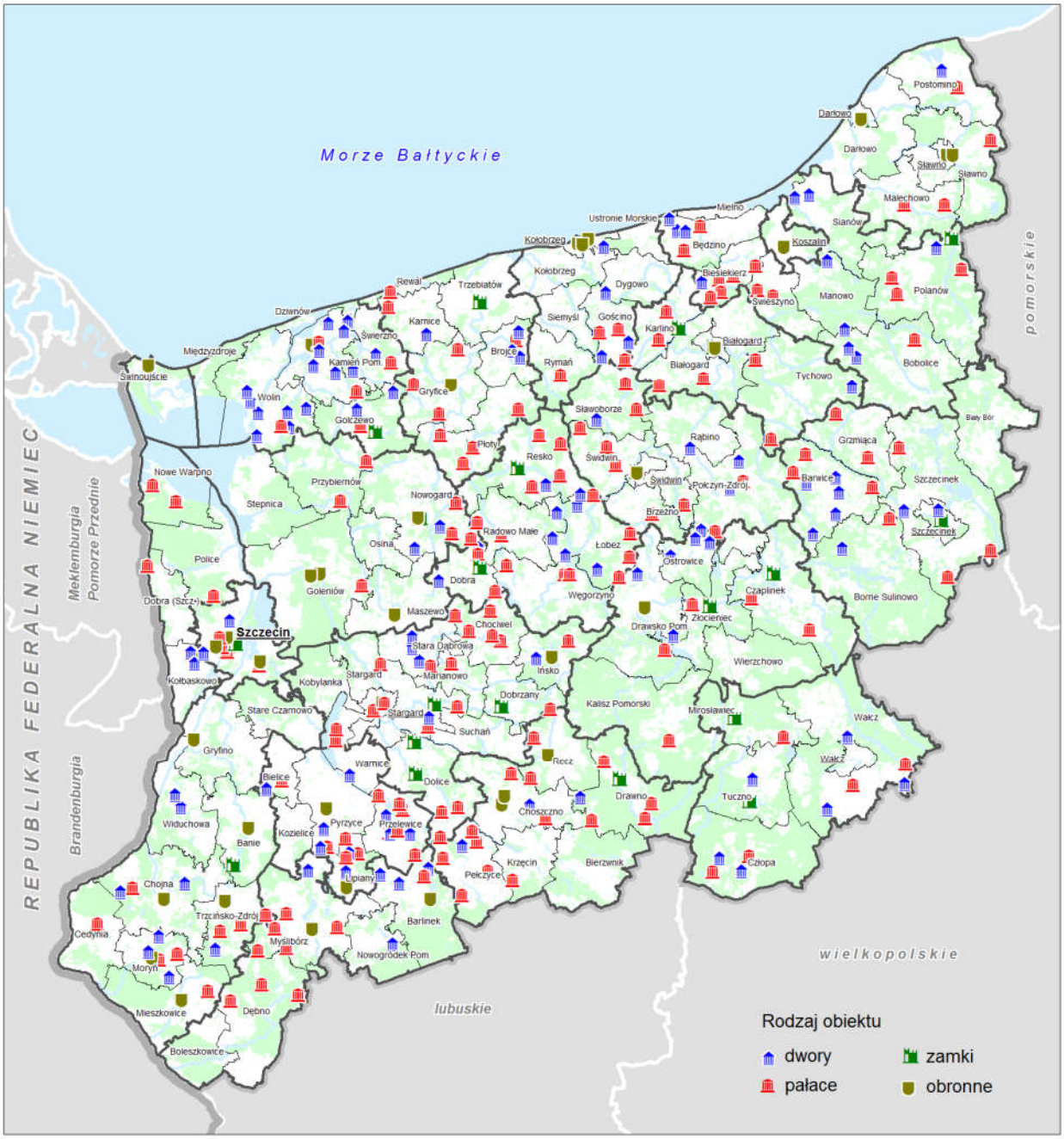
Do jednych z charakterystycznych elementów krajobrazu kulturowego Pomorza Zachodniego należą miejskie mury obronne. Jest to liczny zasób średniowiecznych miejskich murów obronnych, które wznoszone były z kamienia lub cegły w okresie od XIII do XVI w. Do zachowanych w pełnym obwodzie należą m.in. mury w: Moryniu, Trzcińsku-Zdroju, Pyrzycach i Mieszkowicach, częściowo zaś zachowały się w: Stargardzie, Myśliborzu, Chojnie, Gryfinie, Trzebiatowie, Koszalinie, Barlinku, Drawsku Pomorskim, Białogardzie, Świdwinie, Reczu oraz Choszcznie. Częściowo zachowały się także umocnienia w postaci fos lub wałów ziemnych, obecnie czytelne np. w postaci pasów zieleni lub zadrzewień alejowych w : Maszewie, Kamieniu Pomorskim, Pyrzycach , Stargardzie i Szczecinie.

W niektórych miastach m.in.: Pyrzycach, Baniach, Chojnie, Trzcińsku Zdrój, Stargardzie, Białogardzie, Sławnie, Darłowie, Goleniowie czy Gryficach zachowały się dodatkowo architektoniczne elementy obwarowań w postaci bram, baszt, czatowni, odznaczające się wybitnymi wartościami zabytkowymi, z uwagi na bogaty detal, formę kompozycji lub cechy warsztatu budowlanego.

Fortyfikacje nowożytne - do czasów współczesnych W krajobrazie kulturowym województwa mocno wyróżniają się nowożytne fortyfikacje, które stanowią czytelne pozostałości umocnień budowanych przez Szwedów i Prusaków, m.in. w Szczecinie (ukształtowanie dzisiejszych Wałów Chrobrego, okolice dworca kolejowego Szczecin Główny) i Kołobrzegu (piwnica w forcie Ujście, Brama Radzikowska, reduta Morast) oraz w innych miejscowościach: Wolinie, Świnoujściu, Stargardzie. Morska twierdza w Świnoujściu budowana od 1837 r. posiada do dziś zachowany zespół trzech fortów i szańców, świadczący o wysokim poziomie wiedzy inżynieryjnej budowniczych. Szczególne znaczenie, jako fortyfikacja nowożytna posiada pas umocnień od 1945 roku zwany Wałem Pomorskim, o łącznej długości 290 km z którego 199 km znajduje się po stronie polskiej w województwie zachodniopomorskim. W rejonie Rusinowa Wałeckiego, Tuczna i Strzalin zachowało się ok. 20 żelbetowych schronów pancernych, z których część jest budowlami kilkukondygnacyjnymi, połączonymi wewnętrznymi schodami.

W wielu miejscowościach regionu tj.: Szczecinie, Stargardzie, Trzebiatowie, Mrzeżynie, Rogowie, Gryficach, Białej Górze k. Międzyzdrojów, Świnoujściu i Mirosławcu zachowały się zespoły zabudowy wojskowej - czyli koszary o zróżnicowanych formach architektonicznych. Obiekty te datowane są na okres od połowy XIX w. po lata 30-te XX w. Są to najczęściej budynki budowane z cegły ceramicznej o prostych, klarownych kompozycjach elewacji, dekorowane detalem architektonicznym typowym dla czasu powstania.

Ryc. 41. Zabytki architektury obronnej i rezydencjonalnej



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Rejestru zabytków województwa zachodniopomorskiego

Zamki

Zamki książęce, rycerskie i zakonne to jedne z najstarszych i najcenniejszych zabytków województwa zachodniopomorskiego. Do czasów współczesnych przetrwały tylko nielicznie, w większości przebudowane lub jedynie w formie ruin. Spośród średniowiecznych zamków żaden nie zachował swej pierwotnej formy i towarzyszących umocnień w postaci fos, wałów, mostów. Najlepiej zachowany jest zamek Książąt Pomorskich w Darłowie z zachowanymi murami obronnymi, wieżą i skrzydłem mieszkalnym. W innych istniejących zamkach średniowiecznych - w Dobrej koło Nowogardu, Golczewie, Pęzinie, Swobnicy, Starym Drawsku i Świdwinie zachowały się fragmenty pierwotnych murów obronnych z wieżami oraz skrzydłami mieszkalnymi, a w Karlinie, Drawnie, Złocieńcu, Moryniu, Nowogardzie, Szadzku - jedynie relikty fundamentów. Późniejsze, renesansowe zamki - stanowiące głównie siedziby najzamożniejszych rodów pomorskich, tj.: Wedlów, Blücherów, Borków, Ostenów i Podewilsów - powstały poprzez rozbudowę obiektów średniowiecznych. Do grupy tej należą zamki: Książąt Pomorskich w Szczecinie, zamki w Szczecinku, Tucznie, Krągu, Pęzinie, Płotach, Karsku, Buku. Najokazalszym z nich jest zamek książęcy w Szczecinie, którego rozbudowę zainicjował w 1575 r. książę Jan Fryderyk, nakazując zburzenie dawnego Kamiennego Domu i kościoła św. Ottona. Tę początkowo czteroskrzydłową, reprezentacyjną budowlę

zrealizowaną przez włoskich budowniczych, w wieku XVII rozbudowano o piąte skrzydło zwane muzealnym, a później menniczym. Pozostałe zamki z okresu XVI-XVII w. miały najczęściej formy jednoskrzydłowe, dwukondygnacjowe i wystrój w formach renesansowych lub manierystycznych i wczesnobarokowych. Ważnym dla Pomorza Zachodniego pozostaje pojoannicki zamek w Swobnicy, z barokowym wystrojem, rozbudowany w XVII w. przez margrabiów brandenburskich. W XVIII w. gruntownie przebudowano także zamek w Połczynie Zdroju i rozbudowano zamek w Tucznie. Szczególnym miejscem jest miasto Płoty - z dwoma zamkami: XIII wiecznym Starym Zamkiem przebudowanym ok. połowy XVII w. w stylu renesansowym, zrewaloryzowanym po zniszczeniach l. 50/60 XX w. oraz XVII wiecznym Nowym Zamkiem rozbudowanym w XVIII i XX w. Do rejestru zabytków wpisanych jest ok. 70 budowli obronnych (w tym średniowieczne mury obronne miast i XIX-wieczne forty).

Zabudowa rezydencjonalna to grupa kilkuset dworów i pałaców, zróżnicowanych pomiędzy sobą pod względem chronologicznym, skalą i formami stylowymi. Zasób ten jest wyróżnikiem naszego województwa na terenie Polski. Jednym z najcenniejszych obiektów rezydencjonalnych jest późnogotycki Pałac biskupi w Kamieniu Pomorskim.

Obiekty rezydencjonalne położone są najczęściej w otoczeniu parków i zespołów folwarcznych. Są to budynki wznoszone od XVII w. (najliczniej zachowane są XIX/XX wieczne). Dominują obiekty neostylowe, murowane z cegły ceramicznej, o nieskomplikowanej formie i kompozycji elewacji. Wiele z historycznych barokowych rezydencji to obecnie tylko ruiny, np. w Starogardzie Łobeskim, Łożnicy i Kłębowcu. Zachowały się natomiast XVIII-wieczne okazałe pałace w Siemczynie, Stolcu, Ostrowcu i Świerznie, wymagające jednak pilnych prac remontowo-konserwatorskich.

Szczególnej destrukcji uległy XVIII-wieczne dwory ryglowe np. w: Dobropolu k/Kamienia Pomorskiego, Ostrowążach czy Starym Worowie. Nielicznie zachowały się rezydencje szlacheckie z drugiej połowy XVIII w. np. dwory w Karsku k/Nowogródka, Dobropolu k/Trzcińska-Zdroju, Golenicach, Rościnie, Parsowie czy Starej Dobrzycy.

Obiekty powstałe od poł. XIX w. do I wojny światowej nawiązywały w swej formie i wystroju do historycznych stylów, np. neoklasycystyczny dwór w Kulicach k/Nowogardu, neorenesansowe w Lubiechowie k/Karlina i Wiejkowie k/Wolina, neogotyckie w Dolsku i Sokolińcu. Budowle neobarokowe to dwory z Batowa, Karkowa, Lesięcina oraz Lekowa. Znacznie rzadziej występują rezydencje o charakterze willowym, np. dwory w: Świechowie, Brodzie, Wirówku, Zalesiu, Łobżanach i Morzycy lub wzniesione w „kostiumie francuskim", np. Mechowie czy Nosowie. W krajobrazie województwa zachodniopomorskiego są także obiekty eklektyczne, wielowątkowe, m.in. rezydencje w Trzygłowie, Juchowie, Lisowie i Strzekęcinie.

Do rejestru zabytków wpisanych jest ok. 250 pałaców i dworów.

Zieleń zabytkowa

Obszary zieleni komponowanej tj. parki, ogrody, cmentarze i aleje przydrożne stanowią jedną z najliczniejszych grup zabytków. Parki w większości związane są założeniami dworsko-folwarcznymi, tworząc wraz z nimi wnętrza architektoniczno-krajobrazowe, niejednokrotnie o unikalnej wartości. Do najcenniejszych zaliczają się:

- park krajobrazowy w: Dolsku, (1. poł. XIX w.),
- barokowo-klasycystyczny ogród w Starogardzie Łobeskim (1. poł. XVIII w.),
- krajobrazowy park zamkowy w Tucznie (2. ćw. XIX w.),
- park pałacowy w Przelewicach -przekształcony później w ogród dendrologiczny (pocz. XIX w.),
- arboretum w Karnieszewicach (2. ćw. XIX w.),
- barokowy ogród pałacowy w Stolcu (pocz. XVIII w.),
- park pałacowy w Siemczynie (2. poł. XVIII w.),
- krajobrazowy park dworski w Kulicach (1. poł. XIX w.),
- park pałacowy w Lubiechowie (1. ćw. XIX w.),
- parki zdrojowe np. w Połczynie Zdroju, Międzyzdrojach czy Świnoujściu w otoczeniu architektury uzdrowiskowej,
- parki miejskie, np. w Szczecinie (Park Kasprowicza) czy Koszalinie (Park Książąt Pomorskich).

Do połowy XIX w. nekropolie wiejskie, którym towarzyszyła zieleń obrzeżna, zlokalizowane były przy kościołach. W późniejszym okresie cmentarze wytyczano poza obszarem zwartej zabudowy. W krajobrazie tworzyły one kępę zieleni wysokiej, często z nasadzeniami alejowymi. Współcześnie znaczna część nekropolii nie pełni funkcji grzebalnej, ale pozostała czytelnym elementem przestrzeni kulturowej. Cmentarze na terenie Pomorza Zachodniego związane były w zdecydowanej większości z luterańskim obrządkiem religijnym, bardzo rzadko z kalwińskim (np. Cmentarz Francuski w Szczecinie), katolickim (w rejonie Wałcza) lub żydowskim (np. w Baniach, Boleszkowicach, Cedyni, Józefinie, Koszalinie, Mirosławcu, Moryniu, Pełczycach, Szczecinie, Świdwinie, Tucznie lub Widuchowej). Sporadycznie można jeszcze dziś odnaleźć cmentarze rodowe, zlokalizowane - najczęściej - w obrębie parków dworskich lub lasów. Są również nieliczne cmentarze wojenne (np. z czasów wojny prusko-francuskiej czy obu wojen światowych), przyszpitalne czy kryjące szczątki ofiar pomorów. Na wielu cmentarzach zachowały się historyczne kaplice i kostnice. Jednym z największych i najcenniejszych z zabytkowych cmentarzy w Europie, który znajduje się na terenie województwa zachodniopomorskiego, jest Cmentarz Centralny w Szczecinie, założony w latach 1899-1900 według projektu W. Meyera-Schwartau, rozbudowany przez Georga Hanniga. Na obszarze ok. 160 ha, o charakterze parkowo-krajobrazowym, oprócz części historycznych nagrobków, zachowały się zieleńce, zbiorniki wodne, mostki, aleje dekoracyjnych drzew i krzewów, oraz obiekty architektoniczne - zespół bramy głównej, kaplica.

Cennym, choć współcześnie zagrożonym, elementem krajobrazu kulturowego jest zieleń przydrożna, niekiedy nasadzana w XVIII lub XIX w., np. aleja bukowa w gm. Polanów, obsadzenie w okolicach Wolina. Waloryzujące przestrzeń kulturową nasadzenia z drzew owocowych (głównie czereśni, jabłoni i śliw) są charakterystyczne dla obszarów wiejskich.

3.4.1.3. Zabytki w miastach

Układy urbanistyczne

Analiza historyczna wskazuje, iż większość spośród 64 miast naszego województwa ma metrykę średniowieczną (proces nadawania praw miejskich to głównie okres od drugiej połowy XIII w. po wiek XIV). Wiele układów urbanistycznych zachowało współcześnie czytelne cechy pierwotnego rozplanowania. Część z nich uwidacznia także i teraz naturalne walory obronne (niegdyś decydujące o wyborze miejsca posadowienia), a część pierwotne granice wyznaczone przebiegiem murów obronnych. W historycznym rozplanowaniu przestrzeni miast zwraca uwagę przede wszystkim czytelność średniowiecznych podziałów opartych na szachownicowym przebiegu ulic, z wyznaczonymi kwartałami ze zwartą zabudową mieszkalną. Stałymi elementami kształtowania układów urbanistycznych były m.in.: centralnie zlokalizowany rynek z ratuszem, ulokowany w nieodległym sąsiedztwie kościół, czasem plac targowy i domy mieszczańskie. Zwraca uwagę fakt, że w 26 miastach województwa zachodniopomorskiego zachowały się - na całym obwodzie lub fragmentarycznie - mury obronne (kamienne, ceglane lub mieszane). Stosunkowo licznie zachowane są także budowle kubaturowe - bramy, baszty, czatownie, o niejednokrotnie bardzo wysokim poziomie artystycznym i zróżnicowaniu form architektonicznych.

W grupie miast o najpełniej zachowanych średniowiecznych murach obronnych są: Moryń, Maszewo, Mieszkowice, Trzcińsko-Zdrój, Pyrzyce, Stargard. W innych miastach, np: Nowogardzie, Kamieniu Pomorskim, Gryficach, Białogardzie, Trzebiatowie, Drawsku Pomorskim, Koszalinie pozostały tylko fragmenty historycznych fortyfikacji.

Wśród miast o czytelnym - w całości lub części - średniowiecznym rozplanowaniu i z zachowanymi zespołami historycznej zabudowy można wymienić: Białogard, Cedynię Darłowo, Dobrą koło Nowogardu, Maszewo, Mieszkowice, Moryń, Trzcińsko-Zdrój, Trzebiatów, Świnoujście. W większości miast czytelne jest historyczne rozplanowanie ulic i placów, natomiast zabudowa uległa znacznym przekształceniom; zachowały się najbardziej monumentalne–obiekty. Są wśród nich: Koszalin, Sławno, Stargard, Chojna, Goleniów, Gryfino, Kamień Pomorski, Wolin, Pyrzyce, Choszczno, Barlinek, Drawsko Pomorskie, Mirosławiec, Pełczyce, Świdwin.

Na terenie województwa zachodniopomorskiego można wyróżnić 59 układów staromiejskich o walorach zabytkowych. Do najlepiej zachowanych należą: Białogard, Cedynia, Darłowo, Dobra Nowogardzka, Lipiany, Maszewo, Mieszkowice, Moryń, Trzcińsko-Zdrój, Trzebiatów.

Zdecydowana większość (45) układów urbanistycznych o średniowiecznej metryce objęta jest ochroną w formie wpisu do rejestru zabytków.

Nowożytne założenia urbanistyczne

Historyczne założenia podlegające ochronie to głównie dzielnice miast i osiedla powstałe w XIX i XX w., realizujące nowe idee dla przestrzeni miejskiej. W Szczecinie są to m.in.:

- zespół XIX-wiecznej zabudowy śródmieścia i tzw. Nowego Miasta, o unikatowym planie z licznymi placami i gwiaździście rozchodzącymi się alejami, z dominantami: kościołami, reprezentacyjnymi gmachami użyteczności publicznej, zespołami zabudowy koszarowej oraz bogatym zespołem kamienic o historyzującym i secesyjnym wystroju,
- zespół reprezentacyjno-widokowy Wałów Chrobrego,
- zespół zabudowy mieszkalnej w rejonie tzw. Wzgórza Ackermanna (Pogodno), jako przykład miasta-ogrodu z początku XX w.

W innych miastach regionu, np. w Stargardzie, Koszalinie, Wałczu są to osiedla zabudowy wielorodzinnej z budynkami użyteczności publicznej oraz przedmieścia zabudowy jednorodzinnej powstałe w okresie międzywojennym.

Ochroną na mocy ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego objęto fragmenty zabytkowych założeń m.in. w Szczecinie, Stargardzie Szczecińskim, Koszalinie.

Obiekty użyteczności publicznej

Budowle użyteczności publicznej - z uwagi na swą funkcję (m.in. reprezentacyjną) - charakteryzują się okazałą oprawą architektoniczną, skalą oraz szczególnym miejscem posadowienia. W grupie tej wymienić można: ratusze czy siedziby urzędów, poczty, szkoły i szpitale, a także zabudowę uzdrowiskową, charakterystyczną dla wybranych miast regionu.

Ratusze - przeważnie zlokalizowane w centrach staromiejskich, w obrębie rynków czy placów jako obiekty wolnostojące, wydzielone ze zwartej zabudowy. Część tych budynków ma bardzo odległą metrykę - np. ratusze z Chojny i Kamienia Pomorskiego pochodzą z połowy XIV w., z Trzcińska-Zdroju i Stargardu z końca XIV w., ze Szczecina z 1. połowy wieku XV (z podobnego okresu są najstarsze, gotyckie fragmenty ratusza Trzebiatowskiego, odbudowanego po pożarze z 1696 roku). W krajobrazie kulturowym miast są również ratusze późniejsze; m.in. w Nowym Warpnie (jedyny w województwie ratusz ryglowy) z 1697 roku, Darłowie z 1725 roku, Myśliborzu z 1772

roku, Kołobrzegu z lat 1829-1832, Szczecinie (tzw. Czerwony Ratusz) z lat 1875-1879, Wałczu z 1890 roku. Powojenne renowacje przywróciły najstarszym ratuszom pierwotne, średniowieczne formy fasad. Pełnią one współcześnie rolę siedzib władz miejskich lub innych instytucji publicznych.

Poczty - budynki pocztowe są cennym komponentem krajobrazu kulturowego. Część z nich wzniesiona została w formach historyzujących (np. poczty w Szczecinie, Koszalinie i Pyrzycach), z zastosowaniem bogatego detalu architektonicznego i starannie opracowanych elementów stolarki okiennej i drzwiowej. Większość zabytkowych budynków pocztowych pochodzi z przełomu XIX/XX w. Zbudowane są z nietynkowanej, wysokogatunkowej cegły ceramicznej, z zastosowaniem w elewacjach barwionych i glazurowanych kształtek ceramicznych. Duża część obiektów zachowała nieprzebudowaną formę i kompozycję elewacji. Głównym budynkom pocztowym zwykle towarzyszą obiekty infrastruktury pocztowej (przesypownie, sortownie, dawne stajnie, magazyny itp.).

Szkoły - w krajobrazie kulturowym zachowały się dość licznie budynki szkolne. Historyczne obiekty, niekiedy o rozbudowanych bryłach i dekorowane bogatym detalem architektonicznym (np. w Stargardzie Szczecińskim, Wałczu, Szczecinie, Koszalinie), wznoszone były głównie w okresie od 2 poł. XIX w. po lata 30-te XX w. Zachowała się infrastruktura w postaci np. sal gimnastycznych, magazynów, również o znaczącej wartości kulturowej. Współcześnie niektóre szkoły działają w obiektach zabytkowych, pierwotnie o innych funkcjach (np. Akademia Sztuki w Szczecinie w pałacu dawnego Towarzystwa Ubezpieczeniowego „National").

Szpitale - w zależności od czasu budowy otrzymywały formy i wystrój typowe dla tego okresu. Historyzujący wystrój zachowała część budynków dawnego szczecińskiego zespołu opiekuńczego Kückenmühle z 2 poł. XIX w., położonego obecnie między ul. Arkońską, ul. Chopina i ul. Wszystkich Świętych i obiekty szpitala przy ul. Św. Wojciecha w Szczecinie. Modernistyczne formy mają dwa zespoły szpitalne w Szczecinie - przy ul. Arkońskiej, wzniesione w l. 40-tych XX w. i przy ul. Piotra Skargi. W latach 20- i 30-tych XX w. zespoły szpitalne i sanatoryjne wznoszone były na peryferiach miast, w otoczeniu zieleni komponowanej (przykładami są tu: szczecińskie szpitale w dzielnicy Zdunowo, przy ul. Strzałowskiej, szpitale w Połczynie Zdroju lub zespół opiekuńczy w Jarominie gm. Trzebiatów).

Zabudowa uzdrowiskowa - w drugiej połowie XIX w. powstała na Pomorzu sieć kurortów w miejscowościach nadmorskich (m.in. Ustronie Morskie, Rewal, Dziwnów, Mielno, Darłówek), spośród których trzy kurorty - Międzyzdroje, Świnoujście oraz Mielno - rozwinęły się w formę miast. Architektura uzdrowiskowa pojawiła się także w Kołobrzegu. Zabudowa pensjonatowa, domy zdrojowe i kąpielowe powstały również w Połczynie Zdroju lub Trzcińsku Zdroju. Miasta te posiadające źródła wód mineralnych kąpielowych i pitnych oraz błota lecznicze, otrzymały miano uzdrowisk. Obiekty architektury uzdrowiskowej często naśladowały budynki alpejskie i bawarskie. Charakteryzowały się bogatą dekoracją tynkarską lub snycerską, wysokim poziomem detalu architektonicznego oraz stolarki okiennej i drzwiowej, jak również oryginalnym wystrojem wnętrz.

Dworce kolejowe - najcenniejsze dworce kolejowe związane są z rozwojem kolei na Pomorzu od lat 40. XIX w. do okresu międzywojennego. Najokazalszy budynek znajduje się w Białogardzie, wybudowany w latach 1857-60 o konstrukcji szachulcowej i polach wypełnionych cegłą, a następnie otynkowanych (obiekt nie znalazł się dotychczas w rejestrze zabytków). Najliczniej występują obiekty murowane, często z detalem architektonicznym, np. w Wałczu, Drawsku Pomorskim, Sławnie, Szczecinku, Szczecinie Niebuszewo. Wiele dworców, przy nieczynnych dziś liniach kolejowych, zostało zaadaptowanych na inne funkcje: mieszkalne czy nawet hotelowe (Cieszyno).

Zabudowa mieszkalna w miastach

Zabudowa mieszkalna w miastach Pomorza Zachodniego pochodzi głównie z XIX- lub XX-w. W miastach mniejszych (np. w Trzcińsku Zdroju, Dobrej, Boleszkowicach, Maszewie, Lipianach i in.) spotykane są także budynki starsze, najczęściej XVIII-wieczne, przeważnie wzniesione w konstrukcji ryglowej. Reliktowo występują starsze kamienice, niekiedy o znaczących walorach zabytkowych (np. z przełomu XV/XVI w. - w Trzebiatowie czy późnogotyckie w Kołobrzegu). Część historycznej zabudowy mieszkalnej miast charakteryzuje się wysokim poziomem architektonicznym, wyrażonym w kompozycji, zastosowaniu detalu, formach stolarki okiennej i drzwiowej. Za szczególnie cenne zabytkowe obiekty lub zespoły obiektów uznawane są, np.:

- staromiejski zespół trzebiatowskich kamienic przy Rynku, ulicach Wojska Polskiego, J. Słowackiego, H. Sienkiewicza,
- mieszczańskie kamienice przy Rynku Staromiejskim w Stargardzie,
- mieszkowicki zespół - w większości ryglowych - budynków mieszkalnych przy ulicach Jana Pawła II i H. Sienkiewicza,
- zabudowa mieszkalna (głównie ryglowa) Lipian, zlokalizowana w pierzejach ulic Armii Krajowej, Jedności Narodowej, T. Kościuszki i Szkolnej,
- zabudowa mieszkalna (głównie ryglowa) Dobrej k. Nowogardu,
- świnoujski zespół pensjonatowo-mieszkalny przy ulicach Hołdu Pruskiego, J. Kasprowicza, H. Sienkiewicza i S. Żeromskiego,
- historyczna - dawna zabudowa uzdrowiskowa Międzyzdrojów, m.in. przy ulicach Bohaterów Warszawy, M. Kopernika, A. Mickiewicza, Ludowej, Pomorskiej, Zdrojowej i Promenadzie Gwiazd,

- zabudowa przyrynkowa w Darłowie,
- elementy historycznej zabudowy mieszkalnej szczecińskiego Starego Miasta (m.in. zespół Domków Profesorskich, gotycka plebania przykatedralna, gotycko-renesansowa kamienica Loitzów),
- szczecińska zabudowa mieszkalna Nowego Miasta i Śródmieścia; np. kamienice przy ulicach Jagiellońskiej, Śląskiej, Kopernika, Obrońców Stalingradu, św. Wojciecha, al. Jana Pawła II, al. Piastów,
- zespół zabudowy willowej dawnego Westendu, np. w rejonie ulic Wojska Polskiego, L. Solskiego, A. Mickiewicza, M. Skłodowskiej-Curie, W. Pola i Międzyparkowej w Szczecinie.

Do rejestru zabytków wpisanych jest ok. 310 miejskich budynków mieszkalnych.

3.4.1.4. Zabytki wiejskie

Układy ruralistyczne

W krajobrazie kulturowym Pomorza Zachodniego zdecydowanie przeważają wsie średniowieczne, najczęściej typu placowego (owalnice czy mniej liczne okolnice lub wsie zaułkowe), rzadziej – widlice i wielodrożnice. Wsie typu placowego charakteryzują się owalnym czy wrzecionowatym placem (nawsiem), na którym najczęściej wznoszono kościół. Od końca XVIII w. na placach tych wznoszono zabudowę o mniejszej skali, w tym obiekty użyteczności publicznej (remizy, szkoły, kuźnie, świetlice). Najlepiej zachowane historyczne układy dużych wsi chłopskich występują na najurodzajniejszych ziemiach pasa nadmorskiego (na obszarze Równiny Gryfickiej i Sławieńskiej) i Niziny Szczecińskiej oraz na terenach będących w przeszłości dobrami klasztornymi, w pasie wzdłuż Odry oraz na ziemi darłowskiej. Do wsi owalnicowych należą m.in.: Brzesko, Letnin, Lisie Pole, Słowino, Trzebusz, Przemocze, Biesiekierz, Dyszno. Do wsi zaułkowych zaliczają się m.in.: Chudaczewo, Ciećmierz, Skalin, Krupy, Borzęcin, Bobrowice, Jaroszewo i Lubieszewo. Wsiami okolnicowymi są m.in.: Rekowo, Łącko, Dziadowo czy Gołańcz.

Widlice to wsie o zabudowie skoncentrowanej wzdłuż dwóch lub trzech dróg rozwidlających się (np: Łęczno). Wykształcone średniowieczne typy osad wyznaczyły na długie stulecia wzorce przestrzennych układów wsi.

Drugą, znacznie młodszą, grupą wsi pomorskich są miejscowości powstałe w ramach XVIII -wiecznego osadnictwa fryderycjańskiego. Wsie te charakteryzują się liniową kompozycją przestrzenną z zabudową rozmieszczoną wzdłuż obu stron drogi oraz pasowym układem pól.

Trzecią grupę typów wsi w naszym województwie stanowią osady kolejowe zakładane w drugiej połowie XIX w. w sąsiedztwie dworców (np.: w Godkowo, Runowo Pomorskie, Grzmiąca).

Historyczne układy wsi zostały zaburzone po II wojnie światowej poprzez wprowadzenie nowej –obcej kulturowo - zabudowy Państwowych Gospodarstw Rolnych (Stanomino, Tychowo, Gardno, Kołbacz)[18], a na przełomie XX - XXI w. w pobliżu miast wskutek suburbanizacji (np. Warszewo, Mierzyn, Stare Bielice).

Wiejskie budynki użyteczności publicznej

W architekturze wsi cennymi obiektami są budynki użyteczności publicznej - ogólnodostępne obiekty służące lokalnym społecznościom. Z racji swojego usytuowania czy formy architektonicznej są elementami organizującymi i waloryzującymi przestrzeń. Wymienić tu można: budynki szkolne, świetlice (np. w Brzózkach, gm. Nowe Warpno), remizy (np. w Myśliborzycach, gm. Myślibórz), a także nieliczne już dziś budynki przemysłu wiejskiego: młyny (np. w Babigoszczy, Mołstówku, Suchanówku czy Brojcach), wiatraki (koźlak w Mierzynie; holendry w Poradzu, Czarnogłowych, Kłębach, Sułominie, Ostrowicach, Lędzinie), kuźnie (np. w Dolsku gm. Dębno), stolarnie i in.

Zabudowa mieszkalna na wsiach

Wiejska zabudowa to wyróżnik kulturowy regionu, głównie ze względu na swą tradycyjną konstrukcję ryglową i murową oraz typologię. Podobnie jak i w miastach, na wsi dominuje zabudowa z okresu od połowy XIX w. do początków XX w. Znacznie rzadziej spotykane są obiekty z pierwszej połowy XIX w., a sporadycznie XVIII-wieczne. W sensie typologicznym dominują zagrody 3-4-budynkowe, z szerokofrontowymi chałupami nakrytymi dachami dwuspadowymi. Domy mieszkalne lokowane są na froncie siedlisk (kalenicowo bądź szczytowo do drogi). Budynki gospodarcze - inwentarskie i stodolne - rozplanowane są w kształt czworoboku lub podkowy.

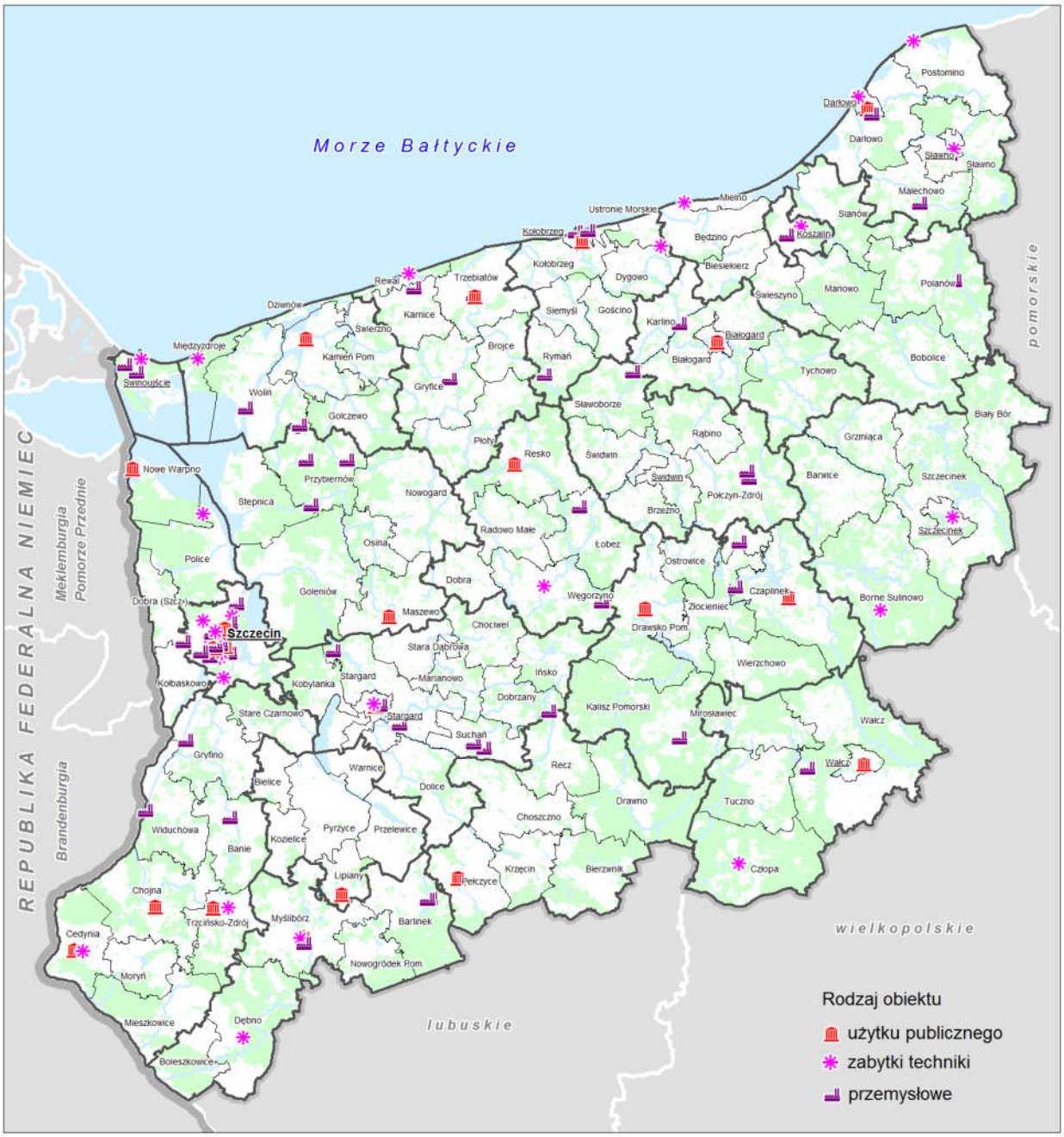
Na obszarach Równiny Gryfickiej i Sławieńskiej dość często występują jeszcze zagrody czworoboczne (niekiedy o charakterze zamkniętym jak np. w Niechorzu k/Rewala czy Gosławiu k/Trzebiatowa) z chałupami ulokowanymi w głębi podwórza i budynkami bramnymi na froncie siedlisk. Reliktowo jedynie zachowały się (typowe niegdyś dla Pomorza Zachodniego) domy wzniesione na wzorze saskim. Nie są to jednak obiekty o czystych formach - np. w Krupach k/Darłowa, czy Sarbinowie k/ Mielna). Podobnie rzadko spotykane są tzw. domy pyrzyckie z pocz. XIX (np. w Nieborowie, Brzesku czy Obrominie). Systematycznie z krajobrazu kulturowego wsi zachodniopomorskiej znikają ryglowe obiekty gospodarcze. Przeważają obiekty murowane z cegły ceramicznej oraz murowano-drewniane. Powszechnym zjawiskiem jest zanik tradycyjnych elementów architektonicznych, w tym stolarek okiennych i drzwiowych, detalu i elementów wystroju. Są one zastępowane przez nowe dysharmonizujące elementy, bez

[18] Osadnictwo rolnicze a gospodarka wielkoobszarowa na terenie Województwa Koszalińskiego w latach 1950-1977, D. Gospodarowicz, Dokumentacja geograficzna, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, zeszyt II, rok 1980, str. 56-57

związku z tradycją lokalną. Stopniowo zwiększa się ilość obiektów współczesnych, nie nawiązujących formą, konstrukcją czy charakterem do tradycji. Zjawisko to obserwowane jest szczególnie na obszarach wokół ośrodków miejskich (tzw. rozlewanie się miast, np. Szczecina, Koszalina, Stargardu). Nasila się także zjawisko wytyczania nowych ciągów zabudowy w historycznych układach ruralistycznych, bez uwzględnienia lokalnej tradycji lokowania siedlisk. Wynika to najczęściej z braków miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Do rejestru zabytków wpisanych jest ok. 20 wiejskich budynków mieszkalnych.

3.4.1.5. Zabytki techniki

Ryc. 42. Zabytki architektury przemysłowej, technicznej i użyteczności publicznej



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Rejestru zabytków województwa zachodniopomorskiego

Za najbardziej charakterystyczne zabytki techniki w województwie uznać należy historyczne elementy infrastruktury portowej, stoczniowej, transportu wodnego morskiego i rzecznego oraz przemysłu rolno-spożywczego.

Zabytkowe kompleksy budynków i urządzeń stoczniowych zachowały się w obrębie stoczni szczecińskiej, Świnoujścia i w mniejszym stopniu Darłowa. Brak natomiast zachowanej infrastruktury innych, mniejszych stoczni, zlokalizowanych niegdyś na nabrzeżach miast należących do Hanzy np. Goleniowa czy Mrzeżyna.

W obrębie portów handlowych i rybackich częściowo zachowała się historyczna infrastruktura w postaci ryglowych spichlerzy w Goleniowie i Karlinie, magazynów w Kołobrzegu, zabudowy modernistycznej przystani jachtowych w Trzebieży i Stepnicy, elewatorów oraz zabudowy portu wolnocłowego w Szczecinie, a także urządzeń, tj. pływających doków, dźwigów itp.

W granicach województwa zachodniopomorskiego znajduje się siedem latarni morskich: w Jarosławcu, Darłówku, Gąskach, Kołobrzegu, Niechorzu, Wisełce, Świnoujściu wraz z budynkami towarzyszącymi. Są to, poza latarnią kołobrzeską - odbudowaną po 1945 r., obiekty XIX-wieczne. Nielicznie zachowane są natomiast dawne urządzenia nawigacyjne. Jedynie na szlaku wodnym Szczecin - Świnoujście istnieją stawy (stawa Młyny) wytyczające tor, zbudowane w latach 1911-36. Odrzańskie urządzenia hydrotechniczne zachowały się częściowo na ternie obecnego Parku Krajobrazowego Dolnej Odry np. jazy, śluzy komorowe, przepusty wałowe i stacje. Stosunkowo liczne są elektrownie wodne (rzeczne) w Trzebiatowie, Lisowie, Prusinowie, Borowie, Smolęcinie czy Rosnowie i Darłowie. Zachowały one w dużym stopniu formy architektoniczne obiektów budowlanych i urządzenia hydrotechniczne. Największej transformacji uległy urządzenia techniczne i prądotwórcze jak turbiny napędowe i transmisyjne. Pierwotne wyposażenie zachowało się tylko reliktowo, np. w Trzebiatowie.

Młyny wiatrowe (wiatraki) charakterystyczne niegdyś dla krajobrazu kulturowego wiejskiego i podmiejskiego obecnie stanowią jedynie relikty. Jedynym zachowanym wiatrakiem drewnianym (*koźlakiem)* jest wiatrak z Mierzyna gm. Dobra, datowany na lata 20-30-te XIX w. Liczniejszy, liczący kilkadziesiąt obiektów, jest zespół wiatraków murowanych (*holendrów)*, spośród których dwa - w Lędzinie i Poradzu - są w dobrym stanie technicznym, a pozostałe - w Lubanowie (Otoki), Myśliborzu czy Nowogródku Pomorskim - są ruinami korpusów ceglanych. W żadnym z nich nie zachowały się dawne urządzenia młyńskie.

Młyny wodne i elektryczne zachowały się licznej, część z nich kontynuuje produkcję do dziś, część została adaptowana na inne funkcje. Przetrwało kilkadziesiąt niewielkich młynów ryglowych lub murowanych np. w: Babigoszczy, Letninie, Suchanówku, Głęboczku, Mołstówku i Kiełpinie, Rzecku, Korytowie, Gościnie czy Osuchu. Młyny wodne obecnie nie prowadzą przemiału, większość z nich została zaadaptowana na elektrownie wodne (np. w Gryficach, gdzie zachowało się kompletne wyposażenie młyńskie) bądź na obiekty hotelowe (np. w Szczecinie, Stargardzie), lub agroturystyczne (np. w Marianowie, Osuchu czy w Sowieńskim Młynie gm. Sianów). Większość młynów elektrycznych nadal pełni swoją pierwotną funkcję (np. w Wojtaszycach) lub stały się elektrowniami. Niewielka część tych obiektów zachowała elementy pierwotnego wyposażenia tj. mlewniki walcowe, odsiewacze, elewatory transmisyjne, urządzenia napędowe (np. w Trzebiatowie).

Wśród zabytkowych obiektów czy zespołów przetwórstwa spożywczego regionu, wymienić można gorzelnie, mleczarnie (najczęściej folwarczne), browary, rzeźnie. Murowane z kamienia lub cegły o wieloelementowych bryłach, posiadają niekiedy bogaty detal architektoniczny i elementy historycznego wyposażenia technicznego (np. aparaty destylacyjne, kadzie fermentacyjne). Browary zachowały się np. w Szczecinie i Połczynie Zdroju, a rzeźnie w Szczecinie (Łasztownia), Świnoujściu i Gryfinie.

Są także zabytkowe obiekty lub zespoły związane z innymi gałęziami przemysłu: np. cegielnie, niegdyś niezwykle liczne w krajobrazie naszego regionu - w ostatnich latach stały się reliktami. Przykładem jest cegielnia w Śmierdnicy w Szczecinie, gdzie zachowany jest tzw. piec Hoffmana. W panoramie miast czytelne są np. wieże ciśnień związane z zakładami uzdatniania wody np. w Stargardzie Szczecińskim, Pyrzycach, Sławnie, Szczecinku czy Dębnie. Rzadziej spotykane są zespoły gazowni i elektrowni miejskich - np. w Szczecinie, Trzebiatowie, sporadycznie - huty czy papiernie (Szczecin, Osinowo). W gminie Police zachowały się ruiny fabryki benzyny syntetycznej.

Zabytkami są także elementy infrastruktury komunikacyjnej: np. kolejowy most zwodzony w Szczecinie-Podjuchach, żelbetowy most „z delfinami" w Trzebiatowie, most łukowy nad rzeką Bielicą na linii wąskotorowej Koszalin-Świelino. Linie kolei wąskotorowej wraz z towarzyszącą zabudową, będące podstawą funkcjonowania gospodarki regionu na przełomie XIX i XX w., zachowały się we fragmentach, pełnią aktualnie rolę atrakcji turystycznej (linie Gryfice-Rewal-Trzebiatów i Koszalin-Świelino czy Stargard-Dobrzany).

Obiekty infrastruktury kolei szerokotorowej są licznie reprezentowane na terenie województwa, jednak stopniowo znikają (lokomotywownie, wieże ciśnień, magazyny). Za zabytkowe uznaje się także: fragment autostrady tzw. berlinki Królewiec-Berlin oraz liczne ciągi dróg brukowanych obsadzonych zabytkową zielenią, prowadzące do wsi i miasteczek, a także zajezdnie tramwajowe (trzy zespoły w Szczecinie).

Do rejestru zabytków wpisanych jest ok. 90 zabytków techniki i przemysłu.

3.4.1.6.Relikty osadnictwa pradziejowego

Niezwykle trudno ocenić obecny stan zachowania i waloryzować archeologiczne dziedzictwo Pomorza Zachodniego. Jak dotąd najważniejsze i zasadnicze znaczenie w kształtowaniu się zasobu źródeł archeologicznych przyniosła realizacja programu pn. Archeologiczne Zdjęcie Polski (AZP).

Do chwili obecnej badaniami powierzchniowymi wykonanymi w ramach AZP objęto około 90% powierzchni województwa zachodniopomorskiego. Na krajobraz archeologiczny województwa składa się ponad 35000 stanowisk archeologicznych. Są to przede wszystkim relikty związane z miejscem zamieszkania (ślady i punkty osadnicze, osady,

grodziska - pozostałości grodów, obecnie widoczne w postaci własnej formy terenowej), bądź pochówku (cmentarzyska różnego obrządku, w tym z grobami kurhanowymi, które podobnie jak grodziska posiadają czytelne w krajobrazie formy w postaci wyniesień, pagórków, kopców).

Do rejestru zabytków wpisanych jest ok. 370 stanowisk archeologicznych (grodziska, osady, cmentarzyska).

3.4.1.7. Zabytki ruchome

Na terenie województwa istnieją kościoły posiadające pojedyncze zabytki ruchome o znacznej wartości artystycznej i historycznej, a także kościoły o bardzo bogatym wyposażeniu wnętrz, np. katedry w Koszalinie i Szczecinie, konkatedry w Kamieniu Pomorskim i Kołobrzegu, kościoły miejskie w: Stargardzie, Dobrej k/Nowogardu, Reczu, Tucznie, Gryficach, Darłowie, Czaplinku oraz kościoły wiejskie, np. w: Brzesku (gm. Pyrzyce), Cisowie (gm. Darłowo), Dzisnej (gm. Przybiernów), Jarszewie (gm. Kamień Pomorski), Witnicy (gm. Moryń), Iwięcinie (gm. Sianów), Krągu (gm. Polanów), Ostrym Bardzie (gm. Połczyn-Zdrój), Runowie Pomorskim (gm. Węgorzyno), Śmiechowie (gm. Będzino), czy w Wysiedlu (gm. Łobez).

Zabytki ruchome na terenie województwa zachodniopomorskiego pochodzą z różnych epok stylowych - od romanizmu (XIII w.) do modernizmu (I połowa XX w.).

Wśród zabytków ruchomych występujących w kościołach na terenie naszego województwa najbardziej charakterystyczne są następujące grupy obiektów: chrzcielnice kamienne, gotyckie malowidła ścienne, kamienne płyty nagrobne i epitafia, empory, loże, późnorenesansowe, barokowe i manierystyczne drewniane elementy wyposażenia, witraże, ikony, polichromie, dzwony, organy oraz prospekty organowe a także sprzęty kościelne.

3.4.1.8. Wyposażenia i wystrój obiektów świeckich

Stosunkowo niewiele przetrwało na terenie województwa elementów wystroju i wyposażenia wnętrz świeckich. Znajdują się one w niektórych budynkach użyteczności publicznej będących własnością Skarbu Państwa (niektórych urzędów, policji, poczty, archiwum państwowego), samorządów (urzędy miast i gmin, szkoły, biblioteki), a także firm prywatnych, np. banków lub organizacji pozarządowych. Obiekty zaliczane do zabytków ruchomych zachowały się również w niektórych budynkach mieszkalnych w miastach (kamienice, wille) pozostających w posiadaniu samorządów, wspólnot mieszkaniowych i osób prywatnych, a także w wiejskich dworach i pałacach będących własnością osób prywatnych, firm, samorządów, a w dużej części Agencji Nieruchomości Rolnych.

W pojedynczych obiektach użyteczności publicznej zachowały się elementy wyposażenia ruchomego, najczęściej mebli i obrazów, na ogół przeniesionych z dworów i pałaców.

3.4.1.9. Obiekty małej architektury

Istnieje grupa nieruchomych obiektów budowlanych, określanych mianem „małej architektury" - zaliczanych do zabytków ruchomych, usytuowanych na placach wiejskich i miejskich, cmentarzach przykościelnych i gminnych oraz przy drogach. Stanowią one własność samorządów, parafii, (w pojedynczych przypadkach osób prywatnych). Są to elementy zagospodarowania terenu takie jak: pomniki, rzeźby plenerowe, fontanny, kapliczki przydrożne, pomniki nagrobne, krzyże pokutne, pompy uliczne i inne.

Do charakterystycznych elementów krajobrazu miejskiego należą szczecińskie pompy uliczne z końca XIX i pocz. XX w., z których jedna została przeniesiona do Nowego Warpna.

3.4.1.10. Zabytki podwodne

W województwie zachodniopomorskim - zwłaszcza na obszarze morskich wód wewnętrznych i przybrzeżnych - licznie występują zatopione elementy dziedzictwa kulturowego, takie jak:

- zabytki archeologiczne - zwłaszcza z okresu schyłkowego neolitu,
- zabytki techniki - w tym budowle hydrotechniczne i umocnienia brzegowe,
- inne, niegdyś lądowe budowle historyczne,
- zabytki ruchome (wraki, łodzie, pontony, itp.).

Dzięki interdyscyplinarnym badaniom i analizom zasób podwodnego dziedzictwa kulturowego stopniowo się powiększa i wzbogaca wiedzę na temat fizjografii i osadnictwa i tych terenów.

3.4.2. Krajobraz kulturowy województwa

W krajobrazie kulturowym województwa zachodniopomorskiego wyróżnia się mikroregiony o specyficznych cechach morfogenetycznych i o odrębnym ukształtowaniu kulturowym. Część północna, od wybrzeża morskiego po gminy: Widuchowa, Banie, Kozielice, Pyrzyce, Przelewice, Dolice, Suchań, Dobrzany, Ińsko, Węgorzyno, Drawsko Pomorskie, Ostrowice, Połczyn-Zdrój, Barwice, Borne Sulinowo i Szczecinek, do XVII w. należała do Księstwa Pomorskiego. Gminy na południe od tego pasa należały do Nowej Marchii, a powiat wałecki i gmina Czaplinek do historycznej

Wielkopolski. Te historyczne podziały nadal są czytelne we współczesnym krajobrazie, m.in. przez zróżnicowanie form układów osadniczych, form budownictwa, stosowanych materiałów budowlanych.

3.4.2.1. Obszary kulturowo-krajobrazowe

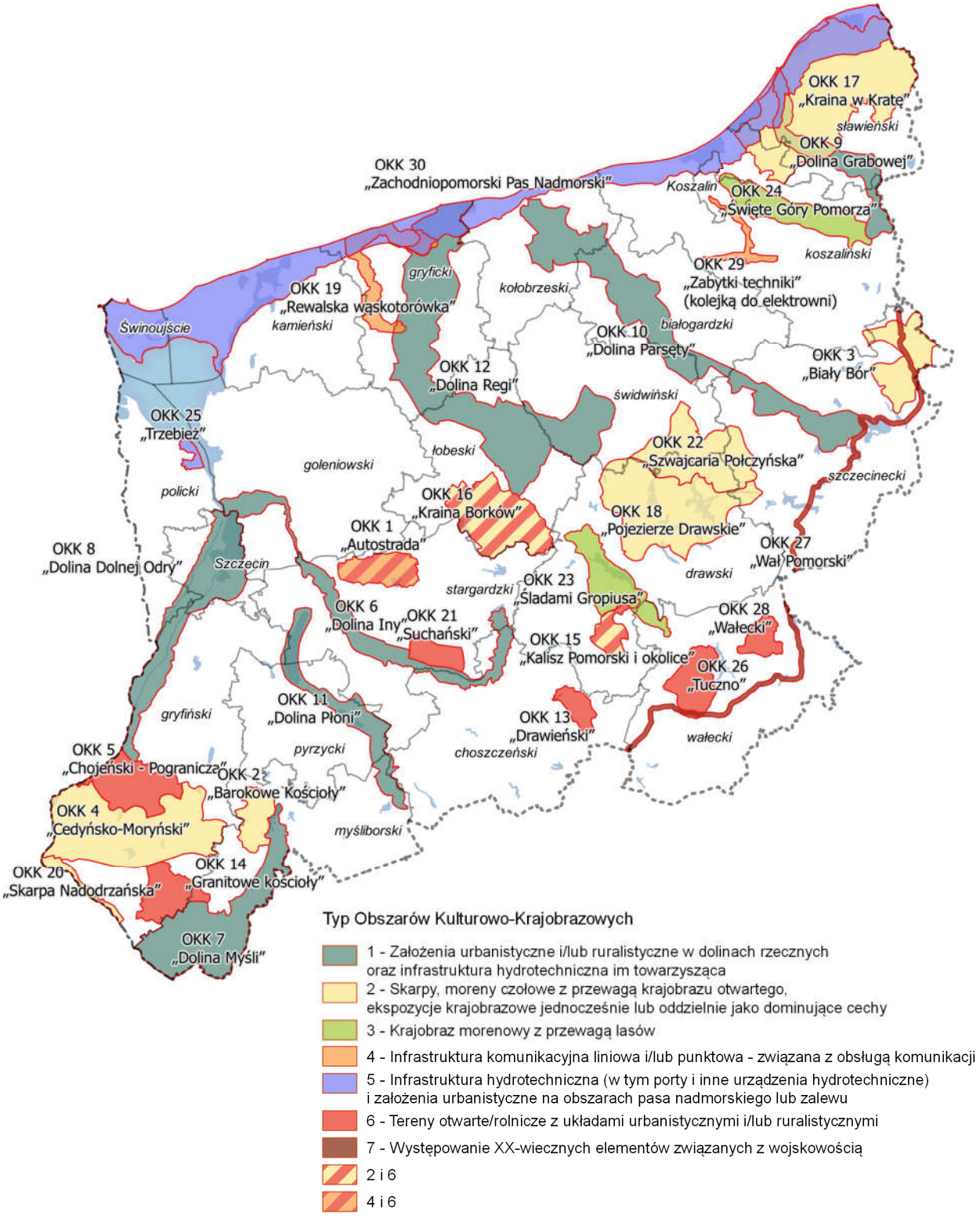
Obszary Kulturowo-Krajobrazowe są zintegrowaną formą ochrony dziedzictwa kulturowego wraz z ochroną wartościowych walorów krajobrazu - zarówno naturalnego, jak i antropogenicznego. Zapisy dotyczące konieczności i wytycznych ochrony tych obszarów zawarte są m.in. w Wojewódzkim programie opieki nad zabytkami na lata 2013 - 2017 i na lata 2017-2020 dla Województwa Zachodniopomorskiego. Na terenie województwa wyznaczono 30 Obszarów Kulturowo-Krajobrazowych o łącznej powierzchni ok. 7332 km^2. Delimitacja ich została wyznaczona przez grono ekspertów na podstawie analiz i dokumentacji konserwatorskiej.

- **OKK1 „Autostrada" (w granicach gmin: Chociwel, Marianowo, Stara Dąbrowa),** Charakterystycznymi elementami, decydującymi o walorze obszaru, są: zespół późnogotyckich kościołów z surowego kamienia z ceglanymi szczytami zdobionymi blendami, parki z ponad 100-letnimi drzewami oraz dzieło techniki drogowej - niedokończona betonowa autostrada z dwuprzęsłowymi wiaduktami, budowana w latach 30 i 40 XX w., która miała połączyć Berlin i Królewiec. Obszar cechuje krajobraz wysoczyzny morenowej z licznie występującymi na tym terenie unikatowymi ozami i drumlinami.
- **OKK2 „Barokowe Kościoły" (gm. Myślibórz).** Do zabytków wyróżniających ten obszar należy grupa barokowych kościołów wzniesionych w XVIII w. w: Golenicach, Nawrocku, Rościnie, Sulimierzu oraz w Kierzkowie (kościół gotycki przebudowany w XVIII w.).
- **OKK3 „Biały Bór" (gm. Biały Bór).** Dominantą kulturową na tym obszarze jest miasto Biały Bór ze współczesną cerkwią (wystrój wg projektu Jerzego Nowosielskiego) oraz liczną grupą mniejszości i kultury ukraińskiej.
- **OKK4 „Cedyńsko-Moryński" (w granicach gmin: Cedynia, Chojna, Moryń, Trzcińsko-Zdrój).** Na tym obszarze krajobrazowym moreny czołowej, występuje koncentracja zabytków dowodzących intensywnego zagospodarowania w średniowieczu (ponad 20 kościołów z XIII w.,), także rezydencji, zespołów zabytkowej zabudowy z k. XVIII - pocz. XX w., tworzących obszar o wybitnie historycznych cechach ze średniowiecznymi kościołami, układami przestrzennymi miast i wsi oraz pełnymi pierścieniami murów obronnymi Morynia i Trzcińska Zdroju.
- **OKK5 „Chojeński-Pogranicza" (gm. Chojna).** Obszar z elementami średniowiecznego zagospodarowania, z dominującą nad okolicą sylwetą kościoła mariackiego, widoczną z dalekiej perspektywy. Ekspozycja panoramy z masywem kościoła mariackiego należy do najpiękniejszych w województwie. w
- **OKK6 „Dolina Iny" (w granicach gmin: Dobrzany, Dolice, Recz, Stargard, Suchań).** Obszar z miastami o średniowiecznej metryce lokowanymi nad rzeką Iną i elementami historycznego zagospodarowania związanego z rzeką oraz jej dopływami: młynami, mostami, miejscami dawnych portów na rzece.
- **OKK7 „Dolina Myśli" (w granicach gmin: Boleszkowice, Dębno, Myślibórz).** Obszar osadnictwa średniowiecznego związanego z działalnością templariuszy. Obszar z licznymi obiektami przemysłowymi napędzanymi wodami rzeki Myśli.
- **OKK8 „Dolina Dolnej Odry" (w granicach gmin: Gryfino, Kołbaskowo, Szczecin, Widuchowa)**. Obszar związany z dolina rzeki Odry. Dziedzictwem kulturowym jest również na tym obszarze przebieg koryta i infrastruktura techniczna rzeki.
- **OKK9 „Dolina Grabowej" (w granicach gmin: Darłowo, Malechowo, Polanów, Sławno).** Obszar o zróżnicowanym krajobrazie kulturowym ze wsiami dworsko-folwarcznymi (w okolicach Polanowa i Malechowa) oraz typowymi wsiami chłopskimi - w dolnym biegu rzeki, które stanowią również element obszaru „Kraina w Kratę".
- **OKK10 „Dolina Parsęty" (w granicach gmin: Barwice, Białogard, Dygowo, Gościno, Grzmiąca, Karlino, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Szczecinek).** Obszar z zespołem osadniczo - cywilizacyjnym położony w urozmaiconym krajobrazie doliny rzeki Parsęty.
- **OKK11 „Dolina Płoni" (w granicach gmin: Barlinek, Pełczyce, Przelewice, Pyrzyce, Warnice).** Obszar krajobrazu doliny rzeki Płoni, na którego krajobraz kulturowy istotny wpływ mieli cystersi po sprowadzeniu się do Kołbacza w 1173 r. Najcenniejszym zabytkiem jest zespół pocysterski w Kołbaczu rozporządzeniem Prezydenta RP uznany za Pomnik Historii.
- **OKK12 „Dolina Regi" (w granicach gmin: Gryfice, Łobez, Płoty, Resko, Świdwin, Trzebiatów).** Obszar nad rzeką Regą wraz z położonymi sześcioma historycznymi miastami: Świdwin, Łobez, Resko, Płoty, Gryfice i Trzebiatów. Na Redze funkcjonuje wiele budowli i urządzeń hydrotechnicznych pozostałych po bogatym niegdyś zagospodarowaniu rzeki.

- **OKK13 „Drawieński" (gm. Drawno).** Obszar otwartych terenów rolniczych otoczonych lasami oraz miasteczko Drawno z ruinami zamku Wedlów z pozostałościami zabudowy rezydencjalnej i folwarcznej.
- **OKK14 „Granitowe kościoły" (gm. Mieszkowice).** Wyróżnikiem obszaru jest grupa wczesno-gotyckich kościołów granitowych.
- **OKK15 „Kalisz Pomorski i okolice" (gm. Kalisz Pomorski).** Obszar obejmujący miasto Kalisz Pomorski oraz wsie o historycznych, średniowiecznych układach ruralistycznych, z ryglowymi (XVIII-wiecznymi) kościołami, założeniami dworsko-folwarcznymi oraz zabudową zagrodową.
- **OKK16 „Kraina Borków" (w granicach gmin: Łobez, Radowo Małe, Węgorzyno).** Obszar położony w zasięgu Pojezierza Ińskiego, Drawskiego oraz Wysoczyzny Łobeskiej, bardzo atrakcyjny krajobrazowo, o urozmaiconej, pagórkowatej rzeźbie terenu, z licznymi jeziorami i ciekami. Położenie na wyniesieniach, wzgórzach, pozwala na ekspozycję zabudowy wiejskiej i kościołów. Kraina starego rodu słowiańskiego i rycerskiego Borków, żyjącego na pograniczu Pomorza i Brandenburgii.
- **OKK17 „Kraina w Kratę" (w granicach gmin: Darłowo, Malechowo, Postomino, Sianów, Sławno).** Jest to rozległy obszar kulturowo-krajobrazowy, którego głównym wyznacznikiem są: dobrze zachowane, średniowieczne układy ruralistyczne, wkomponowane w nieprzekształcony w większości krajobraz naturalny oraz liczne zespoły zabudowy chłopskiej wzniesionej w technice ryglowej, które nadają temu regionowi specyficzny charakter, określany we współczesnych koncepcjach zagospodarowania przestrzennego i rozwoju gospodarczego jako „Kraina w kratę".
- **OKK18 „Pojezierze Drawskie" (w granicach gmin: Czaplinek, Ostrowice, Złocieniec).** Obszar położony na Pojezierzu Drawskim, o urozmaiconej polodowcowej rzeźbie terenu. Cechą dominującą jest bogactwo jezior, o zróżnicowanych kształtach i wielkości, w tym duże jez. Drawsko, Siecino, Krosino, Rakowskie. Cały obszar znajduje się w dorzeczu rzeki Drawy, w granicach Drawskiego Parku Krajobrazowego, podlega również ochronie Natura 2000.
- **OKK19 „Rewalska Wąskotorówka" (w granicach gmin: Gryfice, Karnice, Rewal, Trzebiatów).** Obszar na którym istnieje kolejka wąskotorowa - zabytek techniki - z zachowanymi w dużym stopniu budynkami i obiektami inżynierskimi prezentującymi przykłady nowatorskich rozwiązań. Kolejka wiedzie przez teren na ogół równinny o zróżnicowanych krajobrazach: od otwartych o charakterze rolniczym, poprzez leśne, po dolinę przymorską z rozległymi łąkami. Do szczególnie atrakcyjnych krajobrazów należy pas nadmorski z ekspozycją latarni morskiej w Niechorzu oraz odcinki trasy w rejonie miast Gryfic i Trzebiatowa z ekspozycją sylwet tych miast, zdominowanych masywami kościołów mariackich.
- **OKK20 „Skarpa Nadodrzańska" (w granicach gmin: Cedynia, Mieszkowice).** Obszar integracji wybitnych walorów krajobrazu naturalnego strefy krawędziowej doliny Odry z zachowanymi elementami historycznego zagospodarowania - wsie o zabytkowych układach, z pozostałościami tradycyjnej ryglowej zabudowy mieszkalnej i gospodarczej i kościołami tworzącymi dominanty historyczno-przestrzenne. Krawędź doliny jest bardzo zróżnicowana pod względem ukształtowania terenu. Poprzecinana jest licznymi dolinami o stromych krawędziach przechodzących miejscami w rozgałęzione jary i wąwozy.
- **OKK21 „Suchański" (gm. Suchań).** Obszar obejmujący miasteczko Suchań i wsie chłopskie - Sadłowo, Sadłówko, Suchanówko, Nosowo - zespół miejscowości o średniowiecznej metryce z kościołami posiadających wyraźną ekspozycję w otwartym terenie. Otwarte rolnicze tereny łagodnie pofalowanej Równiny Pyrzycko-Stargardzkiej.
- **OKK22 „Szwajcaria Połczyńska" (w granicach gmin: Barwice, Czaplinek, Ostrowice, Połczyn-Zdrój).** Obszar o wybitnych wartościach krajobrazowo-przyrodniczych w obrębie Drawskiego Parku Krajobrazowego i Natury 2000, składa się z kilku regionów o urozmaiconej rzeźbie terenu i wysokich wartościach przyrodniczych z polodowcową krainą Dębnicy i Drawy jako teren kreowany na produkt turystyczny przez trzy współpracujące gminy: Barwice, Czaplinek i Połczyn-Zdrój. Przełom rzeki Dębnicy - rzeka z polodowcowym „kanionem", o malowniczym otoczeniu. Spyczna Góra - okazałe wzniesienie utworzone przez lodowiec.
- **OKK23 „Śladami Gropiusa" (gm. Drawsko Pomorskie, Mirosławiec).** Miejsca związane z pierwszymi projektami architektonicznymi, przyszłego twórcy Bauhausu, Waltera Gropiusa. Istniejące do dziś jego realizacje: Drawsko - willa, bank, Jankowo - spichlerz, czworak, Żołędowo - czworak, Gudowo - krochmalnia, Mirosławiec - spichlerz. Obszar o urozmaiconym krajobrazie, w obrębie Pojezierza Drawskiego i Równiny Drawskiej, wytyczony w osi jez. Lubie i doliny rz. Drawy, o znacznym zalesieniu.
- **OKK24 „Święte Góry" (m. Koszalin, gm. Polanów, Sianów).** Obszar łączy wybitne walory krajobrazu naturalnego, elementy dziedzictwa kulturowego oraz wartości niematerialne - kultu religijnego. Na uwagę zasługują zwarte kompleksy leśne Puszczy Koszalińskiej, otwarte przestrzenie Wysoczyzny Polanowskiej" oraz pomnikowe aleje przydrożne (np. bukowa, Kościernica - Jacinki).

- **OKK25 „Trzebież" (gm. Police).** Trzebież - miasteczko z portem rybackim i jachtowym, kościołem z połowy XVIII w., zespołem historycznej zabudowy z przykładami domów ryglowych. Niekłończyca i Uniemyśl - wsie z okresu XVIII-wiecznej kolonizacji z zabudową o walorach zabytkowych. Otwarty, równinny teren rozciągający się od Puszczy Wkrzańskiej na zachodzie po brzeg Zalewu Szczecińskiego. Linia kolejowa Szczecin - Trzebież z zabudową stacji w Uniemyślu i Trzebieży.
- **OKK26 „Tuczno" (gm. Tuczno).** Obszar w granicach Pojezierza Wałeckiego, charakteryzuje się licznymi wzniesieniami porośnięte lasami oraz dużą ilość niewielkich jezior i terenów bagiennych. Tuczno z renesansowym zamkiem, kościołem z 1 poł. XVI w. z barokowym wyposażeniem. Wsie z zespołami tradycyjnej zabudowy oraz szkieletowe kościoły z wyposażeniem z XVII-XVIII w. W miejscowościach w rejonie Tuczna zachowały się liczne elementy dziedzictwa kulturowego. W Jeziorkach Wałeckich, Lubieszy, Rzeczycy zachowane historyczne układy i tradycyjna zabudowa.
- **OKK27 „Wał Pomorski" (w granicach gmin: Biały Bór, Borne Sulinowo, Człopa, Drawno, Szczecinek, Tuczno, Wałcz).** Wał Pomorski zlokalizowany są na terenach o znacznym zalesieniu oraz w sąsiedztwie rzeki zbiorników wodnych, przebiega przez Pojezierze Wałeckie o wysokich walorach krajobrazowych. Na obszarze tym zachowały się pozostałości systemu fortyfikacji zbudowanych w latach 1932-1944, rozciągających się liniowo na obszarze o długości ok. 290 km. W obrębie pasa umocnień zinwentaryzowano 589 obiektów z l. 1932--1937 reprezentujących typ fortyfikacji polowej wzmocnionej stałej, w tym 19 schronów typu ciężkiego, 3 jazy na rzece Piławie, 6 wieżowych stanowisk obserwacyjnych i 555 schronów różnego przeznaczenia.
- **OKK 28 „Wałecki" (gm. Wałcz).** Obszar o krajobrazie otwartym, pofałdowanym, o cechach wybitnie rolniczych, otoczony zwartymi kompleksami leśnymi, a od północy i wschodu doliną rzeki Dobrzyca. Na tym obszarze znajdują się Rezerwaty Przyrody: Glinki i Golcowe Bagno. Charakterystyczne na tym obszarze są wsie o historycznych układach przestrzennych, z ryglowymi kościołami, zespołami rezydencjonalno-folwarcznymi oraz tradycyjną zabudową.
- **OKK29 „Kolejką do elektrowni" (m. Koszalin, gm. Manowo, Świeszyno).** Obszar kulturowo-krajobrazowy związany tematycznie z dziedzictwem techniki, zakomponowany - w większości - w wyniku świadomej działalności człowieka. Osie tego obszaru wyznaczają: linia kolejki wąskotorowej z Koszalina do Rosnowa (i dalej w kierunku Bobolic) oraz rzeka Radew ze sztucznymi jeziorami oraz elektrowniami. Obszar znajduje się na Równinie Białogardzkiej, o krajobrazie rolniczym w części północnej (okolice Koszalina) i zalesionej (Puszcza Koszalińska) na południe od Manowa z dwoma jeziorami Hajka i Rosnowskie. Dolina Radwi wchodzi w skład chronionego krajobrazu Natura 2000.
- **OKK30 „Zachodniopomorski Pas Nadmorski" (w granicach gmin: Będzino, Darłowo, Dziwnów, Kołobrzeg, Koszalin, Mielno, Międzyzdroje, Postomino, Rewal, Świnoujście, Trzebiatów, Ustronie Morskie, Wolin).** Obszar posiada zróżnicowaną geomorfologię z brzegami klifowymi, wydmowymi, mierzejami, płytkimi ujściami rzek, jeziorami przymorskimi (np. Jamno) i tzw. lagunowymi (np. Resko Przymorskie i Liwia Łuża), terenami leśnymi oraz łąkami i bagnami. Na tym obszarze działa od 1960 r. Woliński Park Narodowy, obejmujący klifowy odcinek wybrzeża, dobrze zachowane lasy bukowe, deltę Świny oraz przybrzeżny pas wód Bałtyku. Miejscowości z portami i stoczniami (Świnoujście, Mrzeżyno, Kołobrzeg), uzdrowiskami (Świnoujście, Międzyzdroje, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Darłówko), latarniami morskimi, o funkcjach wypoczynkowych. W bezpośrednim otoczeniu Pasa Nadmorskiego występują zabytkowe układy urbanistyczne oraz wsie o historycznych układach ruralistycznych.

Ryc. 43. Obszary Kulturowo-Krajobrazowe na obszarze województwa



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Typy obszarów kulturowo-krajobrazowych

Na potrzeby niniejszego planu wyznaczono 7 typów obszarów kulturowo-krajobrazowych, ze względu na ich dominujące lub specyficzne cechy:

1) Założenia urbanistyczne i/ lub ruralistyczne w dolinach rzecznych oraz infrastruktura hydrotechniczna im towarzysząca: OKK6, 7, 8, 9, 10, 11, 12.

2) Skarpy, moreny czołowe z przewagą krajobrazu otwartego, ekspozycje krajobrazowe jednocześnie lub oddzielnie jako dominujące cechy: OKK2, 3, 4, 15, 16, 17, 18, 20, 22.

3) Krajobraz morenowy z przewagą lasów: OKK23, 24.

4) Infrastruktura komunikacyjna liniowa i/lub punktowa - związana z obsługą komunikacji: OKK19, 29, 1.

5) Infrastruktura hydrotechniczna (w tym porty i inne urządzenia hydrotechniczne) i założenia urbanistyczne na obszarach pasa nadmorskiego lub zalewu: OKK25, 30.

6) Tereny otwarte/ rolnicze z układami urbanistycznymi i/lub ruralistycznymi: OKK1 ,5, 13, 14, 15, 16, 21, 26, 28.

7) Występowanie XX- wiecznych elementów związanych z wojskowością : OKK27.

W większości obszarów - obok elementów stanowiących o przyporządkowaniu do danego typu - występują również relikty osadnictwa pradziejowego, zespoły zieleni komponowanej, zabytkowe układy osadnicze urbanistyczne i/lub ruralistyczne, kościoły, mniejsze lub większe kompleksy leśne, budownictwo szachulcowe.

Zagrożenia występujące w obszarach kulturowo-krajobrazowych

W większość obszarów kulturowo-krajobrazowych występują pewne powszechne zagrożenia, obecne również w innych rejonach województwa oraz kraju. Są to między innymi:

- degradacja walorów obiektów historycznych i współczesnych, wynikająca z: dewastacji, braku działań naprawczych, zaniechania użytkowania, nieprawidłowo przeprowadzanych remontów, rozbudowy itd. oraz usytuowania w pobliżu elementów obniżających walory estetyczne i zaburzających odbiór obiektu o wartościach kulturowych; stosowanie substandardowych ogrodzeń, lokalizowanie tymczasowych obiektów, niepasujących do tradycyjnego charakteru miejscowości, stosowanie różnych typów nawierzchni ciągów komunikacyjnych w obrębie jednej jednostki osadniczej;
- zaburzenie struktury zabytkowych układów osadniczych poprzez chaotyczną parcelację gruntów, procesy rozlewania zabudowy;
- parcelacja układów osadniczych i założeń kompozycyjnych (np. założeń dworsko - parkowych);
- lokalizowanie rażących reklam i ogłoszeń w pobliżu zabytków lub na samych zabytkach;
- lokalizowanie obiektów wielkokubaturowych oraz dominant wysokościowych, negatywnie wpływających na krajobraz;
- umieszczanie masztów i stacji bazowych telefonii komórkowej w pobliżu zabytkowych obiektów lub bezpośrednio na nich;
- wprowadzanie kulturowo obcych form budowlanych - w oderwaniu od tradycji lokalnej;
- wycinka drzew wzdłuż ciągów komunikacyjnych, niekompletne/ nieuzupełniane obsadzenia alejowe;
- zarastanie nieuporządkowaną zielenią, punktów widokowych i innych miejsc ekspozycji;
- degradacja zabytkowych obiektów i nawierzchni ciągów komunikacyjnych w wyniku wzmożonego ruchu tranzytowego;
- mało reprezentacyjne wjazdy do miejscowości (przez tereny o funkcji przemysłowej, magazynowej itp.);
- rozpraszanie historycznych sylwet miejscowości poprzez wprowadzanie dominant wysokościowych i innych obiektów kubaturowych zakłócających ekspozycję;
- postępująca degradacja i dewastacja historycznych nekropolii oraz zarastanie nieuporządkowaną zielenią;
- dewastacje, naturalne procesy niszczenia (wietrzenie, osuwanie itp.) zarastanie dziko rosnącą zielenią na terenach występowania reliktów osadnictwa pradziejowego;
- zabudowywanie brzegów zbiorników wodnych i ograniczanie dostępu do nich;
- odwracanie się jednostek osadniczych „plecami do wody".

Dodatkowo zidentyfikowano zagrożenia, które dotyczą tylko niektórych obszarów kulturowo-krajobrazowych, w zależności od cech danego obszaru:

- zabudowywanie krawędzi dolin lub ograniczenie dostępu do nich;
- postępująca degradacja i zaniedbanie terenów nadrzecznych oraz zabudowywanie polderów;
- degradacja i dewastacja budowli hydrotechnicznych;

- lokalizowanie na otwartym terenie pagórkowatym elementów nieharmonijnych - np. ogniw fotowoltaicznych i innych obiektów, których widoczność jest spotęgowana z racji ukształtowania terenu;
- degradacja infrastruktury komunikacyjnej liniowej lub punktowej wynikająca z zaniechania utrzymania/ochrony, niepodjęcia lub niewłaściwych działań naprawczych a także celowej dewastacji;
- spadek znaczenia portów i/ lub utrata ich pierwotnych funkcji;
- dewastacja i degradacja portów i ich urządzeń;
- niekontrolowane zabudowanie/ „przeinwestowanie" w strefie nadmorskiej oraz rozprzestrzenianie się tymczasowych i substandardowych obiektów związanych z obsługą turystyki;
- „zlewanie" się poszczególnych jednostek osadniczych wzdłuż pasa nadmorskiego;
- niewystarczająca ochrona i wykorzystanie obiektów związanych z wałem pomorskim.

3.4.2.2. Parki kulturowe

Na terenie województwa zachodniopomorskiego istnieją 43 obszary kwalifikujące się do objęcia tą formą ochrony, jednak obecnie w województwie żaden zabytek nie jest objęty tą forma ochrony. Była próba utworzenia Parku Kulturowego Chwarszczany uchwałą Rady Gminy Boleszkowice z 25 sierpnia 2005 r., która została unieważniona wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie w dniu 5 sierpnia 2010 r.

3.4.2.3. Pomniki historii

Dotychczas w województwie zachodniopomorskim trzy zespoły obiektów zostały uznane za pomniki historii, Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej. Są to:

- Kamień Pomorski - zespół katedralny, obejmujący historyczne osiedle katedralne;
- Kołbacz - założenie dawnego klasztoru cystersów, późniejszej letniej rezydencji książąt pomorskich i domeny państwowej;
- Stargard - zespół kościoła pod wezwaniem Najświętszej Marii Panny Królowej Świata oraz średniowieczne mury obronne miasta.

3.4.3. Dobra kultury współczesnej

Współczesny obraz przestrzeni zurbanizowanej i ruralistycznej województwa zachodniopomorskiego jest wynikiem ewolucyjnego, historycznego kształtowania obszarów miejskich i wiejskich, ale też w znacznej mierze działań inwestycyjnych podejmowanych po zmianach ustrojowych i terytorialnych zaistniałych po 1945 r. Ogromne zniszczenia, zwłaszcza centrów miast i obszarów przemysłowych, dokonane w ostatniej fazie II wojny światowej, planowe akcje rozbiórkowe związane z pozyskiwaniem cegły do odbudowy Warszawy, a także przemiany kulturowe wynikłe z niemal całkowitej wymiany ludności na terenach Polski północnej i zachodniej, były przyczyną przerwania ciągłości kulturowej na tym terenie i realizacji odmiennych od dotychczasowych wizji odbudowy i rozwoju miast. Po upływie ponad 50 lat, ocena tamtych dokonań jest w dużej mierze krytyczna. Mimo to, na terenie województwa zachodniopomorskiego można wskazać wiele obiektów kultury współczesnej - obiektów architektonicznych, pomników, miejsc pamięci, wnętrz i detali - cennych zarówno ze względu na swój walor przestrzenny, estetyczny, nowatorstwo techniczne, jak i będących nośnikiem wartości niematerialnych związanych z najnowszą historią Polski na tych ziemiach. Ochrona tych walorów, zarówno o wysokiej wartości artystycznej, jak i historycznej, powstałych w umownych granicach czasowych 1945-2000 r., jest obowiązkiem wynikającym z ustaleń prawnych i szacunku dla dokonań współcześnie żyjących pokoleń.

Ustalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego odnoszące się do dóbr kultury współczesnej mają stanowić narzędzie umożliwiające szeroką edukację na temat tych dóbr oraz promocję i ochronę najcenniejszych z nich.

Utworzona na potrzeby PZPWZ lista obiektów współczesnych powinna być jedynie pomocą i wskazaniem kierunku rozstrzygnięć podejmowanych w bardziej szczegółowych dokumentach. Przy konstruowaniu zapisów planistycznych, mających stać się prawem miejscowym, katalog dóbr chronionych może być rozszerzany zgodnie z potrzebami społeczności lokalnych. Z tych też powodów wskazane jest wypracowanie sposobu postępowania wobec obiektów współczesnych, zbierania informacji o nich i weryfikowanie ich wartości. Konieczne jest wyznaczenie jednostki koordynującej działania, którą na szczeblu województwa zachodniopomorskiego może być wskazana samorządowa instytucja kultury lub inna jednostka organizacyjna.

Lista dóbr kultury współczesnej została stworzona w oparciu o poniższe kryteria:

- autor - ceniony autor obiektu znany powszechnie ze swojej twórczości,
- nowatorstwo (artystyczne, przestrzenne, techniczne),

- unikalność - obiekt wyjątkowy, zachowany jako jedyny lub jeden z niewielu z danej grupy w formie pierwotnej,
- symbol lub znak - obiekt jest uznawany za symboliczny, ważny, związany z lokalną tradycją, posiada ponadczasowe wartości,
- tradycja miejsca - obiekt wpisuje się w miejsce lokalizacji poprzez kontynuację dotychczasowych wartości lub stanowi przykład twórczego nawarstwiania się dziedzictwa pokoleń,
- kontekst - obiekt podnosi walory otaczającej przestrzeni, stanowiąc jej wyróżnik,
- uznanie współczesnych - obiekt został nagrodzony, wyróżniony w konkursie, plebiscycie, wyróżniony w literaturze,
- próba czasu - obiekt zachował walory pomimo degradacji będącej efektem technicznego zużycia lub braku dbałości zarządcy, czy też spontanicznego rozwoju terenów lub przekształceń obiektów przyległych; obiekt nadal jest dobrze oceniany, mimo upływu czasu od jego realizacji lub zaczął być dobrze oceniany z upływem czasu.

Lista dóbr kultury współczesnej:

- Zabudowa mieszkaniowa w ramach tzw. Śródmiejskiej Dzielnicy Mieszkaniowej - Szczecin, al. Papieża Jana Pawła II i pl. Lotników.
- Szkoła podstawowa "Na Głębokiem" - Szczecin, ul Jaworowa 41.
- WDS, obecnie Szczeciński Dom Sportu - Szczecin, ul. Wąska 16.
- Część zespołu handlowo-biurowego dawnego Przedsiębiorstwa Zaopatrzenia Statków „Baltona", tzw. „Grzybek" - Szczecin, ul. Gdańska 40.
- Aula Kopernikańska Pomorskiej Akademii Medycznej, obecnie Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego - Szczecin, ul. Powstańców Wielkopolskich 72.
- Teatr Letni im. Heleny Majdaniec - Szczecin, Park Kasprowicza.
- Kościół p.w. Św. Krzyża - Szczecin, ul. Henryka Wieniawskiego 5a.
- Pomnik Czynu Polaków - Szczecin, Jasne Błonia - Park Kasprowicza.
- Pomnik Zwrotniczego - Szczecin, ul. Krzysztofa Kolumba.
- Pomnik Sternika - Szczecin, al. Papieża Jana Pawła II.
- Pomnik Braterstwa Broni - Szczecin, Cmentarz Centralny.
- Cerkiew Greckokatolicka Narodzenia Przenajświętszej Bogurodzicy - Biały Bór, ul. Ks. Bazylego Hrynyka 4.
- Mozaika u podnóży Góry Czcibora - Osinów Dolny (gm. Cedynia), Góra Czcibora.
- Pomnik „Polskiego Zwycięstwa nad Odrą", upamiętniający bitwę pod Cedynią - Osinów Dolny (gm. Cedynia), Góra Czcibora.
- Polichromie w kościele p.w. Podwyższenia Krzyża Świętego - Czaplinek, Rynek.
- Pomnik Chwały Poległych Saperów - Gozdowice (gm. Mieszkowice).
- Cmentarz Żołnierzy Armii Radzieckiej - Gryfino, ul. Wojska Polskiego.
- Pomnik Króla Maciusia Pierwszego - Szczecin, ul. Generała Ludomiła Rayskiego, przed Szkołą Podstawową nr 54 im. Janusza Korczaka.
- Pomnik Zaślubin Polski z Morzem - Kołobrzeg, bulwar Jana Szymańskiego - Park im. Stefana Żeromskiego (zdrojowy).
- Mozaika budynku Zakładu Przyrodoleczniczego nr 1 w Kołobrzegu (Mewa V) - Kołobrzeg, ul. Tadeusza Rafińskiego 9.
- Cmentarz wojenny w Zieleniewie - Kołobrzeg, ul. 6 Dywizji Piechoty.
- Kościół i klasztor o.o. Franciszkanów p.w. Podwyższenia Krzyża Św. - Koszalin, ul. Franciszkańska.
- Ratusz - Koszalin, Rynek Staromiejski 6-7.
- Dom Handlowy Saturn - Koszalin, ul. Zwycięstwa 44.
- Amfiteatr im. Jana Ignacego Paderewskiego w Koszalinie - Koszalin, ul. Piastowska 7.

- Pomnik Dziewczyny z Mangustą - Koszalin, ul. Piastowska 37.
- Cmentarz wojenny żołnierzy I Armii Wojska Polskiego - Siekierki-Stare Łysogórski (gm. Mieszkowice).
- Witraże w kościele p.w. św. Jana Chrzciciela - Stargard, ul. św. Jana Chrzciciela.
- Kościół p.w. św. Wojciecha - Świnoujście Warszów, ul. Sosnowa.
- Wieża obserwacyjna - Świnoujście-Warszów, u wejścia na Redę.

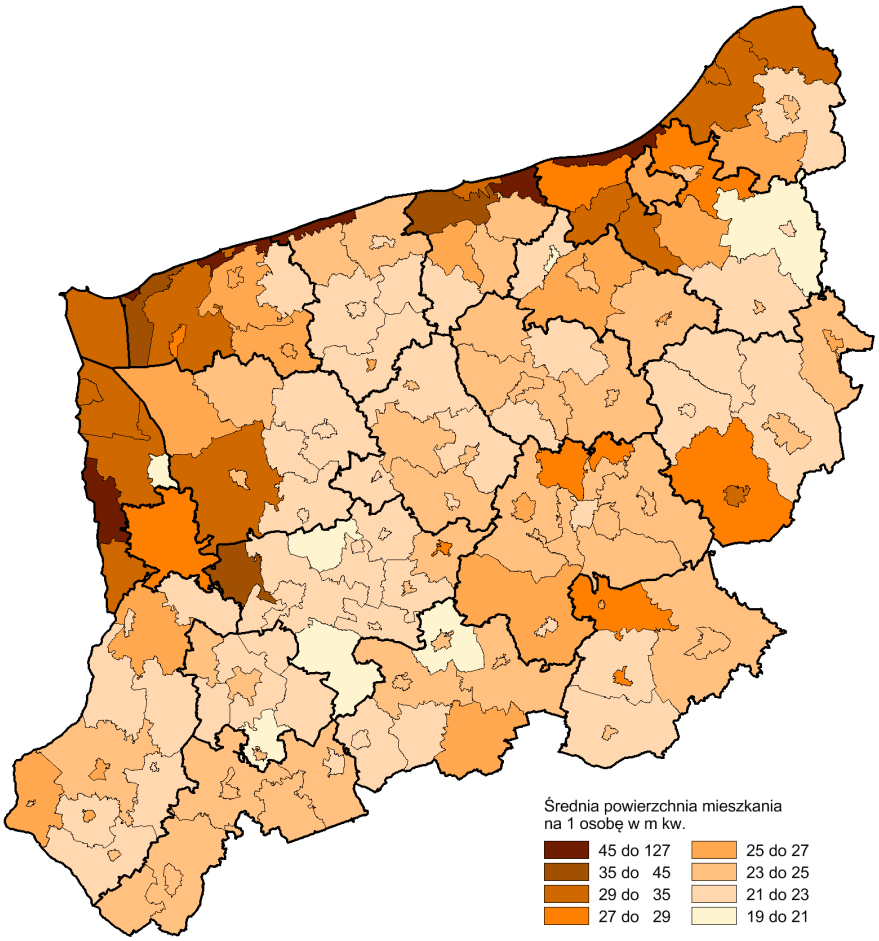
3.5. Infrastruktura społeczna

Dostęp do infrastruktury społecznej jest istotnym czynnikiem wpływającym na jakość życia mieszkańców. Wpływa również na konkurencyjność regionów, stanowiąc jedno z kryteriów decydujących o decyzjach migracyjnych, a także pozaekonomicznych czynników lokalizacji działalności gospodarczej. Wysoka jakość i dostępność infrastruktury społecznej , buduje potencjał rozwojowy regionu.

3.5.1. Zasoby mieszkaniowe

W roku 2015 zasoby mieszkaniowe województwa zachodniopomorskiego wynosiły 633,66 tys. mieszkań (4,6% zasobów mieszkaniowych Polski). Liczba mieszkań na 1000 mieszkańców województwa wyniosła 373 (średnia krajowa 367). Na jedno mieszkanie przypadało 2,7 osoby (w 2003 roku 3 osoby).

Ryc. 44. Powierzchnia użytkowa mieszkań w 2015 r.



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Liczba izb w mieszkaniu wynosiła średnio 3,96, a powierzchnia użytkowa mieszkania 70,5 m^2 (69,43 m^2 w miastach i 81,3 m^2 na wsi) i jest niższa od średniej krajowej (73,4 m^2). W województwie zachodniopomorskim największe mieszkania znajdują się w pasie nadmorskim (gminy Mielno, Rewal, Ustronie Morskie, Kołobrzeg, Darłowo) oraz w strefach aglomeracji Szczecina (gminy Dobra Szczecińska, Kobylanka) i Koszalina (gmina Biesiekierz, Świeszyno), co wynika z najintensywniejszego rozwoju budownictwa jednorodzinnego w tych gminach po roku 1990.

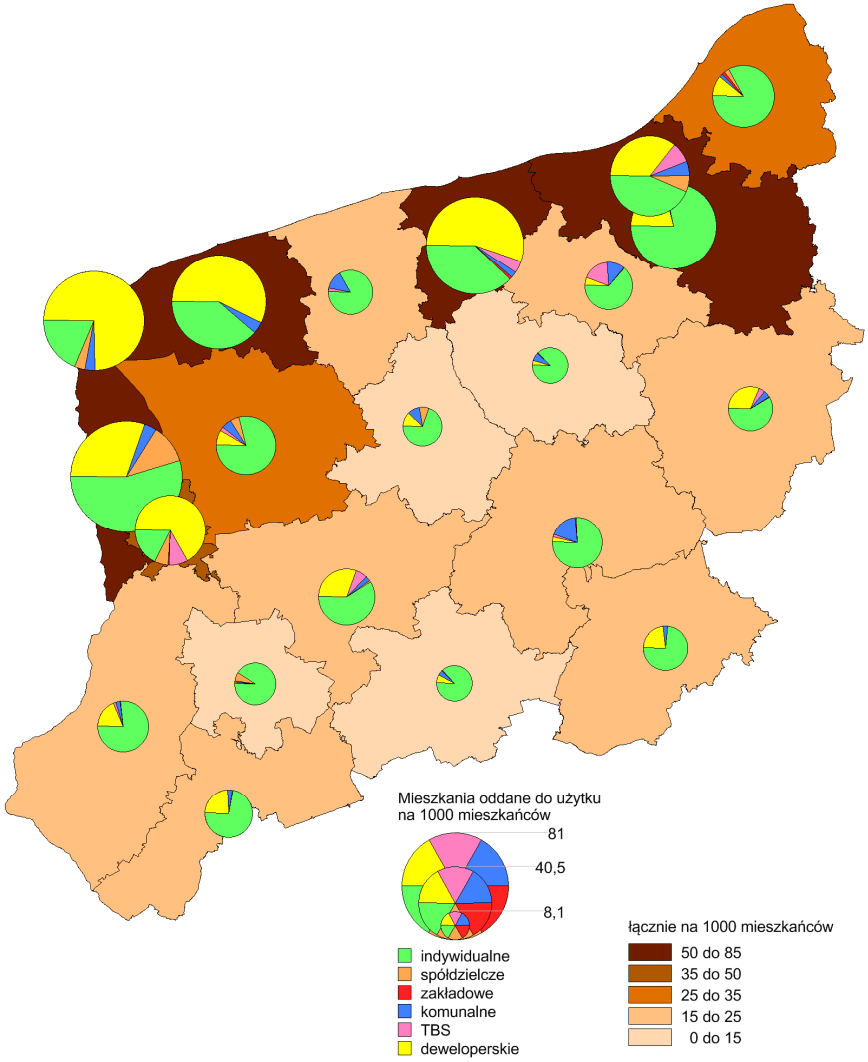
Jakość zamieszkania najlepiej określa wskaźnik powierzchni użytkowej mieszkań w przeliczeniu na jedną osobę; w 2015 roku wynosił on 26,3 m^2 (25,1 w miastach i 26,8 na terenach wiejskich). Największą średnią powierzchnią mieszkania na jednego mieszkańca dysponują mieszkańcy gmin nadmorskich: Dziwnowa, Rewala, Mielna oraz podszczecińskiej gminy Dobra. Najmniejszą powierzchnią dysponują mieszkańcy terenów wiejskich powiatów białogardzkiego, pyrzyckiego i łobeskiego, a także miast: Karlino i Police.

Tabela 14. Wyposażenie mieszkań w podstawowe instalacje w 2015 r. w %

Województwo	Wodociąg		Ustęp spłukiwany		Kanalizacja (korzystający w % ludności)		Łazienka		Gaz sieciowy		Centralne ogrzewanie	
	miasto	wieś	miasto	wieś	miasto	wieś	miasto	wieś	miasto	wieś	miasto	wieś
	w nawiasie miejsce województwa wśród pozostałych województw											
Zachodniopomorskie	99,8 (1)	97,4 (2)	98,2 (5)	93,9 (3)	91,6 (3)	56,6 (2)	96,7 (4)	90,3 (2)	77,9 (3)	18,9 (5)	89,6 (7)	75,9 (5)
Polska	99,0	92,0	97,2	86,1	89,8	39,2	95,4	82,4	72,3	21,3	87,1	70,9

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 45. Mieszkania oddane do użytku w latach 2007-2015



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

W 2015 r. oddano do użytku 5 277 mieszkań (3,6% efektów krajowych), o 14% mniej niż w roku 2010.

Widoczne są zmiany dynamiki w budownictwie mieszkaniowym, obserwowane w całym kraju. Zauważalne w 2009 r. i 2012 r. wzrosty były wynikiem budowy mieszkań przeznaczonych na sprzedaż lub wynajem oraz budownictwa indywidualnego i komunalnego.

Sektor mieszkań na sprzedaż i wynajem po przejściu kryzysu w latach 2010-2011 rozwija się w największych miastach - Szczecinie, Koszalinie i Kołobrzegu - oraz w ich strefach podmiejskich (powiat policki). Jak w poprzednich latach, duże zainteresowanie deweloperzy przejawiają pasmem nadmorskim (powiat kamieński, powiat kołobrzeski). W Świnoujściu po raz pierwszy od roku 2011 odnotowano wzrost liczby mieszkań na sprzedaż i wynajem (o prawie 100%, w dalszym ciągu jednak powstaje tu mniej mieszkań niż w np. w powiecie kamieńskim). Budownictwo indywidualne rozwija się najlepiej na terenach wiejskich wokół dużych miast (gminy Dobra Szczecińska, Goleniów, Kołobrzeg, Biesiekierz, Świeszyno). Trwa tendencja do przenoszenia się ludności miejskiej na tereny podmiejskie, najczęściej bez zmiany miejsca zatrudnienia; w efekcie zmieniają się potrzeby mieszkańców dotyczące transportu. Rozlewanie się dużych miast województwa postępuje i jest zjawiskiem negatywnym.

Istotnym segmentem mieszkalnictwa w województwie są mieszkania społeczne czynszowe budowane przez towarzystwa budownictwa społecznego (TBS). Społeczne budownictwo czynszowe (forma budowy mieszkań na wynajem o umiarkowanych czynszach dla osób o średnich dochodach), realizowane jest przez TBS-y z wykorzystaniem kredytu z Krajowego Funduszu Mieszkaniowego. W latach 2007-2015 oddano w sumie 2 395 mieszkań społecznych czynszowych, z czego ponad połowę (1 254) w Szczecinie. KFM został zlikwidowany kredytowane były jedynie inwestycje na które wnioski złożono do 30 września 2009. W latach 2013-14 nie powstało w tym systemie żadne mieszkanie. W roku 2015 Bank Gospodarstwa Krajowego w ramach programu rządowego ponownie wspiera budownictwo społeczne (finansowanie zwrotne SBC), co pozwoliło na reaktywacje tej formy budownictwa. W roku 2016 w zachodniopomorskim powstało 325 takich mieszkań - wszystkie w Szczecinie.

Mieszkania komunalne oddawane są w najem osobom o najniższych dochodach, które nie mają własnych mieszkań. W latach 2007-2015 oddano do użytku 1 819 mieszkań komunalnych (3,2% ogólnej liczby mieszkań oddanych w tym czasie). Liderem w tym sektorze jest Koszalin, gdzie powstało 15% wszystkich mieszkań komunalnych oddanych w województwie. Następne w kolejności są powiaty drawski (12,3%), policki (11,9%) i gryficki (7,1%).

3.5.2. Szkolnictwo i nauka

W roku 2015 na terenie województwa zachodniopomorskiego działało 381 przedszkoli (294 w miastach, 75 na wsi, 12 placówek specjalnych); uczęszczało do nich 34 389 dzieci. Przy szkołach podstawowych działało 312 oddziałów przedszkolnych, do których uczęszczało 8 607 dzieci. W całym województwie do przedszkola uczęszcza 79,9% dzieci w wieku 3-5 lat - w Koszalinie jest to 96,7%, Szczecinie 94%, Świnoujściu 91,9%, najmniej w powiatach szczecineckim - 66,8%, łobeskim - 67,2% i gryfickim - 67,8%.

Średnio do jednej szkoły podstawowej uczęszcza 212 uczniów (w Polsce średnio 183). W latach 2008-2015 liczba szkół zmniejszyła się o 21 placówek i w 2015 r. wyniosła ogółem 496. Na terenie województwa jest 328 gimnazjów (226 w miastach i 102 na terenach wiejskich). Średnio w gimnazjum uczy się 142 uczniów. Liczba tych placówek na przestrzeni ostatnich 6 lat nieznacznie wzrosła, pomimo malejącej liczby uczniów.

Tabela 15. Liczba uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych w województwie zachodniopomorskim w latach 2010-2015

Rodzaj szkoły		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 2009=100
ogółem	podstawowe	94 122	93 819	92 829	91 962	98 194	105 364	111,9
	gimnazja	57 460	53 966	51 420	49 140	47 812	46 505	80,9
miasto	podstawowe	67 448	67 783	67 807	67 401	72 720	78 519	116,4
	gimnazja	45 798	43 317	41 367	39 649	38 793	37 960	82,9
wieś	podstawowe	26 674	26 036	25 022	24 561	25 474	26 845	100,6
	gimnazja	11 662	10 649	10 053	9 491	9 019	8 545	73,3

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Tabela 16. Odsetek szkół dla dzieci i młodzieży wyposażonych w komputery z dostępem do Internetu przeznaczonych do użytku uczniów (bez szkół specjalnych)

	Szkoły podstawowe		Gimnazja	
	2007	2012	2007	2012
Zachodniopomorskie - ogółem	84,58	93,38	77,02	80,39
Polska - ogółem	86,06	94,92	80,49	81,79
Zachodniopomorskie - miasto	91,24	92,78	76,22	b/d
Polska - miasto	92,67	96,04	81,17	83,65
Zachodniopomorskie - wieś	80,07	93,82	78,57	b/d
Polska - wieś	83,36	94,40	79,87	80,07

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

W roku szkolnym 2014/2015 na terenie województwa były 104 licea ogólnokształcące dla młodzieży, do których uczęszczało 20 330 uczniów. Na jedno liceum przypadało 195 uczniów. Licea znajdowały się w 44 miastach, równomiernie rozłożone na terenie całego województwa. Najgorszą dostępność do edukacji tego rodzaju mają mieszkańcy wschodniej części powiatu stargardzkiego (gminy Ińsko, Dobrzany i Chociwel) oraz gmin Człopa i Nowe Warpno, którzy do najbliższego liceum muszą pokonać odległość od 25 do ponad 35 km. Od roku 2010 na terenie województwa zlikwidowanych zostało 77 liceów. Najwięcej w miastach Szczecin (13) i Koszalin (12).

Zasadnicze szkoły zawodowe i przysposabiające do pracy zawodowej zlokalizowane są w 48 miejscowościach, w tym w 7 wsiach (Kamienny Most, Suliszewo (specjalna), Trzciniec (specjalna), Bonin, Rewal (specjalna), Sławoborze (specjalna).

Szkolnictwo wyższe

W województwie zachodniopomorskim znajduje się 8 uczelni publicznych:

- w Szczecinie - Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Uniwersytet Szczeciński, Pomorski Uniwersytet Medyczny, Akademia Morska, Akademia Sztuki,
- w Koszalinie - Politechnika Koszalińska, Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa,
- w Wałczu - Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa.

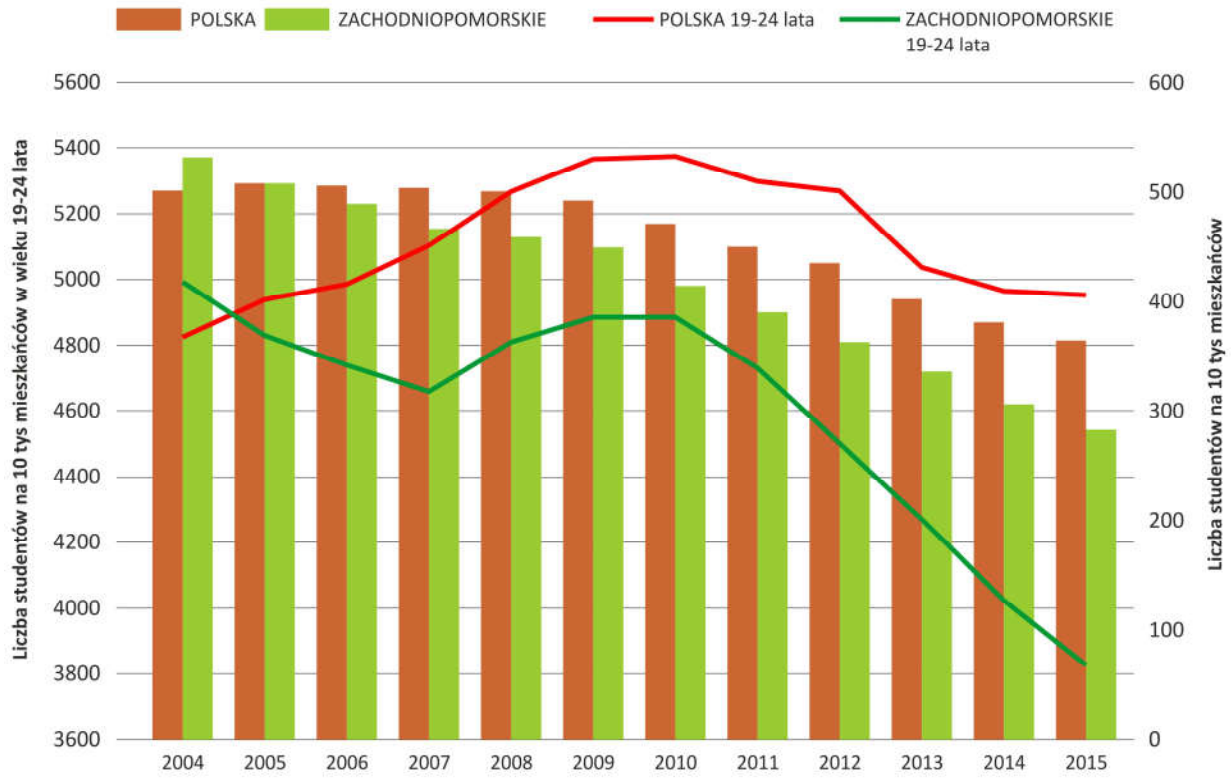
Ponadto na terenie województwa siedzibę ma 10 uczelni niepublicznych: 8 w Szczecinie, jedna w Koszalinie i w Stargardzie.

W województwie znajduje się 14 wydziałów zamiejscowych istniejących uczelni, w tym spoza regionu: 5 w Szczecinie, po 2 w Kołobrzegu i Stargardzie oraz po jednym w Koszalinie, Świnoujściu, Szczecinku, Gryficach i Wałczu. Trzy z nich to wydziały Zachodniopomorskiej Szkoły Biznesu.

W roku 2015 w województwie zachodniopomorskim studiowało 48 382 studentów, od roku 2007 nastąpił spadek aż o 38%. W całej Polsce w stosunku do roku 2007 liczba studentów spadła o 26%. W roku 2014 w województwie 78,1% studentów studiowało na uczelniach publicznych, 60,1% odbywa studia w systemie stacjonarnym. Liczba studentów uczelni publicznych regularnie spada, w liczbie studentów uczelni niepublicznych również zauważyć można nieznaczną tendencję spadkową.

Tym samym liczba studentów na 10 tysięcy mieszkańców województwa systematycznie się obniża i od 2005 r. jest niższa niż średnia krajowa. W roku 2007 w województwie wskaźnik ten wynosił 467, w 2015 r. wyniósł 283 (średnio w Polsce wynosił 365 osób). Wpływ na to ma nie tylko sytuacja demograficzna, ale także konkurencyjne dla Szczecina, duże ośrodki akademickie jak Warszawa, Kraków, Wrocław i Poznań, które przyciągają studentów spoza swoich regionów. Aby zachodniopomorskie uczelnie mogły utrzymać się i konkurować na rynku edukacyjnym, potrzebna jest poprawa dotychczasowych warunków kształcenia, wzbogacenie i wyspecjalizowanie oferty edukacyjnej.

Ryc. 46. Liczba studentów w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców i 10 tys. mieszka nów w wieku 19-24 lat w latach 2004 - 2015



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Na kierunkach humanistycznych i społecznych w roku 2015 studiowało 13% ogółu studentów. Na kierunkach tych z roku na rok spada liczba studentów (w roku 2007 studiowało na nich 30% studentów). Powoli wzrasta zainteresowanie kierunkami inżynieryjno-technicznymi, na których w roku 2015 studiowało 11% studentów (w roku 2007 jedynie 9%), za to spada zainteresowanie kierunkami pedagogicznymi, na których w roku 2015 studiowało 11% studentów. Niewielki stały wzrost widoczny jest na kierunkach medycznych (z 5% do 10%) oraz na architekturze i budownictwie (z 6% do 8%). Odsetek studentów kierunków informatycznych utrzymuje się na poziomie około 5%.

W szkołach technicznych w 2015 r. studiowało 34,2% zachodniopomorskich studentów - od 2011 r. odsetek ten jest większy niż udział procentowy studentów uniwersytetów (30,1%). Powoli rośnie zainteresowanie studiami na uczelniach o określonych specjalizacjach (Akademii Morskiej w Szczecinie i Pomorskim Uniwersytecie Medycznym). Na Pomorskim Uniwersytecie Medycznym (PUM) liczba słuchaczy wzrosła o 48% (z 2 885 w 2007 r. do 4 293 w 2015 r.), co odzwierciedla trend zwiększonego zainteresowania kierunkami medycznymi w całym kraju, jednak tak dużego skoku nie zanotowała żadna inna uczelnia medyczna. Na Akademii Morskiej w Szczecinie (AM) liczba studentów wzrosła natomiast o 16% (z 3 357 w 2007 r. do 3 910 w 2015 r.).

Liczba doktorantów z roku na rok wzrasta (z 841 osób w 2007 r. do 1349 w 2015 r.), jednak w porównaniu z innymi województwami zachodniopomorskie plasuje się dopiero na 9 miejscu. Spada liczba słuchaczy studiów podyplomowych, w 2015 r. wyniosła ona 4 997 osób (średnia dla Polski - 9 472 osoby).

Jakość uczelni akademickich oceniana jest poprzez rankingi. W publikowanym corocznie przez miesięcznik „Perspektywy" rankingu uczelni akademickich w roku 2015.[19] znalazły się uczelnie zachodniopomorskie:

- Pomorski Uniwersytet Medyczny w Szczecinie na 27 miejscu (9. pozycja wśród uczelni medycznych).
- Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie 34 (8. pozycja wśród uczelni technicznych).
- Uniwersytet Szczeciński 51-60 (15. pozycja wśród uniwersytetów).
- Politechnika Koszalińska 61-70 (17. pozycja wśród uczelni technicznych).

Analizując pozycje w rankingu w poszczególnych grupach kryteriów najwyższe pozycje zajęły:

[19] Istnieje wiele rankingów, które posiadają swoich zwolenników i krytyków. Ranking „Perspektyw" opiera się na 31. kryteriach zsumowanych w 6 grup. Bez względu na spory metodologiczne ranking jest analizowany przez maturzystów i brany pod uwagę przy wyborze miejsca studiów.

- Efektywność naukowa: PUM 5., ZUT 23., US 50,

  - w tym publikacje naukowe PUM 3., ZUT 35.
- Innowacyjność: ZUT 8., Politechnika Koszalińska 24., PUM 42., US 47.
- Prestiż akademicki: ZUT 38., US 47.
- Potencjał naukowy: ZUT 24., PUM 29., US 48.
- Umiędzynarodowienie: PUM 16., US 46.
- Warunki kształcenia: PUM 13., US 35., ZUT 41.

Ocenie i rankingowi podlegały również kierunki studiów. Wśród zachodniopomorskich uczelni najwyższe pozycje w rankingu posiadały kierunki:

PUM:

- Kierunki dentystyczne 9.
- Kierunki lekarskie 10.
- Pielęgniarstwo i położnictwo 10.

ZUT:

- Inżynieria i technologia chemiczna 7.
- Kierunki rolnicze i leśne 9.
- Elektronika i telekomunikacja 10.

US:

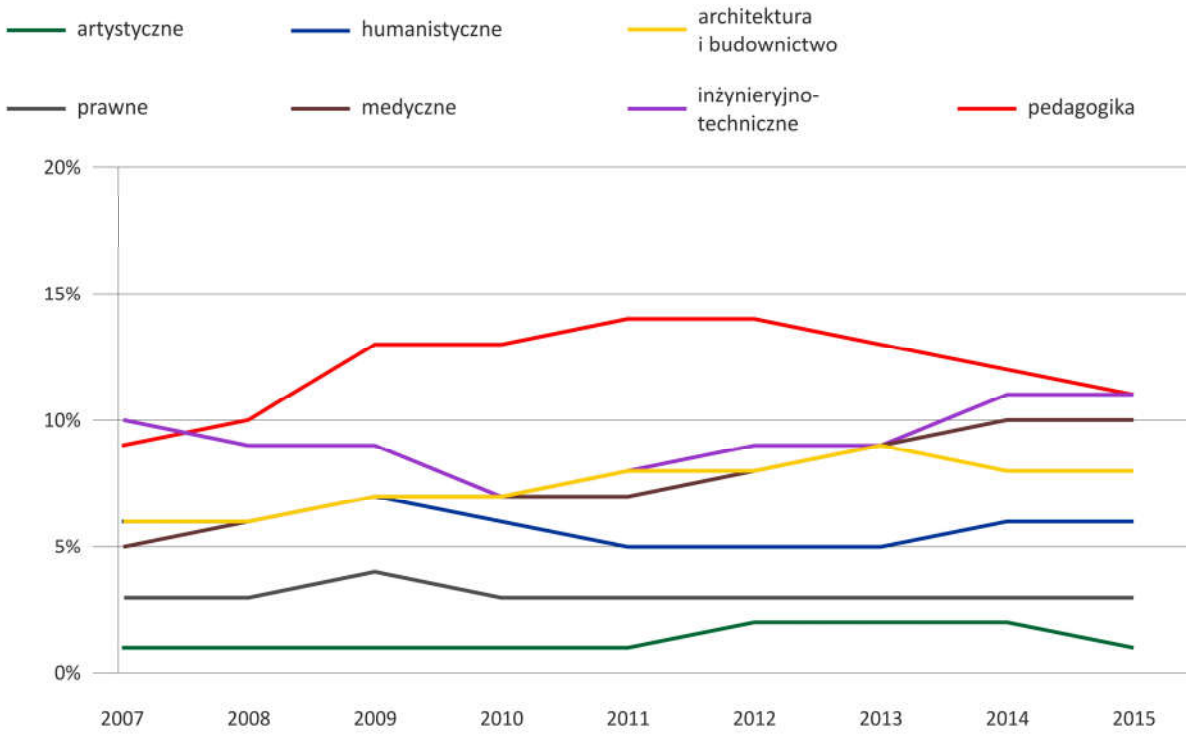
- Prawo 7.
- Sport, turystyka i rekreacja 7.
- Administracja 8.
- Filozofia 8.
- Historia i archeologia 10.
- Ekonomia 12.
- Kierunki nauk o ziemi 12.

Politechnika Koszalińska:

- Elektronika i telekomunikacja 14.
- Inżynieria materiałowa 16.

Ranking nie uwzględniał takich kierunków jak logistyka czy transport, które stanowią silna ofertę zachodniopomorskich uczelni.

Ryc. 47. Popularność wybranych kierunków studiów w latach 2007 - 2015



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Nauka, badania i rozwój

Zgodnie z rejestrem jednostek naukowych w województwie zachodniopomorskim aktualnie nie ma działających instytutów badawczych, jednostek naukowych PAN, międzynarodowych instytutów naukowych, czy innych zarejestrowanych instytutów naukowych nie będących podstawowymi jednostkami organizacyjnymi uczelni. Badania naukowe prowadzone są, podobnie jak w całej Polsce, głównie na uczelniach wyższych. W tym kontekście szczególnie istotna jest ich jakość. W ogłoszonej w lipcu 2014 r. parametrycznej ocenie jednostek naukowych dokonanej przez Komitet Ewaluacji Jednostek Naukowych żadna z jednostek naukowych nie otrzymała najwyższej kategorii A+. Kategorię A otrzymało dziewięć jednostek, wśród których znalazły się:

- Wydział Mechaniczny Akademii Morskiej w Szczecinie,
- trzy wydziały PUM: Wydział Lekarsko-Biotechnologiczny i Medycyny Laboratoryjnej, Wydział Nauk o Zdrowiu oraz Wydział Lekarski z Oddziałem Nauczania w Języku Angielskim PUM,
- cztery wydziały ZUT: Wydział Elektryczny, Wydział Technologii i Inżynierii Chemicznej, Wydział Inżynierii Mechanicznej i Mechatroniki oraz Wydział Budownictwa i Architektury,
- Wydział Nauk Ekonomicznych i Zarządzania US.

Istotnym segmentem systemu nauki jest działalność badawczo-rozwojowa, obejmująca badania podstawowe, stosowane oraz prace rozwojowe. Na terenie województwa w 2015 roku działało 88 ośrodków badawczo-rozwojowych (13 pozycja w kraju), z czego 74 (84,1%) funkcjonowało w sektorze przedsiębiorstw. Nastąpił znaczny wzrost w tym zakresie - w roku 2007 było zaledwie 16 jednostek tego typu. Tendencja wzrostowa widoczna jest w całym kraju, gdzie liderem jest województwo mazowieckie z 1 103 ośrodkami, a następnie śląskie (493), wielkopolskie (437) i podkarpackie (314).

Innymi istotnymi placówkami prowadzącymi działalność badawczo-naukową w regionie (także w strukturach uczelni wyższych) są: Centrum Transferu Technologii Morskich Akademii Morskiej w Szczecinie, Centrum Dydaktyczno-Badawczego Nanotechnologii Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie, Ostoja - Ośrodek Szkoleniowo-Badawczy w Zakresie Energii Odnawialnej, Centrum Biologii Molekularnej i Biotechnologii Uniwersytetu Szczecińskiego. Liczne projekty badawcze prowadzone są także na Pomorskim Uniwersytecie Medycznym w Szczecinie. Planowane jest także utworzenie Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej oraz Zachodniopomorskiego Centrum Biogospodarki. Główne kierunki i obszary działalności badawczej, które wyróżniają województwo na tle kraju to biotechnologia medyczna oraz gospodarka morska.

Nakłady na działalność badawczo-rozwojową w województwie są niższe od przeciętnych w kraju, ich udział w PKB wynosi zaledwie 0,28%, co stawia województwo na 14 miejscu pod tym względem. Zdecydowana większość nakładów (78% w 2011 r.) na działalność badawczo rozwojową realizowana jest w sektorze szkolnictwa wyższego. W Polsce udział nakładów B+R sektora szkolnictwa wyższego wynosił w 2011 r. 35%. Podkreślić należy jednak, że udział szkolnictwa wyższego spada gdyż w 2007 r. w województwie zachodniopomorskim wynosił 91%. Związane jest to z zwiększaniem nakładów na działalność B+R w sektorze przedsiębiorstw.

Od 2009 r. w województwie zachodniopomorskim wzrasta liczba zgłaszanych wynalazków, w 2015 r. udzielono 128 patentów, co daje 9. miejsce w kraju. Pod względem zgłaszanych wynalazków i liczby udzielanych patentów przodują województwa: mazowieckie, śląskie i małopolskie.

Tabela 17. Liczba zgłoszonych wynalazków i udzielonych patentów (według patentów udzielonych w 2015 r.)

Województwo	Zgłoszone wynalazki		Udzielone patenty	
	2009	2015	2009	2014
Mazowieckie	644	983	339	492
Śląski	374	601	274	299
Małopolskie	258	530	141	251
Wielkopolskie	282	465	105	198
Dolnośląskie	287	442	170	270
Pomorskie	216	254	78	111
Łódzkie	177	243	115	152
Lubelskie	137	211	60	185
Zachodniopomorskie	109	211	43	128
Podkarpackie	70	193	45	69
Kujawsko-Pomorskie	115	163	53	80
Warmińsko-Mazurskie	35	108	9	31
Opolskie	75	78	34	49
Świętokrzyskie	47	74	37	32
Lubuskie	23	61	18	23
Podlaskie	50	59	15	34
Polska	2899	4676	1536	2404

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Na terenie województwa zachodniopomorskiego, w ramach ośrodków innowacji i przedsiębiorczości, działają m.in.: 2 parki technologiczne (w Koszalinie), 3 inkubatory technologiczne (na 20 w całym kraju), 6 akademickich inkubatorów przedsiębiorczości (4 w Szczecinie, 2 w Koszalinie), 4 inkubatory przedsiębiorczości (Koszalin, Borne Sulinowo, Nowogard, Sławno), 3 centra transferu technologii (2 w Koszalinie, 1 w Szczecinie). Ponadto w Szczecinie działa fundusz kapitału zalążkowego (12 w Polsce) oraz sieć aniołów biznesu (8 w Polsce).[20]

3.5.3. Ochrona zdrowia

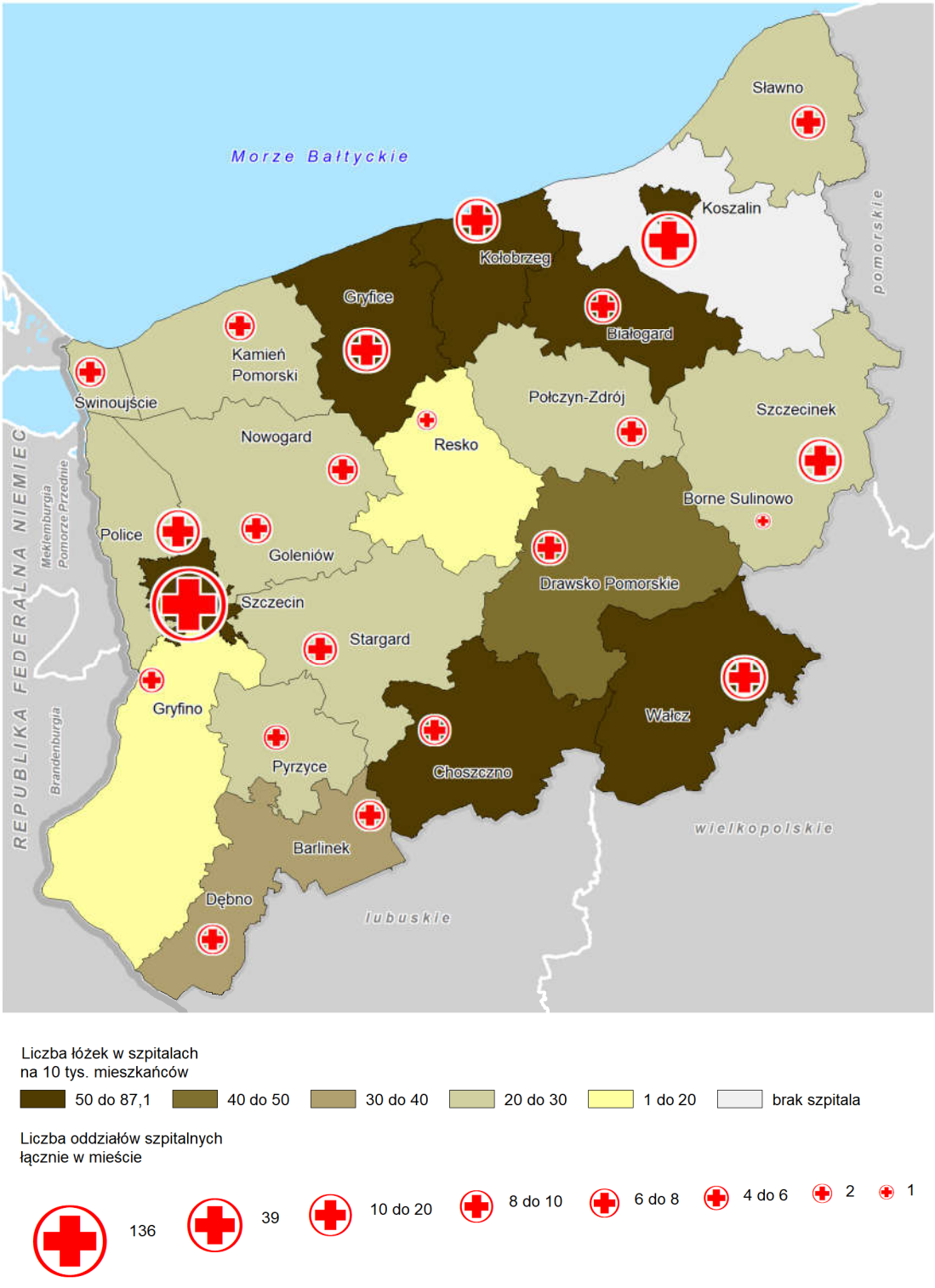
System ochrony zdrowia województwa zachodniopomorskiego ma zróżnicowaną i złożoną strukturę. Opiekę zdrowotną zapewniają zarówno publiczne jak i niepubliczne podmioty, które dostarczają świadczeń zdrowotnych w zakresie: podstawowej opieki zdrowotnej, ambulatoryjnej opieki specjalistycznej, lecznictwa stacjonarnego i ratownictwa medycznego. Podstawę zabezpieczenia świadczeń opieki zdrowotnej stanowi powszechne ubezpieczenie zdrowotne.

Potrzeby zdrowotne mieszkańców województwa będą zmieniać się wraz z sytuacją demograficzną, i zdrowotną. Starzenie się społeczeństwa i wydłużanie się średniej długości życia znajduje odzwierciedlenie we wzroście zachorowań i niepełnosprawności. Najczęstszymi przyczynami zgonów mieszkańców województwa zachodniopomorskiego są choroby układu krążenia (w 2014 roku 45,6%), nowotwory (28,8%) oraz zewnętrzne przyczyny zgonów (m.in. nieszczęśliwe wypadki) (6,1%). Zaznaczają się problemy zdrowotne związane z chorobami

[20] "Wykorzystanie potencjału gospodarczo-naukowego dla rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Zachodniej" Marek Dutkowski, Szczecin 2011

wieku podeszłego, zaburzeniami psychicznymi, umieralnością niemowląt i wysokim odsetkiem urodzeń noworodków z niską wagą urodzeniową.

Ryc. 48. Szpitale ogólne w województwie zachodniopomorskim (2015 r.)



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

W 2015 r. na terenie województwa funkcjonowało 48 szpitali ogólnych, 12 stacjonarnych podmiotów psychiatrycznych i 24 stacjonarne ośrodki opieki długoterminowej (w tym 3 hospicja). W strukturze lecznictwa stacjonarnego liczba łóżek wynosiła ogółem 9 606, z czego 7 971 w szpitalach ogólnych (w tym 440 miejsc dla noworodków), 613 łóżek opieki psychiatrycznej i 1022 łóżek opieki długoterminowej. Na przestrzeni lat 2004-20011 wyraźna jest zmiana w stosunku szpitali publicznych do niepublicznych, których liczba z każdym rokiem wzrastała (6 krotny wzrost od 2004 r.).

Wskaźnik łóżek w szpitalach ogólnych przypadających na 10 tys. mieszkańców w 2015 r. wyniósł 46,6, przy średniej krajowej 48,6. Należy zaznaczyć, że od roku 2012 w statystyce ujmowane są jednostki podległe MON, z tego względu dane dotyczące szpitali ogólnych nie są porównywalne. Na przestrzeni ostatnich lat zauważalny jest jednak dalszy spadek liczby łóżek w szpitalach ogólnych (rozpoczęty w 1999 r. zgodnie ze strategią sektorową ochrony zdrowia) oraz zwiększenie ich liczby w zakładach opieki długoterminowej. Wskaźnik łóżek na 10 tys. ludności dla stacjonarnych podmiotów opieki długoterminowej wynosił 6,0, a wykorzystanie łóżek oscylowało w granicach aż 90,6%. Biorąc pod uwagę wydłużający się średni okres życia ludności zapotrzebowanie na opiekę długoterminową, rehabilitację leczniczą, psychiatrię i geriatrię będzie się zwiększać. Warto zaznaczyć, że w subregionie koszalińskim, stanowiącym drugi specjalistyczny ośrodek medyczny w województwie, nie funkcjonuje opieka geriatryczna jako samodzielna dziedzina medyczna.

Zauważalne jest zróżnicowanie wskaźnika liczby łóżek na 10 tys. mieszkańców w powiatach województwa. Najwyższe wskaźniki mają Szczecin (87), powiat choszczeński (78,2) i miasto Koszalin (73). Najniższe wskaźniki były w powiecie łobeskim (2,7), gryfińskim (9,7), kamieńskim (20,6) i świdwińskim (21,7). Mieszkańcy powiatu koszalińskiego są obsługiwani przez szpital w Koszalinie.

Liczba pracującego personelu medycznego w 2015 r. wynosiła 12 710 osób. W porównaniu z rokiem 2008 wzrosła liczba lekarzy z 3 482 do 4 094 (wzrost o 634 osoby), a wskaźnik na 10 tys. mieszkańców wzrósł z 20 do 24. Nastąpił także wzrost liczby pielęgniarek z 7 155 do 7 269 (wskaźnik na 10 tys. mieszkańców z 41,8 do 42,5), zmniejszyła się liczba położnych z 871 do 827 (wskaźnik z 5,1 do 4,8).

Wyposażenie szpitali i poradni specjalistycznych wpływa, obok wykwalifikowanego personelu, na jakość świadczonych usług medycznych. Zachodniopomorskie placówki na przestrzeni lat są coraz lepiej wyposażane w aparaturę i sprzęt medyczny, który powinien być regularnie unowocześniany. Jednak pośród placówek publicznych najlepiej wyposażone są jedynie te w Szczecinie (m.in.: 7 gammakamer, 5 rezonansów magnetycznych, 11 tomografów komputerowych, 10 mammografów, 47 echokardiografów) oraz Koszalinie (m.in. 1 gammakamera, 4 tomografy komputerowe, 2 rezonanse magnetyczne, 2 mammografy, 10 echokardiografów).

Ambulatoryjna opieka specjalistyczna

Ambulatoryjna opieka specjalistyczna funkcjonuje w publicznych i niepublicznych zakładach opieki zdrowotnej oraz jest realizowana przez indywidualne i grupowe praktyki lekarskie. Z roku na rok następuje poprawa dostępności do usług ambulatoryjnej opieki specjalistycznej w wyniku zwiększenia liczby poradni i wydłużenia czasu ich pracy. W 2015 r. funkcjonowało 931 przychodni i 321 praktyk lekarskich. Udzielono łącznie 12 584 186 porad, co dało wskaźnik 7,3 na 1 mieszkańca.

Podstawowa opieka zdrowotna

Podstawowa opieka zdrowotna funkcjonuje w ramach publicznych i niepublicznych zakładów opieki zdrowotnej, indywidualnych i grupowych praktyk lekarzy rodzinnych oraz pielęgniarek i położnych środowiskowych/rodzinnych. Obecnie tylko niespełna 10% podmiotów podstawowej opieki zdrowotnej ma charakter publiczny. Stopniowo realizowaną ideą jest umiejscowienie lekarza rodzinnego jak najbliżej miejsca zamieszkania pacjenta.

W 2015 r. w podstawowej opiece zdrowotnej pracowało ogółem 823 lekarzy (w 2008 r. 947), 1 100 pielęgniarek i 292 położne. Wskaźnik lekarzy podstawowej opieki zdrowotnej na 10 tys. mieszkańców wynosił 14,5. Średni wskaźnik pielęgniarek w podstawowej opiece zdrowotnej na 10 tys. mieszkańców wynosił 11,9. Średni wskaźnik położnych podstawowej opiece zdrowotnej, na 10 tys. mieszkańców wynosił 1,7.

Telemedycyna

W województwie podejmowane są działania w kierunku upowszechniania stosowania usług e-Zdrowia, w tym zaawansowania procesów informatyzacji w systemie ochrony zdrowia. Termin „e-Zdrowie" określa wszelkie zastosowania technologii teleinformatycznych (połączenie elementów telekomunikacji, informatyki i medycyny) w diagnostyce i leczeniu, a także w monitorowaniu stanu zdrowia pacjenta oraz w szeroko pojętej prewencji zdrowotnej. Ma to na celu podniesienie efektywności, funkcjonalności, bezpieczeństwa i wygody korzystania z systemu ochrony zdrowia, ograniczając jednocześnie ponoszone nakłady finansowe na jego funkcjonowanie.

Istotnym elementem e-Zdrowia jest rozwój telemedycyny, która jest formą świadczenia usług medycznych i opieki zdrowotnej przy wykorzystaniu nowoczesnych narzędzi telekomunikacji i informatyki. Obejmuje ona zakres m.in. teleradiologii, tomografii komputerowej, USG, rezonansu magnetycznego, mammografii, telekardiologii, teleneurologii (teleneurochirurgii), telepatomorfologii, telekonsultacji z pacjentem, organizowania konsyliów lekarskich za pomocą wideokonferencji. Dzięki temu możliwa będzie specjalistyczna diagnoza przypadków zlokalizowanych na dużym obszarze poprzez udostępnienie mniejszym jednostkom ochrony zdrowia specjalistycznych usług z zakresu techniki medycznej.

W 2011 r. zakończono transgraniczny, nowatorski projekt pn. "Telemedycyna w Euroregionie Pomerania - sieć Pomerania", w ramach którego rozwinięta została sieć telemedyczna między polskimi a niemieckimi szpitalami i placówkami medycznymi. Uczestniczyło w nim m.in. 13 placówek z województwa zachodniopomorskiego, w tym dwie szczecińskie uczelnie wyższe (PUM, ZUT). Jednym z priorytetów projektu była poprawa jakości opieki medycznej

w zakresie profilaktyki, diagnostyki i terapii dla pacjentów mieszkających poza dużymi ośrodkami miejskimi. Dodatkowo Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie realizuje komplementarny projekt pn. "Telemedycyna - element e-zdrowia WZP", który jest realizowany zgodnie z założeniami budowy Zachodniopomorskiej Sieci Teleinformatycznej (ZST) i umożliwi zbudowanie centralnego systemu wymiany danych medycznych pomiędzy szpitalami.

Do dalszego rozwoju i wdrażania rozwiązań z zakresu e-Zdrowia w województwie potrzebna jest modernizacja i rozbudowa infrastruktury informatycznej i sieci szerokopasmowej w placówkach medycznych oraz edukacja personelu medycznego pod tym kątem.

3.5.3.1. Ratownictwo

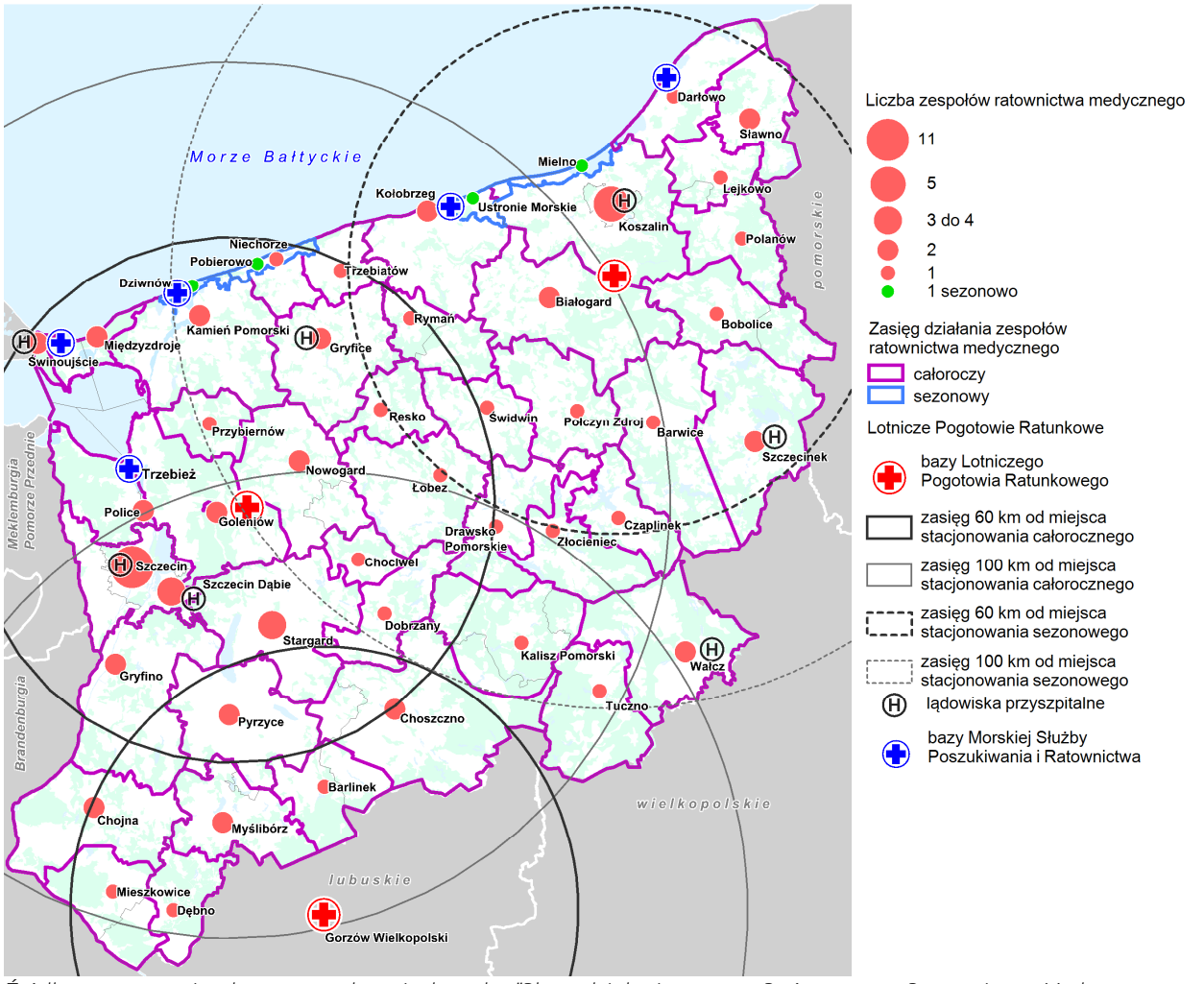
Ratownictwo medyczne

Jednostkami systemu państwowego ratownictwa medycznego są szpitalne oddziały ratunkowe i zespoły ratownictwa medycznego, w tym lotnicze zespoły ratownictwa medycznego. Z systemem ratownictwa medycznego współpracują centra urazowe, oddziały szpitalne wyspecjalizowane w udzielaniu medycznych czynności ratunkowych, a także jednostki Państwowej Straży Pożarnej i społeczne organizacje ratownicze.

W województwie funkcjonuje 8 szpitalnych oddziałów ratunkowych (stan na grudzień 2015 r.) w Choszcznie, Drawsku Pomorskim, Gryficach, Gryfinie, Koszalinie, Stargardzie, Szczecinku i w Szczecinie. Trzy inne szpitale (dwa w Szczecinie, jeden w Świnoujściu) podejmują działania by do 2014 r. spełnić warunki do uruchomienia SOR w swoich strukturach. Placówkami systemu ratownictwa w Polsce są centra urazowe - obecnie w kraju jest ich 14. Centra, do których trafiają pacjenci z wielonarządowymi obrażeniami ciała, wyposażone są w wysokospecjalistyczną aparaturę diagnostyczną i leczniczą. Warunkiem utworzenia centrum urazowego jest m.in. posiadanie lądowiska i sformalizowana współpraca z uczelnią prowadzącą kierunek medyczny. W województwie zachodniopomorskim nie utworzono dotychczas takiej placówki. W Szczecinie funkcjonuje jednak Centrum Leczenia Urazów Wielonarządowych w ramach struktur Samodzielnego Publicznego Szpitala Klinicznego Nr 1 Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego w Szczecinie.

W województwie w roku 2015 funkcjonowało 6 dysponentów zespołów ratownictwa medycznego. Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie jest największym dysponentem zespołów ratownictwa medycznego - obejmuje łącznie ok. 70% powierzchni województwa zamieszkałej przez 80% mieszkańców. WSPR w Szczecinie posiada łącznie 20 filii i obejmuje swoim działaniem prawie całe województwo za wyjątkiem powiatu sławieńskiego, powiatu szczecineckiego i wschodniej części powiatu koszalińskiego. Zespoły ratownictwa medycznego WSPR stacjonują w 41 miejscowościach, łącznie z 4 posterunkami sezonowymi (w Dziwnowie, Pobierowie, Ustroniu Morskim i w Mielnie).

Ryc. 49. Ratownictwo medyczne w województwie zachodniopomorskim



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z "Planu działania systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego Województwa Zachodniopomorskiego" i www.sar.gov.pl

Na pozostałym obszarze działa 5 dysponentów przy poszczególnych zakładach opieki zdrowotnej w Sławnie, Szczecinku, Bobolicach, Polanowie i Lejkowie (przy ZOZ w Malechowie). Wszystkie stacje dysponują ogółem 85 zespołami ratownictwa medycznego, w tym 28 specjalistycznymi i 57 podstawowymi (w okresie letnim funkcjonuje dodatkowo 6 zespołów). Na jeden zespół przypada ok. 20 100 mieszkańców. Wszystkie zespoły ratownictwa medycznego są równomiernie rozmieszczone na terenie całego województwa w 39 miejscowościach.

Na przestrzeni ostatnich lat uległa zmianie organizacja systemu powiadamiania ratunkowego, m.in. zmniejszono liczbę dyspozytorni z 18 do 2. Struktura powiadamiania ratunkowego w województwie zachodniopomorskim oparta jest aktualnie na funkcjonowaniu dwóch skoncentrowanych dyspozytorni medycznych w Szczecinie i w Kołobrzegu, które przyjmują zgłoszenia wywołane na numer alarmowy 999, oraz wojewódzkiego centrum powiadamiania ratunkowego (WCPR) w Szczecinie, które obsługuje zgłoszenia z numeru 112.

Od czerwca 2013 roku obowiązuje Umowa ramowa między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o współpracy transgranicznej w ratownictwie medycznym. Rozszerza ona możliwości udzielenia pomocy w obszarze przygranicznym oraz ułatwia procedurę zorganizowania pomocy. Dzięki temu polskie i niemieckie zespoły ratunkowe mogą udzielać pomocy na terytorium przygranicznym obu krajów, przez co zracjonalizowany został dostęp do służb ratowniczych.

Liczba interwencji zespołów ratownictwa medycznego w 2015 r. wynosiła 174 536, w tym 161 700 to wyjazdy do stanów nagłego zagrożenia zdrowotnego. Największy wskaźnik interwencji zespołów ratownictwa medycznego na 1000 mieszkańców odnotowano w Koszalinie (141,4), powiecie kamieńskim (139,4) i w Szczecinie (124,9), natomiast najmniejszy w powiecie koszalińskim (30,5).

Lotnicze Pogotowie Ratunkowe

Województwo zachodniopomorskie (oddział Szczecin) jest wydzieloną częścią Regionu Zachód SP ZOZ Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Na lotnisku w Goleniowie stacjonuje zespół śmigłowcowej Służby Ratownictwa

Medycznego (HEMS Helicopter Emergency Medical Service), a w sezonie letnim dodatkowy zespół na lotnisku w Zegrzu Pomorskim. Oba zespoły dysponują lekkimi śmigłowcami wielozadaniowymi EC135.

HEMS udzielają świadczeń opieki zdrowotnej w ramach lotów ratowniczych do najbliższego szpitalnego oddziału ratunkowego lub szpitala wskazanego przez dyspozytora medycznego lub lekarza koordynatora medycznego. Gotowość do startu zespołu śmigłowcowego wynosi:

– do 4 minut w promieniu 80 km od miejsca stacjonowania,
– do 15 minut w promieniu 130 km od miejsca stacjonowania,
– do 30 minut w promieniu większym niż 130 km od miejsca stacjonowania.

Ratownictwo na obszarach morskich

System ratownictwa na obszarach morskich prowadzony jest przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa (SAR Search and Rescue). Do zadań służby SAR należy ratowanie życia ludzkiego na morzu i morskich wodach wewnętrznych oraz zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego. Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne znajduje się w Gdyni, natomiast w Świnoujściu zlokalizowane jest Pomocnicze Centrum Koordynacyjne. Poza Świnoujściem na terenie województwa zachodniopomorskiego znajdują się 4 Morskie Stacje Ratownictwa (w Trzebieży, Dziwnowie, Kołobrzegu i Darłowie). SAR dysponuje 6 statkami i trzema łodziami ratowniczymi. W zakresie ratownictwa lotniczego w ramach SAR działa Gdyńska Brygada Lotnictwa Marynarki Wojennej, dysponująca śmigłowcami i załogami zdolnymi do prowadzenia działań ratowniczych nad obszarami morskimi.

3.5.3.2. Uzdrowiska

W województwie zachodniopomorskim znajduje się 5 miejscowości mających status uzdrowiska: Świnoujście, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój oraz od 2007 r. Dąbki (gmina Darłowo). Cztery z nich, za wyjątkiem Połczyna Zdroju, to największe uzdrowiska nadmorskie w Polsce. Ponadto obiekty sanatoryjne zlokalizowane są w 10 innych miejscowościach nadmorskich (Dziwnówek, Jarosławiec, Mielno, Międzywodzie, Mrzeżyno, Pobierowo, Pustkowo, Sarbinowo, Unieście i Ustronie Morskie) oraz w Bornem Sulinowie. W regionie działa 8 szpitali uzdrowiskowych, 45 sanatoriów, 2 przychodnie uzdrowiskowe i 4 zakłady przyrodolecznicze. Zachodniopomorskie obsłużyło w 2015 roku ponad 193 502 kuracjuszy stacjonarnych (26% wszystkich leczonych w szpitalach i sanatoriach uzdrowiskowych w Polsce), ponad 65 tys. więcej niż w roku 2007 i zajmuje pod tym względem pierwsze miejsce w kraju. Pomorze Zachodnie od lat przoduje również w uzdrowiskowym lecznictwie dziecięcym. Obserwuje się jednak spadek liczby dzieci i młodzieży do 18 lat korzystających z tego rodzaju leczenia. W 2015 roku w szpitalach i sanatoriach uzdrowiskowych odbyło pobyt 8 462 młodych kuracjuszy (35% wszystkich dzieci leczonych w uzdrowiskach w kraju), w 2007 r. było ich ponad 10,5 tys.

Województwo jest także ważnym dostarczycielem usług sanatoryjnych. 9 stacjonarnych zakładów rehabilitacji leczniczej (na 20 działających w całym kraju) przyjęło w 2015 r. ponad 15,3 tys. kuracjuszy (47% wszystkich leczonych w kraju).

Tabela 18. Zakłady lecznictwa uzdrowiskowego w województwie w 2015 r.

Uzdrowisko	Szpital uzdrowiskowy		Sanatorium uzdrowiskowe		Przychodnie uzdrowiskowe	Zakłady przyrodo-lecznicze
	Ilość	Liczba łóżek	Ilość	Liczba łóżek	Ilość	Ilość
Dąbki	-	-	7	1522	-	-
Kamień Pomorski	1	159	2	169	-	1
Kołobrzeg	3	685	19	5237	1	2
Połczyn Zdrój	3	741	4	374	1	-
Świnoujście	1	79	13	1178	-	1
Razem	8	1664	45	8480	2	4

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Ministerstwa Zdrowia z października 2015 r.

Kołobrzeg jest największym uzdrowiskiem w Polsce; przyjmuje najliczniejszą grupę kuracjuszy, zarówno z Polski, jak i z zagranicy. Kolejne miejsca zajmuje uzdrowisko w Świnoujściu, następnie Połczyn-Zdrój, Dąbki i Kamień Pomorski. Główne naturalne surowce lecznicze występujące w uzdrowiskach Pomorza Zachodniego to źródła solankowe i złoża borowiny. Miejscowości nadmorskie charakteryzują się także bogatym w aerozol morski powietrzem. Dzięki tym zasobom zachodniopomorskie uzdrowiska oferują wyjątkowo szeroki zakres leczniczy. Najszerszy profil mają uzdrowiska w Kołobrzegu i Świnoujściu, gdzie leczy się schorzenia górnych i dolnych dróg oddechowych, kardiologiczne i nadciśnienie, układu nerwowego, choroby skóry, ortopedyczno-urazowe, reumatologiczne,

endokrynologiczne, osteoporozę, otyłość, a w Kołobrzegu także cukrzycę. W sanatoriach w Dąbkach leczone są choroby ortopedyczno-urazowe, reumatologiczne, kardiologiczne i nadciśnienie, choroby górnych i dolnych dróg oddechowych i endokrynologiczne. Kamień Pomorski stanowi centrum leczenia schorzeń reumatologicznych oraz prowadzi lecznictwo w kierunkach chorób ortopedyczno-urazowych, neurologicznych, reumatologicznych, kardiologicznych i nadciśnienia, chorób dolnych dróg oddechowych. Uzdrowisko w Połczynie Zdroju oferuje leczenia i rehabilitacje osób cierpiących na choroby ortopedyczno-urazowe, układu nerwowego, reumatologiczne, otyłość, osteoporozę i choroby kobiece.

Tabela 19. Kierunki lecznictwa uzdrowiskowego

Uzdrowisko / Choroby	Dąbki	Kamień Pomorski	Kołobrzeg	Połczyn-Zdrój	Świnoujście
ortopedyczno-urazowe	■	■	■	■	■
układu nerwowego		■	■	■	■
reumatologiczne	■	■	■	■	■
kardiologiczne i nadciśnienie	■	■	■		■
naczyń obwodowych					
górnych dróg oddechowych	■		■		■
dolnych dróg oddechowych	■	■	■		■
układu trawienia					
cukrzyca			■		
otyłość			■	■	■
endokrynologiczne	■		■		■
osteoporoza			■	■	■
skóry			■		■
kobiece				■	
nerek i dróg moczowych					
krwi i układu krwiotwórczego					
oka i przydatków oka					

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Ministerstwa Zdrowia z października 2015 r.

Każda miejscowość uzdrowiskowa musi posiadać wyznaczone 3 strefy ochrony uzdrowiskowej, mające zabezpieczyć uzdrowisko: A, B i C. Strefy ochrony uzdrowiskowej wyznaczone zostały dla wszystkich uzdrowisk w celu ochrony warunków naturalnych, niezbędnych do prowadzenia i rozwijania lecznictwa uzdrowiskowego oraz w celu kształtowania innych czynników środowiskowych. Na tych obszarach nie powinno się dopuszczać do przekształceń środowiska, w wyniku których obniżone zostałyby walory przyrodnicze, zwłaszcza klimatyczne. Ma to szczególne znaczenie w przypadku uzdrowisk w Świnoujściu, Kołobrzegu i Dąbkach, gdzie powietrze atmosferyczne, zawierające aerozol morski, uznane jest za naturalny czynnik leczniczy. Zespół czynników talassoterapeutycznych, wynikających z nadmorskiego położenia (obok aerozolu morskiego korzystne są również warunki insolacyjne, termiczne, wilgotność) wzbogacony jest kompleksami leśnymi znajdującymi się bezpośrednio na zapleczu miejscowości uzdrowiskowych, co stwarza sprzyjający mikroklimat dla działalności leczniczej.

Strefa A o najwyższych zasadach ochrony obejmuje obszar związany najściślej z funkcją uzdrowiskową. Obowiązują w niej restrykcyjne obostrzenia, m.in. 75% strefy muszą stanowić tereny zieleni, liczba miejsc parkingowych nie może przekroczyć 10% liczby miejsc sanatoryjnych, a także inne obostrzenia w zakresie lokalizacji inwestycji (np. zakaz lokalizacji zakładów przemysłowych, zakaz wznoszenia nowych budynków mieszkalnych wielorodzinnych i jednorodzinnych).

Strefa B, dla której procentowy udział terenów zielonych wynosi nie mniej niż 55%, obejmuje obszar przyległy do strefy A i stanowi jej otoczenie. Obszar ten jest przeznaczony dla obiektów mieszkaniowych, usługowych, turystycznych, rekreacyjnych, sportowych i komunalnych oraz innych, niemających negatywnego wpływu na właściwości lecznicze uzdrowiska lub na obszar ochrony uzdrowiskowej oraz nieuciążliwych w procesie leczenia.

W strefie C zabrania się m.in. prowadzenia działań mających wpływ na fizjografię uzdrowiska i jego założenia przestrzenne lub właściwości lecznicze klimatu.

Aby utrzymać status uzdrowiska miejscowości muszą spełniać wymogi Ustawy o lecznictwie uzdrowiskowym, w tym m.in. dotyczące czystości powietrza, niskiego poziomu hałasu czy wydobywania własnych surowców stosowanych w terapii.

Do roku 1948 uzdrowiskiem było Trzcińsko-Zdrój. Działało ono w oparciu o wydobywane nieopodal miasta borowiny. Do dzisiaj zachowany jest czytelny układ parku zdrojowego. Infrastruktura i fizjonomia miasta pozwalają na odtworzenie funkcji uzdrowiskowej.

Możliwości lokalizacji funkcji uzdrowiskowej posiada również Borne Sulinowo. Zachowana i możliwa do dalszego kształtowania fizjonomia miasta, duży udział terenów zielonych i brak zakładów przemysłowych dają możliwość zgodnego z przepisami wyznaczenia stref ochrony uzdrowiskowej oraz funkcjonowania uzdrowiska. Uzdrowisko i park zdrojowy mogą być zlokalizowane w północnej części miasta, wzdłuż brzegu jeziora Pile. Obecnie w Bornem Sulinowie działa (jedno z dwóch w Polsce) Centrum Rehabilitacji dla Osób Chorych na Stwardnienie Rozsiane.

3.5.4. Instytucje kultury

3.5.5.1. Biblioteki i lokalne ośrodki kultury

Na terenie województwa w 2015 r. działało 368 bibliotek i filii (w tym 230 na obszarach wiejskich) oraz 120 punktów bibliotecznych. W porównaniu z rokiem 2007 liczba bibliotek zmalała o 11 placówek. Na jedną placówkę biblioteczną przypadało 3 505 mieszkańców (średnia dla kraju 4 113). Maleje liczba czytelników, których liczba w 2015 r. wyniosła 248 083 osoby (293 302 os. w 2007 r.), z czego 45 393 to mieszkańcy wsi (59 963 os. w 2007 r.). Proces ten odzwierciedla ogólnopolski trend spadku czytelnictwa. Województwo plasuje się na trzecim miejscu w kraju pod względem wielkości księgozbioru bibliotek w przeliczeniu na 1000 mieszkańców, jednak jedynie 145 na 1000 mieszkańców województwa czynnie korzysta z zasobów bibliotek publicznych. Najwięcej czytelników jest w powiecie gryfickim (194 os. na 100 mieszkańców), powiecie kamieńskim (191) oraz Szczecinie (180), najmniej w powiecie świdwińskim (83), wałeckim (85), polickim (102) i drawskim(103).

Placówki biblioteczne wyposażane są w komputery z podłączeniem do Internetu dostępne dla czytelników. W 2015 r. mieszkańcy województwa mogli korzystać z 1 318 komputerów, w tym 1 265 miało dostęp do sieci internetowej. Najwięcej komputerów znajdowało się w powiecie koszalińskim (167) oraz Szczecinie (134), najgorzej wyposażone są biblioteki w Świnoujściu, które dysponują zaledwie 13 komputerami przeznaczonymi do użytku czytelników. W przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców przoduje tutaj powiat koszaliński (25,3 komputerów), następnie kamieński (13,1) oraz choszczeński i drawski (10,5). Najmniej bibliotecznych komputerów oferuje swoim mieszkańcom powiat policki (2,5 na 10 tys. os.), Świnoujście (3,2) i Szczecin (3,3) (średnia dla kraju wynosi 6,9).

W 2015 r. działało w województwie 350 domów i ośrodków kultury, klubów i świetlic, z których 257 (73,4%) to instytucje zlokalizowane na obszarach wiejskich. Zorganizowano w nich prawie 13 tys. imprez i wydarzeń kulturalnych, w których uczestniczyło 1 693 438 mieszkańców województwa. Najwięcej placówek tego typu znajduje się w powiatach gryfickim (43), szczecineckim (32) i polickim (25), a najmniej w powiatach stargardzkim (2) i sławieńskim (3).

3.5.5.2. Muzea, teatry i instytucje muzyczne

W województwie w 2015 r. działalność prowadziło 30 muzeów wraz z oddziałami, które odwiedziło 613 145 zwiedzających. Najwięcej, 6 muzeów (w tym 2 oddziały) znajduje się w Szczecinie, 3 muzea zlokalizowane są w Świnoujściu, po 2 w Koszalinie i Kamieniu Pomorskim. Pod względem liczby muzeów zachodniopomorskie zajmuje dopiero 14 miejsce w kraju, gdzie liderami są województwa mazowieckie (136 instytucji) i małopolskie (134 instytucje).

W regionie znajduje się 5 teatrów dramatycznych, teatr operowy i lalkowy oraz dwie filharmonie:

- w Szczecinie: Teatr Polski, Teatr Współczesny, Opera na Zamku, Teatr Kana, Teatr Kameralny, Teatr Lalek "Pleciuga", Filharmonia im. Mieczysława Karłowicza;
- w Koszalinie: Bałtycki Teatr Dramatyczny im. Juliusza Słowackiego, Filharmonia Koszalińska im. Stanisława Moniuszki.

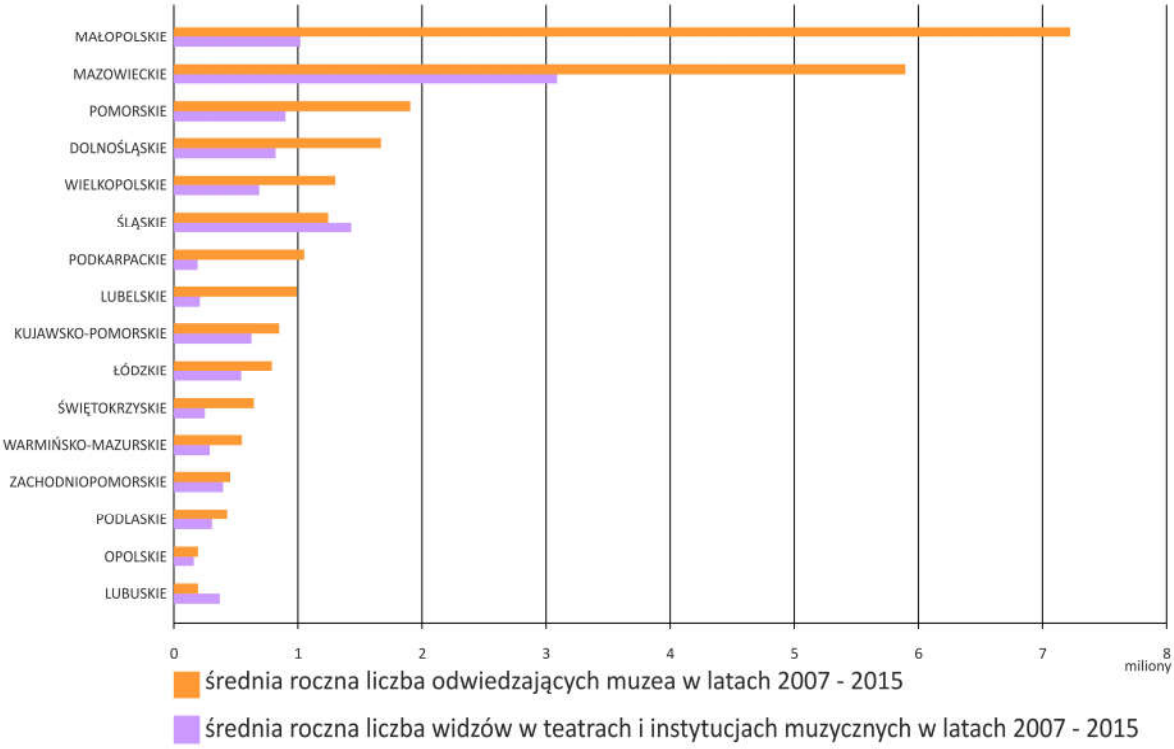
W Szczecinie działa także jedyna w województwie orkiestra kameralna - Baltic Neopolis Orchestra.

W 2015 roku na przedstawienia teatralne i muzyczne wybrało się ponad 575,5 tysięcy widzów (8 miejsce w kraju). Na koncerty w stałych salach zachodniopomorskich filharmonii udało się 119 940 słuchaczy, co daje trzeci wynik w kraju. Ten stosunkowo wysoki wynik w porównaniu z latami poprzednimi (w 2009 r. zaledwie 19 266 słuchaczy) spowodowany był otwarciem nowego obiektu filharmonii w Szczecinie i rozbudowanym repertuarem (dla porównania, w województwie pomorskim filharmonię odwiedziło ponad 155,3 tysięcy słuchaczy).

Warto podkreślić, że nowy gmach filharmonii zdobył szereg nagród architektonicznych, w tym najważniejszą europejską Nagrodę Unii Europejskiej w konkursie architektury współczesnej im. Miesa van der Rohe 2015. Ma to pozytywny wpływ nie tylko na samą kulturę, ale i wizerunek i rozpoznawalność Szczecina w Europie.

Liczba widzów i słuchaczy w zachodniopomorskich teatrach i instytucjach muzycznych przez pewien okres czasu spadała (z 282,10 os. na 1000 mieszkańców w 2008 r. do 212,84 w 2012 r.), jednak w 2015 wzrosła do 335,83 osób na 1000 mieszkańców.

Ryc. 50. Średnia roczna liczba odwiedzających muzea i teatry w latach 2007 - 2015 (w mln)



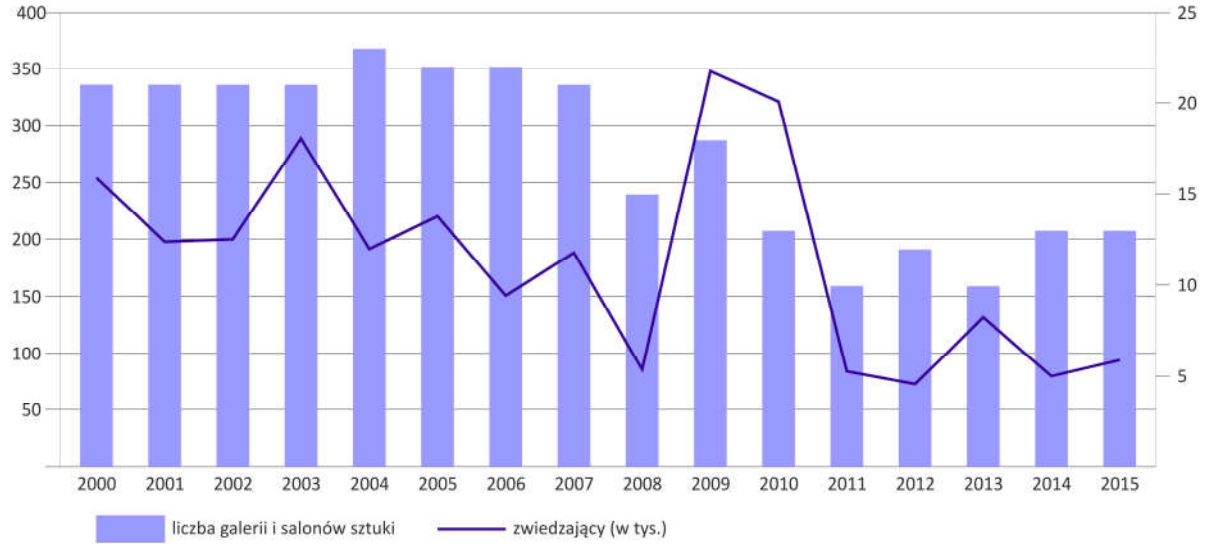
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

3.5.5.3. Kina, galerie

W województwie w 2015 r. działały 24 kina stałe dysponujące 51 salami na 10 933 miejscami. Widoczny jest wzrost popularności minipleksów (3-7 sal) i multipleksów (minimum 8 sal), a także likwidacja małych, niezależnych kin, o czym świadczy zmniejszenie liczby kin w ostatnich latach przy jednoczesnym zwiększeniu ilości sal kinowych. W większości powiatów funkcjonuje kino, najwięcej - cztery - działa w Szczecinie, dwa w Koszalinie. Ani jednego kina nie ma w powiatach choszczeńskim, koszalińskim, policki. Od 2007 r. wzrasta liczba seansów - z 38,7 tys. do 65,9 tys. w 2015 r. W tym samym czasie wskaźnik liczby widzów na 1000 mieszkańców wzrósł z 884 do 1118, plasując tym samym województwo zachodniopomorskie na 8 miejscu w kraju.

Liczba salonów i galerii sztuki na przestrzeni ostatnich lat zmieniała się. W 2015 roku działalność wystawienniczą prowadziło 13 placówek: 6 w Szczecinie, 4 w Koszalinie oraz po 1 w Policach, Kołobrzegu i Świnoujściu, które zorganizowały 136 wystaw i 140 ekspozycje. Ma to odbicie w liczbie zwiedzających, w 2015 roku galerie odwiedziło jedynie 94 261 osób.

Ryc. 51. Liczba zwiedzających galerie i salony sztuki w odniesieniu do liczby placówek w województwie zachodniopomorskim od 2000 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

3.6. Gospodarka

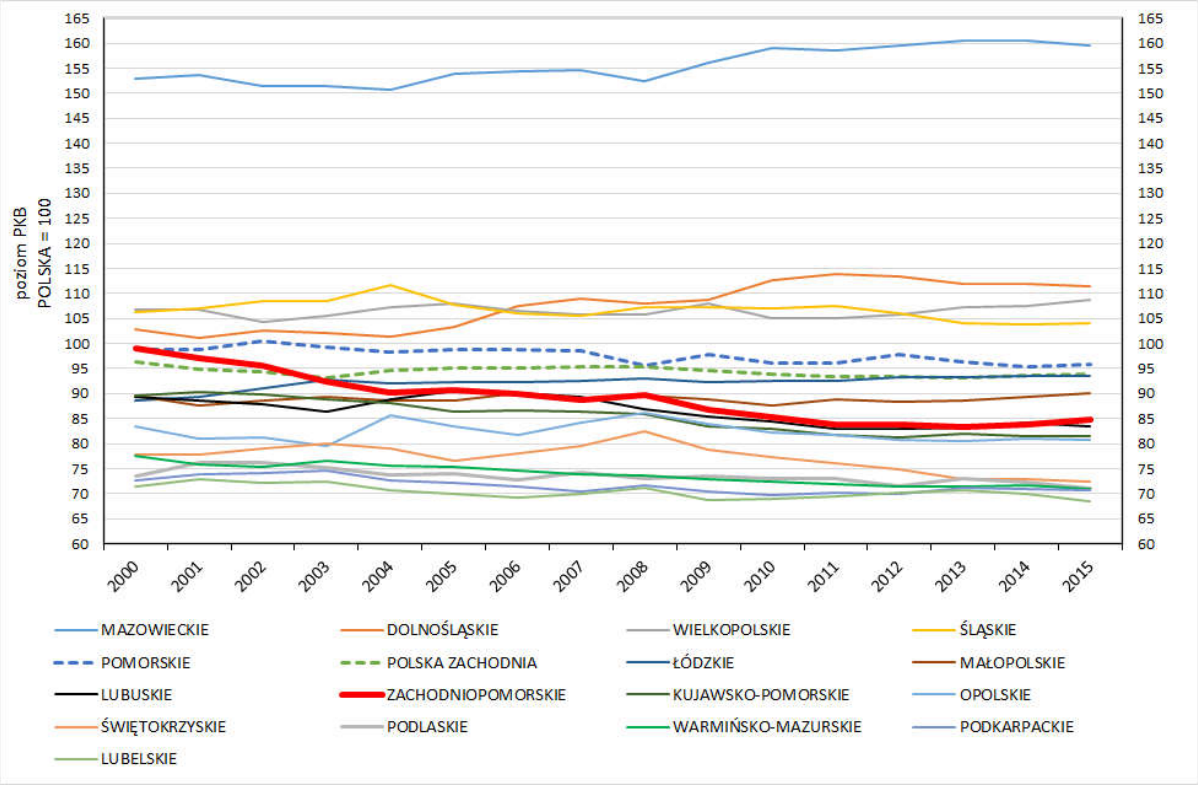
3.6.1. Główne tendencje rozwoju gospodarki województwa

Pod względem poziomu rozwoju gospodarczego województwo znajduje się w grupie regionów średnio rozwiniętych. Dysponując powierzchnią wynoszącą 7,3% powierzchni Polski i 4,5% ludności kraju, województwo zachodniopomorskie w 2014 r. wytworzyło 3,7% produktu krajowego brutto o wartości 57 mld złotych, zajmując pod tym względem 11 miejsce w kraju. Blisko 60% PKB wytwarzane jest w aglomeracji szczecińskiej i podregionie szczecińskim, co w wartości PKP per capita wynoszącym 37,4 tys. zł plasuje województwo na 9 miejscu w kraju. W strukturze wartości dodanej brutto największy udział miały usługi (37,4 mld. zł; 65,6%), następnie przemysł z budownictwem (17,1 mld. zł; 31,1%). Na rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo przypada 2 mld zł (3,7%) wartości dodanej brutto, przy dużej nadpodaży siły roboczej (9,8% wszystkich pracujących).

Poziom rozwoju województwa zachodniopomorskiego względem przeciętnej dla całej Polski systematycznie spada. W 2000 r. wynosił on 99%, podczas gdy w 2014 r. zaledwie 83,8% (PKB Polski na 1 mieszkańca = 100%). Żadne z pozostałych województw nie zanotowało tak znaczącego spadku poziomu rozwoju gospodarczego. Na tę dynamikę miały wpływ problemy w największym ośrodku gospodarczym województwa (likwidacja Stoczni Szczecińskiej, niedostateczna dostępność portu morskiego od strony lądu i morza, opóźnienia w wyznaczeniu specjalnych stref ekonomicznych, światowy kryzys finansowy, uwarunkowania historyczne skutkujące ograniczonym potencjałem w zakresie kształtowania intensywnych relacji i przepływów osób, kapitału i dóbr) oraz problemy strukturalne obszarów wiejskich (wysoki poziom bezrobocia i nawarstwienie problemów społecznych na byłych obszarach upaństwowionego modelu gospodarowania ziemią).

Gospodarka regionu w znacznej mierze opiera się na mikro i małych przedsiębiorstwach (głównie o profilu usługowym), w zdecydowanie mniejszym stopniu - na potencjale i masie podmiotowej poszczególnych sektorów. Utrzymuje się - a w niektórych sektorach pogłębia - deficyt firm średnich oraz dużych, w tym przedsiębiorstw państwowych. Struktura podmiotowa gospodarki regionu posiada ograniczone możliwości rozwoju kapitałowego oraz niskie powiązania kooperacyjne w ramach lokalnego ekosystemu aktywizacji gospodarczej. Na kondycję gospodarki wpływają niskie krajowe nakłady inwestycyjne (3,4% w 2014 r., co daje 10 miejsce w kraju), niskie krajowe wydatki na działalność innowacyjną w przemyśle (4% w 2014 r. - 9 miejsce w kraju) oraz znikome krajowe nakłady na działalność badawczo-rozwojową (0,29% w 2014r., co daje 15 miejsce w kraju). Regionalny potencjał innowacyjny stanowią głównie wyższe uczelnie publiczne. Mimo inwestycji i wsparcia otrzymanego w okresie 2007-2013 ciągle występują niedostatki infrastruktury badawczej. W regionie nie ma placówek Polskiej Akademii Nauk, ani samodzielnych jednostek badawczo-rozwojowych (B+R). Powstające zasoby innowacyjne charakteryzują się nierównomiernym rozkładem - skupienie prac badawczych w dwóch ośrodkach regionu (Szczecinie i Koszalinie) ogranicza możliwości innowacyjne firm działających na pozostałym obszarze województwa. Zachodniopomorskie przedsiębiorstwa najczęściej korzystają z gotowych technologii ograniczając wydatki na działalność innowacyjną (niewiele ponad 1% ogółu nakładów w kraju). Wśród barier innowacyjności najwięcej przedsiębiorstw wskazało brak możliwości finansowania innowacji ze źródeł wewnętrznych. Współpraca biznesu z sektorem B+R nie ma dla większości przedsiębiorców charakteru strategicznego, zorientowanego na długofalowy rozwój innowacji. Zatrudnienie w sektorze B+R na 1 tys. osób aktywnych zawodowo oscyluje wokół 3%, co daje regionowi 10 pozycję w kraju. Zbliżoną pozycję region zajmuje pod względem nakładów na działalność innowacyjną w przemyśle, liczby wynalazków krajowych zgłoszonych do Urzędu Patentowego oraz liczby firm średniowysokiej i wysokiej technologii. Poziom innowacyjności województwa należy uznać za zagrożenie przyszłej pozycji ekonomicznej regionu.

Ryc. 52. Poziom PKB na 1 mieszkańca względem średniej dla Polski w latach 2001-2015



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Tabela 20. Produkt krajowy brutto (2014)

WOJEWÓDZTWO/ PODREGION	PKB w mln zł
MAZOWIECKIE	381 551
ŚLĄSKIE	213 589
WIELKOPOLSKIE	166 508
DOLNOŚLĄSKIE	145 512
MAŁOPOLSKIE	134 008
ŁÓDZKIE	104 951
POMORSKIE	97 833
KUJAWSKO-POMORSKIE	76 063
PODKARPACKIE	67 350
LUBELSKIE	67 074
ZACHODNIOPOMORSKIE	64 356
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	46 191
ŚWIĘTOKRZYSKIE	41 304
PODLASKIE	38 605
LUBUSKIE	38 416
OPOLSKIE	36 393
Podregion - m. Szczecin	21 591
Podregion - Szczeciński	17 808
Podregion - Koszaliński	13 151
Podregion - Szczecinecko-Pyrzycki	11 807

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

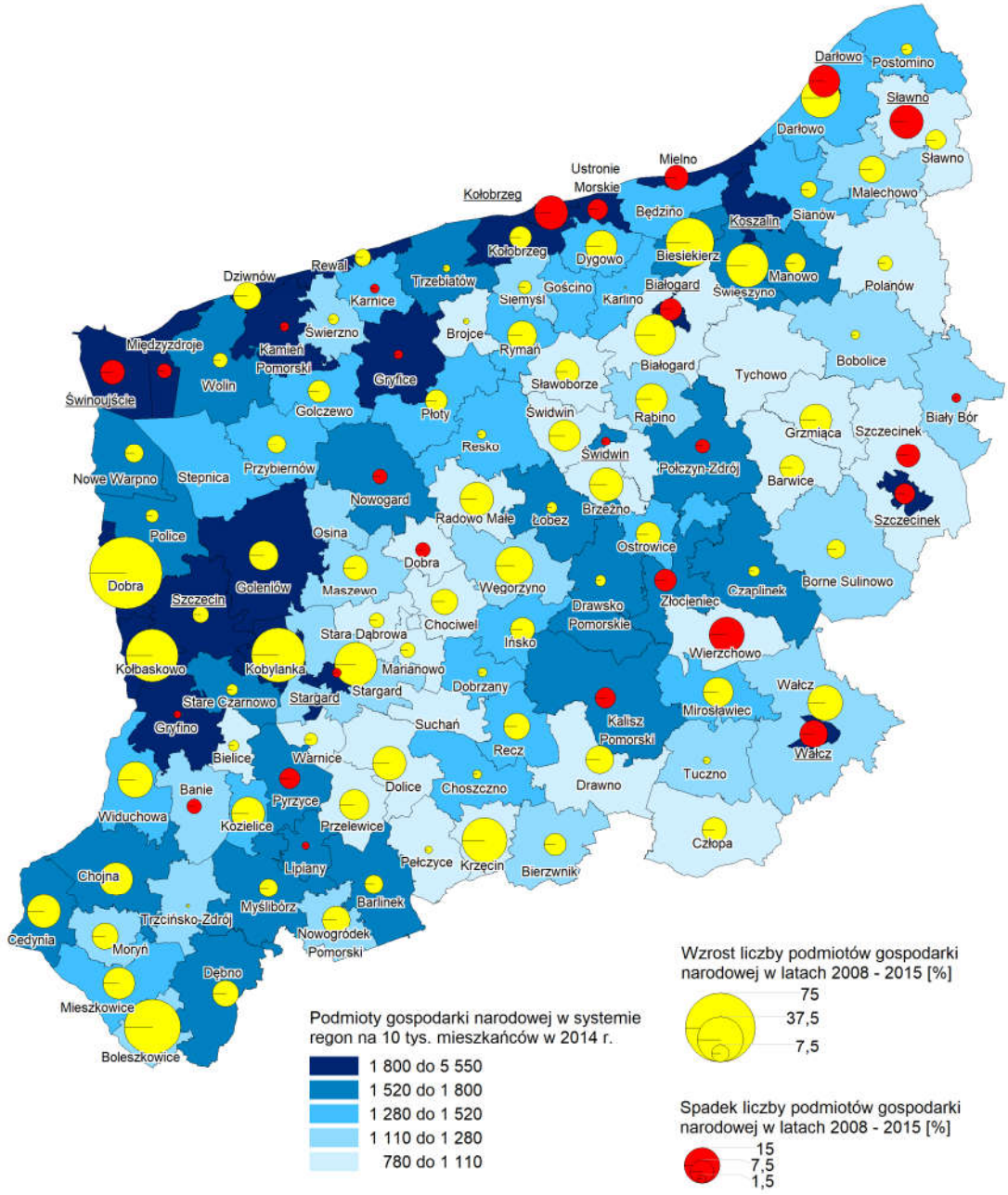
Pomimo słabej dynamiki rozwoju województwo zachodniopomorskie dysponuje silnymi sektorami, w których udział regionu przedstawia się następująco:

1) 33% w przeładunkach towarów przewożonych drogą morską w 2014 r. (2 miejsce w kraju),
2) 15,6% w wytwarzaniu energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii w 2014 r. (1 miejsce w kraju),
3) 11,6% w pozyskaniu drewna w 2014 r. (1 miejsce w kraju),
4) 9,9% w liczbie zagranicznych turystów korzystających z noclegu w 2014 r. (3 miejsce w kraju),
5) 8,7% w liczbie krajowych turystów korzystających z noclegu w 2014 r. (5 miejsce w kraju),
6) 17% w liczbie miejsc noclegowych w Polsce (1 miejsce w kraju),
7) 5,3% w ogólnej liczbie podmiotów gospodarki narodowej w 2014 r. (8 miejsce w kraju),
8) 19,7% w krajowej powierzchni przeznaczonej na cele produkcji ekologicznej w województwie (1 miejsce w kraju).

Jednym ze wskaźników obrazujących poziom aktywności ekonomicznej i przedsiębiorczości jest liczba podmiotów gospodarki narodowej na 10 tys. mieszkańców. W województwie zachodniopomorskim z końcem roku 2014 zarejestrowanych w systemie REGON było ogółem 219 406 podmiotów.

Dynamikę gospodarki opisują m.in. nakłady inwestycyjne ogółem w gospodarce narodowej, nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach oraz wartość brutto środków trwałych. Celem nakładów inwestycyjnych (finansowych lub rzeczowych) jest stworzenie nowych środków trwałych (w tym na pierwsze wyposażenie inwestycji) lub przebudowa, rozbudowa, rekonstrukcja a także modernizacja istniejących obiektów majątku trwałego. W 2014 r. nakłady inwestycyjne w gospodarce narodowej, grupowane według lokalizacji inwestycji, wyniosły w województwie zachodniopomorskim (w cenach bieżących) wysokość 10 463,3 mln zł (co daje 11 miejsce w kraju, mimo stałego i równomiernego wzrostu wartości nakładów w województwie). Słabszy wynik osiągnęły województwa: podlaskie, warmińsko-mazurskie, opolskie, świętokrzyskie i lubuskie. Natomiast w przeliczeniu na 1 mieszkańca wartość nakładów wyniosła 6091 zł, co plasuje województwo zachodniopomorskie na 7 miejscu w kraju - po województwach: mazowieckim (10316 zł), dolnośląskim (7602 zł), pomorskim (6574 zł), łódzkim (6469 zł), wielkopolskim (6452 zł), śląskim (6274 zł). Zróżnicowanie przestrzenne w przekroju powiatowym ilustruje Ryc. 54.

Ryc. 53. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w systemie REGON (2015 r.)



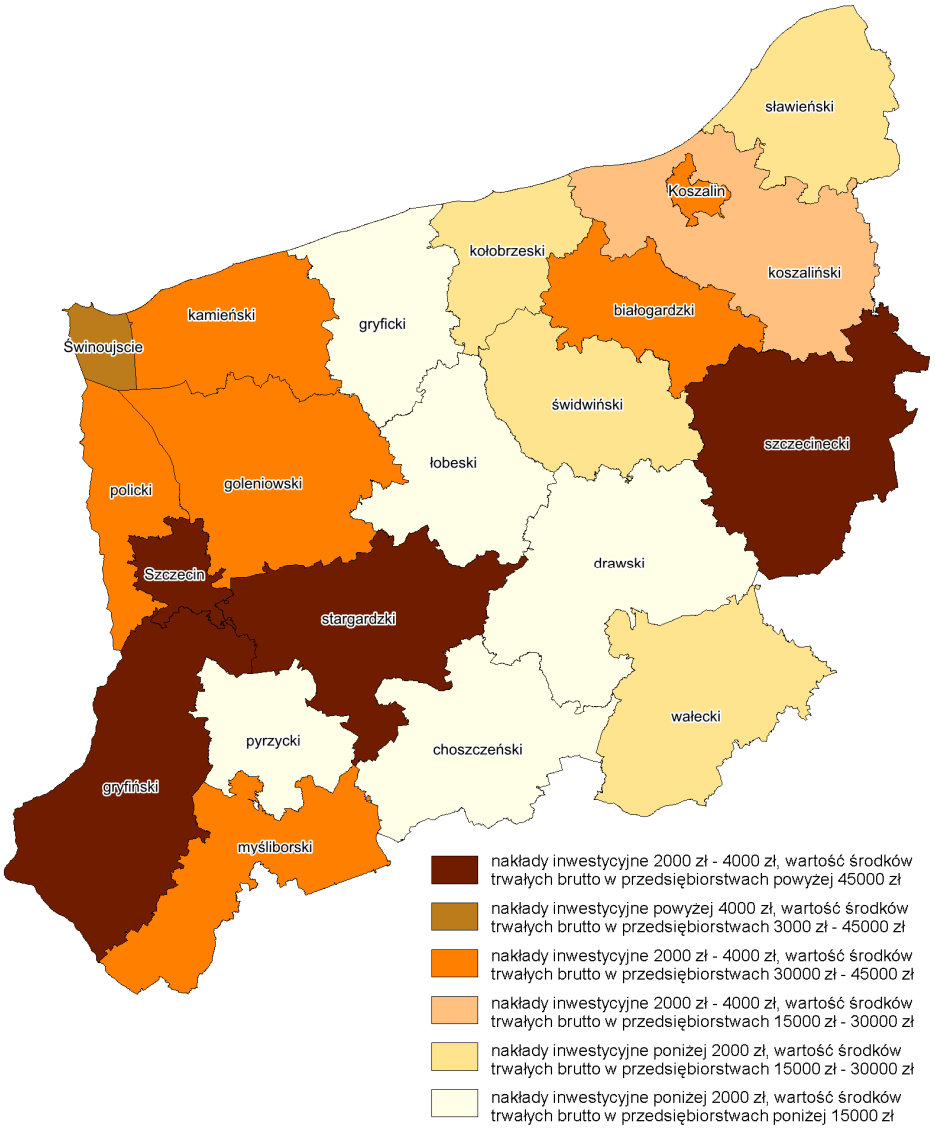
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Z ogólnej wartości majątku trwałego w końcu 2014 r. w województwie zachodniopomorskim na sektor publiczny przypadało 69 025 mln zł, a na sektor prywatny 70 990 mln zł. W ujęciu rocznym wartość brutto środków trwałych wzrosła w obu sektorach własności odpowiednio o: 11,86% i 2,98%. Nakłady inwestycyjne jednostek sektora publicznego w 2014 r. na 1 mieszkańca stanowiły 56,22% ogółu nakładów, a podmiotów sektora publicznego: 43,78%. W województwie zachodniopomorskim w 2014 r. ich wartość wyniosła ogółem 5 189 mln zł (1 456 mln zł, z czego 28% przypadało na Szczecin), co stanowiło 3,45% inwestycji krajowych. W przeliczeniu na 1 mieszkańca wartość inwestycji w przedsiębiorstwach wyniosła w województwie 3 020 zł, przy wskaźniku krajowym 3 905 zł.

Struktura sieci osadniczej, potencjał ludzki i gospodarczy, decydują o intensywności działalności gospodarczej, która jest większa w dużych miastach i ich otoczeniu, a zdecydowanie słabsza na terenach peryferyjnych i wiejskich. Na

Pomorzu Zachodnim obszarami o wysokich nakładach oraz o dużej intensywności zagospodarowania są: Świnoujście, Szczecin, powiat szczecinecki, gryfiński i stargardzki, przy czy dominują tam tradycyjne obszary aktywności gospodarczej charakteryzujące się małą dynamiką wzrostu. Potencjał ekonomiczny (największa liczba firm produkcyjnych i usługowych, najwyższy poziom innowacyjności) skoncentrowany jest głównie w aglomeracji szczecińskiej, gdzie mieszka i pracuje blisko jedna trzecia liczby ludności województwa. Wartości PKB per capita wynosi przeszło 140% wartości średniej dla województwa. Potencjały Koszalina i innych większych miast województwa tylko w niewielkim stopniu można przeciwstawić dominacji ośrodka szczecińskiego. Rozwijającymi się nowymi obszarami aktywności gospodarczej są Goleniów i Kołobrzeg. Branże rozwijające się, o dużym poziomie innowacyjności związane są z przemysłem metalowym, maszynowym, stoczniowym i chemicznym. Pozostały obszar województwa cechuje się niską aktywnością gospodarczą i słabym zaludnieniem - wyróżnić tu można także rejony o dość znacznym zgromadzonym majątku produkcyjnym (powiaty wałecki, koszaliński i myśliborski). Najmniejsza aktywność ekonomiczna występuje w powiatach pyrzyckim i choszczeńskim oraz w centralnej i wschodniej części województwa.

Ryc. 54. Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca (dane średnioroczne z lat 2008-2014) oraz wartość brutto środków trwałych w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca w 2014 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych BDL GUS

Eksport województwa zachodniopomorskiego to zaledwie 3% udziału w eksporcie polskim. Głównymi partnerami handlowymi są Niemcy, Dania, Francja, Szwecja, Wielka Brytania i Norwegia. Napływ inwestorów - w nowych dla województwa branżach - odmienił strukturę towarów i usług wysyłanych do odbiorców zagranicznych. Głównymi sektorami eksportowymi Pomorza Zachodniego są branża meblarska, przemysł metalowo-maszynowy, ale także stoczniowy, metalowy, chemiczny i spożywczy. Ze 100 największych inwestycji zagranicznych w regionie niemal 75% jest ulokowanych w obszarach objętych regionalnymi specjalizacjami.

W latach 2007-2012 wielkość ulokowanego kapitału zagranicznego w województwie zwiększyła się o prawie 60%[21]. Najwięcej podmiotów gospodarczych z udziałem kapitału zagranicznego (40%) w województwie znajduje się w Szczecinie. Na kolejnych miejscach znalazły się: miasto Koszalin, powiat goleniowski, gryfiński oraz stargardzki. Najwięcej pracowników - zatrudnionych przez wspomniane podmioty - było w Szczecinie, następnie w powiatach goleniowskim i stargardzkim. Największy udział w kapitale zagranicznym (wśród wszystkich podmiotów z udziałem kapitału zagranicznego w 2012 r.) posiadali inwestorzy z: Niemiec, Danii, Szwecji, Wielkiej Brytanii oraz Holandii. Według szacunków zachodniopomorskiego Centrum Obsługi Inwestora skandynawskie inwestycje stanowią prawie połowę wszystkich inwestycji z udziałem kapitału zagranicznego w województwie zachodniopomorskim, z czego większość przypada na Danię.

3.6.2. Przestrzenne uwarunkowania działalności gospodarczej

W przestrzeni województwa można wskazać kilka specyficznych czynników, które tworzą przewagę konkurencyjną, kształtującą gospodarkę regionu. Szczególnymi uwarunkowaniami wpływającymi na lokalizację i intensywność działalności gospodarczej w województwie są: położenie geograficzne, zasoby naturalne, infrastruktura, warunki ekonomiczne i demograficzne.

Położenie geograficzne województwa stanowi o potencjale i możliwościach rozwoju:

- transportu morskiego i związanej z nim działalności gospodarczej (skoncentrowanej w bliskości portów ujścia Odry w Szczecinie, Świnoujściu, Policach, na wybrzeżu Bałtyku w mniejszych portach morskich w Kołobrzegu i Darłowie),
- przemysłu budowy i remontu statków (okrętowego, stoczniowego, hydrograficznego skoncentrowanych w Szczecinie, Świnoujściu, Kołobrzegu, Darłowie),
- innych przemysłów, wymagających łatwej dostępności do transportu morskiego (np. firmy w łańcuchu dostaw przemysłu budowy elementów konstrukcyjnych do elektrowni wiatrowych na morzu),
- transportu, magazynowania i przesyłu paliw płynnych i gazowych (np. terminal LNG w Świnoujściu),
- rybołówstwa morskiego i zalewowego oraz przetwórstwa rybnego (na Zalewie Szczecińskim i wzdłuż wybrzeża morskiego, w Dziwnowie, Stepnicy, Nowym Warpnie, Trzebieży i innych),
- turystyki morskiej i nadmorskiej (nad Zalewem Szczecińskim i wzdłuż całego wybrzeża morskiego),
- inwestycji budowlanych na wybrzeżu,
- współpracy gospodarczej z Niemcami i krajami skandynawskimi.

Zasoby naturalne województwa stanowią o potencjale i możliwościach rozwoju:

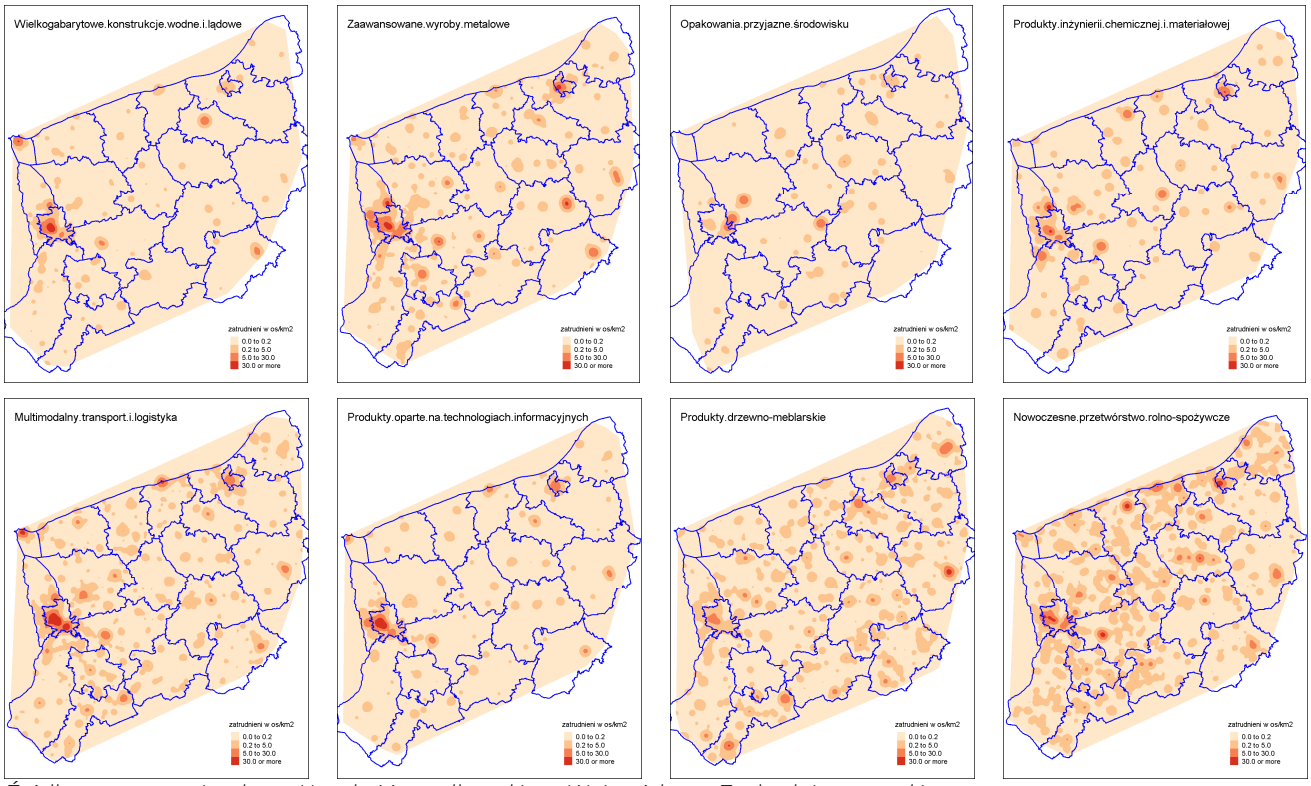
- turystyki (głównie w pasie pojezierzy i w pasie nadmorskim), agroturystyki, rekreacji, turystyki wycieczkowej (morskiej i śródlądowej) oraz lecznictwa uzdrowiskowego (eksploatacja wód mineralnych i borowin w miejscowościach uzdrowiskowych: Kamieniu Pomorskim, Kołobrzegu, Świnoujściu, Połczynie-Zdroju),
- energetyki opartej na zasobach gazu ziemnego, wód chłodniczych (elektrownia Dolna Odra koło Gryfina), górnictwa nafty i gazu (w powiatach: myśliborskim, kołobrzeskim, białogardzkim, świdwińskim i szczecineckim), odnawialnej energii płynących wód (na większych rzekach województwa), wiatru (zwłaszcza w pasie nadmorskim), geotermii (w Stargardzie i Pyrzycach), jak również na biomasie (wykorzystującej produkty odpadowe rolnictwa i leśnictwa),
- pozyskiwania i obróbki drewna (w dużych kompleksach leśnych), przemysłu drzewnego i meblarskiego (w Szczecinku, Goleniowie, Resku, Koszalinie, Barlinku, Karlinie, Trzebiatowie, Sławnie),
- rolnictwa, hodowli zwierząt i hodowli ryb - na całym obszarze województwa (najlepsze warunki dla rozwoju wysokoproduktywnego rolnictwa są w okolicach Szczecina i Koszalina oraz w powiatach: pyrzyckim, stargardzkim, myśliborskim i kołobrzeskim, zaś hodowli - w centralnej części województwa),
- wydobycia kruszyw i opartego na nich przemysłu budowlanego i ceramicznego (w Drawsku Pomorskim, Szczecinie, w powiatach: gryfińskim, drawskim, szczecineckim).

Obecność w województwie wyżej wymienionych branż pozwoliła zbudować kompetencje i potencjał w obszarze edukacji, badań i produkcji oraz rozwinęła rynek firm dostarczających półprodukty, specjalistyczne usługi i prowadzących działalności komplementarne do tych już obecnych w regionie. Istniejące uwarunkowania i potencjał

[21] *Analiza atrakcyjności inwestycyjnej województwa zachodniopomorskiego dla zagranicznych inwestorów*, wydawca: Centrum Obsługi Inwestorów i Eksporterów, Biuro Wsparcia Przedsiębiorczości. Warszawa 2014

zasobów zdecydowały o wsparciu regionalnych specjalizacji, za które uznano biogospodarkę, przemysł metalowy i maszynowy, działalność morską i logistyczną, usługi przyszłości (usługi oparte na wiedzy, technologie informacyjno-komunikacyjne), turystykę i zdrowie (gospodarka turystyczna, w tym przemysły czasu wolnego i przemysły kreatywne).

Ryc. 55. Przestrzenne rozmieszczenie Inteligentnych Specjalizacji Pomorza Zachodniego



Źródło: opracowanie własne Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego

Wsparcie samorządu województwa w latach 2014-2020 ukierunkowano na rozwój poszczególnych branż, wzmocnienie kompetencji horyzontalnych oraz systemowe działania służące budowie konkurencyjności gospodarki regionu i jej komplementarności z makroregionem Polska Zachodnia i z systemem gospodarczym kraju. W oparciu o identyfikację kluczowych obszarów gospodarczych sformułowano osiem Inteligentnych Specjalizacji Pomorza Zachodniego[22]:

- wielkogabarytowe konstrukcje wodne i lądowe,
- zaawansowane wyroby metalowe,
- produkty drzewno-meblarskie,
- opakowania przyjazne środowisku,
- produkty inżynierii chemicznej i materiałowej,
- nowoczesne przetwórstwo rolno-spożywcze,
- multimodalny transport i logistyka,
- produkty oparte na technologiach informacyjnych.

3.6.3. Atrakcyjność inwestycyjna województwa zachodniopomorskiego

Atrakcyjność inwestycyjna jest zestawem korzyści lokalizacji, który jest analizowany przez inwestora (zewnętrznego i wewnętrznego) podczas poszukiwania miejsca dla lokalizacji swojej działalności. Jest determinowana wieloma czynnikami, a jej badanie pomaga w zrozumieniu dysproporcji przestrzennych i determinantów zróżnicowania poziomu rozwoju regionów. Analiza atrakcyjności pozwala wskazać deficyty czynników lokalizacyjnych w poszczególnych obszarach, co może być pomocne w ich niwelowaniu. W analizie wykorzystano 62 wskaźniki

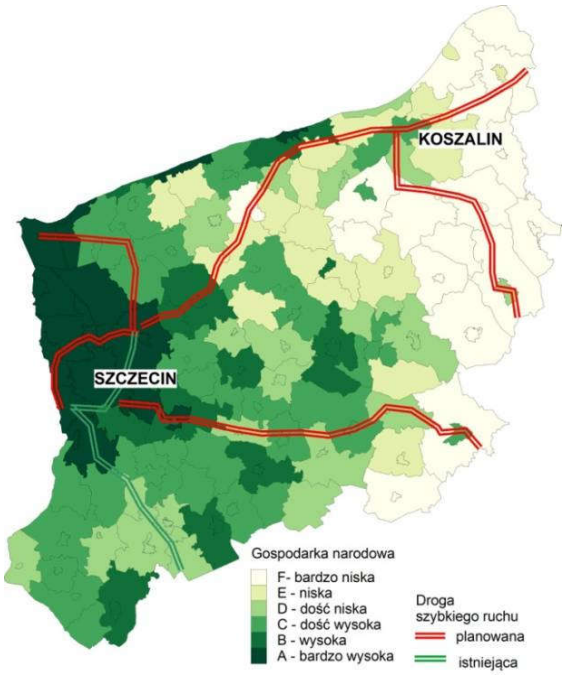
[22] Wykaz Inteligentnych Specjalizacji Województwa Zachodniopomorskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Uchwała nr 723/16 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego

w ramach następujących mikroklimatów: zasoby pracy, infrastruktura techniczna, infrastruktura społeczna, warunki rynkowe, walory przyrodnicze i dostępność komunikacyjna. Dla różnych rodzajów działalności wpływ poszczególnych czynników jest inny. Atrakcyjność inwestycyjna potencjalna oznacza subiektywną zdolność do przyciągania nowych inwestorów. Atrakcyjność inwestycyjna rzeczywista opiera się na przestrzennym rozkładzie już dokonanych inwestycji. Decyzjom inwestora towarzyszy często efekt naśladownictwa (prawdopodobieństwo wejścia nowego inwestora rośnie wraz z liczbą już zrealizowanych inwestycji o podobnej funkcji).

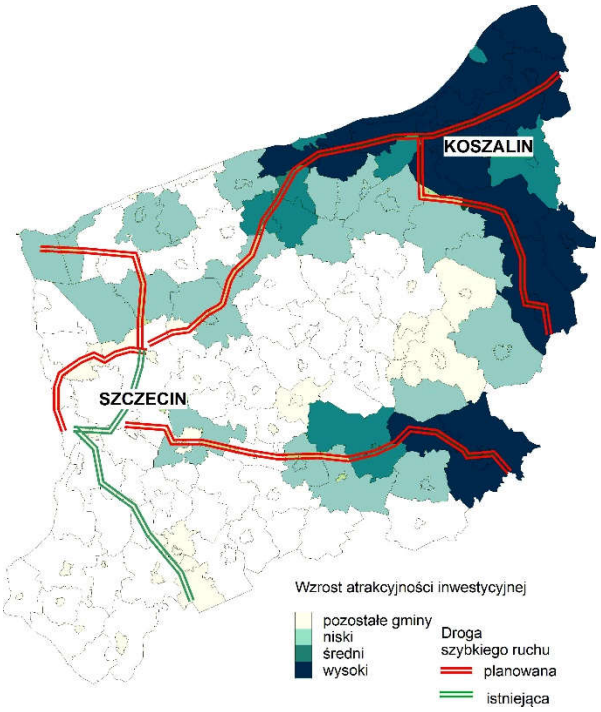
Województwo zachodniopomorskie charakteryzuje przestrzenne zróżnicowanie poziomu atrakcyjności inwestycyjnej. Obszarami o najwyższej atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności przemysłowej są w szczególności duże miasta i ich strefy podmiejskie (szczeciński obszar funkcjonalny, podregion stargardzki oraz koszalińsko-kołobrzesko-białogardzki obszar funkcjonalny). Zauważalna jest różnica w ocenie atrakcyjności inwestycyjnej obszarów położonych w zachodniej i wschodniej części województwa, ze wskazaniem na wyższe oceny gmin położonych na zachodzie oraz północy województwa (pierwszy i drugi pierścień gmin oplatający duże miasta). W przypadku atrakcyjności dla działalności turystycznej jest ona ulokowana wzdłuż wybrzeża morskiego (głównie w gminach podmiejskich i wiejskich o ponad przeciętnych walorach przyrodniczych). Pewne skupienie potencjału turystycznego wstępuje w gminach w pasie pojezierzy oraz wokół Szczecina i na północnym-wschodzie województwa.

Ryc. 56. Stan obecny i potencjalne zmiany w atrakcyjności inwestycyjnej gmin województwa zachodniopomorskiego

stan obecny



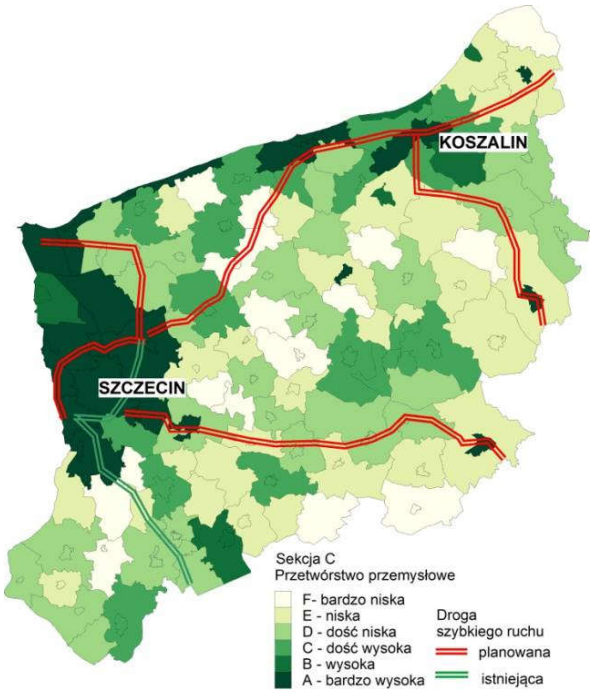
zmiany po realizacji budowy dróg szybkiego ruchu



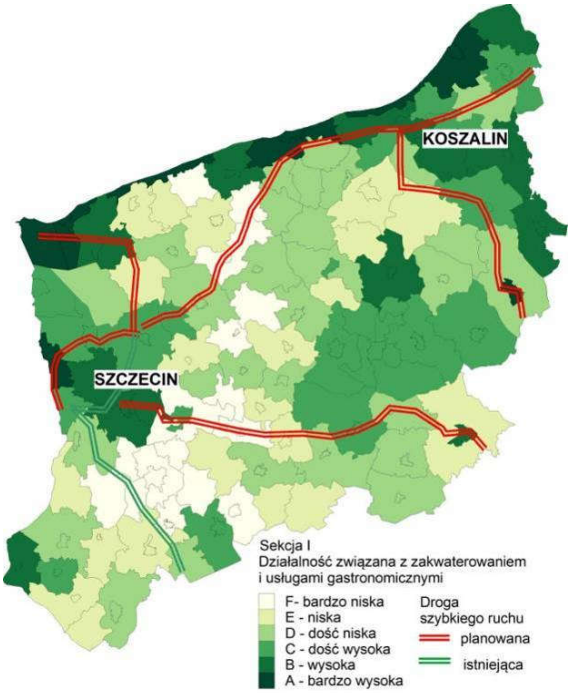
Źródło: P. Zarębski. 2013. Atrakcyjność inwestycyjna gmin województwa zachodniopomorskiego. Ekspertyza do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego

Ryc. 57. Atrakcyjność inwestycyjna gmin województwa zachodniopomorskiego

Sekcja C: przetwórstwo przemysłowe



Sekcja I: działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi



Źródło: P. Zarębski. 2013. Atrakcyjność inwestycyjna gmin województwa zachodniopomorskiego. Ekspertyza do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego

Realizacja planowanych inwestycji związanych z budową dróg szybkiego ruchu (S6, S10, S11) wpłynie na zmianę poziomu atrakcyjności inwestycyjnej znaczącej grupy gmin województwa, co sprzyjać powinno równoważeniu rozwoju województwa. Obszar strefy centralnej, obecnie słabo dostępny, ominięty zostanie również przez planowane drogi ekspresowe. Dlatego realizacja inwestycji drogowych nie wpłynie na atrakcyjność środkowej części województwa.

Obszar metropolitalny Szczecina plasuje się na wysokim miejscu pod względem atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności zaawansowanej technologicznie. Dobre warunki do prowadzenia działalności high-tech wynikają m.in. z bardzo wysokiego poziomu aktywności gospodarczej oraz wysokiego poziomu aktywności społecznej. Oprócz węzła transportowego i bliskości granicy zachodniej istotną rolę odgrywa również duża powierzchnia terenów wolnych w Specjalnych Strefach Ekonomicznych, wysoka gęstość instytucji otoczenia biznesu i duża liczba firm z udziałem kapitału zagranicznego.

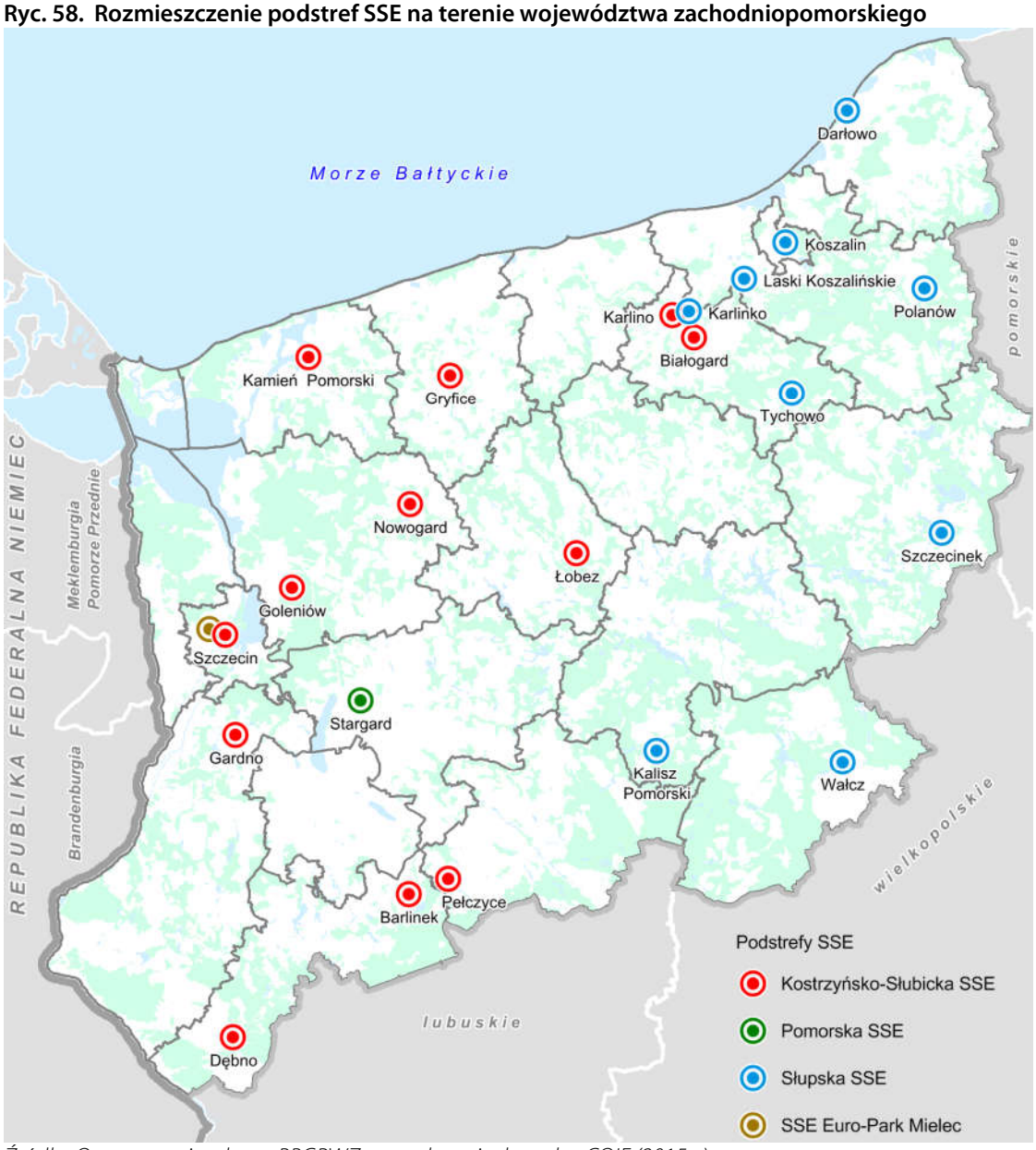
3.6.4. Instytucje Otoczenia Biznesu

W województwie zachodniopomorskim istnieją korzystne warunki do rozwoju produkcji przemysłowej wynikające z położenia geograficznego i dostępności transportowej rejonu ujścia Odry, bazy przemysłowej (przemysł stoczniowy, energetyka, przemysły metalowe), możliwości wykorzystania własnej bazy surowcowej (ropa naftowa, gaz ziemny, drewno, produkty rolnictwa) i koncentracji potencjału demograficznego, w tym wykształconej kadry, w ośrodkach przemysłowych. Ani zasoby wodne, ani warunki środowiskowe, biorąc pod uwagę stopień zanieczyszczenia środowiska, nie stanowią bariery dla dalszego zwiększania produkcji przemysłowej i rozwoju nowych rodzajów działalności gospodarczej. Województwo dysponuje rezerwami terenowymi umożliwiającymi lokalizację przemysłu, usług, gospodarki morskiej. Potencjałem do zagospodarowania są tereny poprzemysłowe i powojskowe, które znajdują się zarówno w miastach, jak i na terenach wiejskich. Na części tych terenów wykreowane zostały nowe formy działalności produkcyjnej i jej wspierania: specjalne strefy ekonomiczne (SSE), strefy aktywności gospodarczej (SAG), parki naukowo-technologiczne i inne.

Podstawą działania SSE jest ustawa z dnia 20 października 1994 r., która obowiązuje do końca 2026 roku. Strefa to wyodrębniona, niezamieszkała część terytorium, na którym może być prowadzona działalność gospodarcza w celu

przyspieszenia rozwoju gospodarczego, w szczególności przez: rozwój określonych dziedzin działalności i nowych rozwiązań technologicznych. Na terenie województwa działają aktualnie cztery SSE: Kostrzyńsko-Słubicka, Słupska, Pomorska i Euro-Park Mielec.

Ryc. 58. Rozmieszczenie podstref SSE na terenie województwa zachodniopomorskiego



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z COIE (2015 r.)

SSE zostaną w przyszłości przekształcone w Strefy Aktywności Gospodarczej, które w województwie zachodniopomorskim obejmują głównie parki przemysłowe, czyli zespoły wyodrębnionych nieruchomości wraz z infrastrukturą pozostałą po restrukturyzowanych lub likwidowanych przedsiębiorstwach. Parki przemysłowe zostały utworzone w celu zapewnienia możliwości prowadzenia na ich terenie działalności gospodarczej, w szczególności małym i średnim przedsiębiorcom. Inne kategorie instytucji otoczenia biznesu funkcjonujące w województwie to izby gospodarcze, ośrodki doradcze, parki naukowo-technologiczne oferujące przedsiębiorcom usługi w zakresie doradztwa w tworzeniu i rozwoju przedsiębiorstw, transferu technologii i komercjalizacji wyników badań naukowych, inkubatory przedsiębiorczości - dysponujące własnymi nieruchomościami, pomagające nowo powstałym małym i średnim firmom w osiągnięciu zdolności do samodzielnego funkcjonowania na rynku. Podobną rolę odgrywają inkubatory technologiczne, wspomagające wdrażanie nowych technologii, instytucje finansowe i centra transferu technologii.

Tabela 21. Wybrane instytucje otoczenia biznesu na terenie województwa zachodniopomorskiego (2016 r.)

Instytucje	Podmiot	Siedziba
Izby gospodarcze	Północna Izba Gospodarcza	Szczecin
	Skandynawsko-Polska Izba Gospodarcza	Szczecin
	Stargardzka Izba Gospodarcza	Stargard
	Koszalińska Izba Przemysłowo-Handlowa	Koszalin
Inkubatory przedsiębiorczości	Szczecińskie Centrum Przedsiębiorczości	Szczecin
	Akademicki Inkubator Przedsiębiorczości	Szczecin
	Inkubator Technologiczny w Invest Parku Białogard	Białogard
	Fundacja Centrum Innowacji i Przedsiębiorczości	Koszalin
Ośrodki doradztwa i instytucje finansowe	Centrum Biznesu w Koszalinie	Koszalin
	Zachodniopomorska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.	Szczecin
	Koszalińska Agencja Rozwoju Regionalnego	Koszalin
	Polska Fundacja Przedsiębiorczości	Szczecin
	Zachodniopomorski Ośrodek Doradztwa Rolniczego	Barzkowice
	Stargardzka Agencja Rozwoju Lokalnego	Stargard
	Zachodniopomorski Regionalny Fundusz Poręczeń Kredytowych	Szczecin
	Szczeciński Fundusz Pożyczkowy	Szczecin
Parki naukowo-technologiczne	Szczeciński Park Naukowo-Technologiczny Technopark Pomerania	Szczecin
	Park Technologiczny S.A. w Koszalinie	Koszalin
Centra Transferu Technologii	Regionalne Centrum Innowacji i Transferu Technologii	Szczecin
	Centrum Transferu Technologii Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego	Szczecin
	Zachodniopomorskie Centrum Zaawansowanych Technologii i Materiałów Polimerowych oraz Genomiki Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny	Szczecin
	Centrum Przemysłów Kreatywnych Akademii Sztuki	Szczecin
	Centrum Transferu Technologii Morskich Akademii Morskiej	Szczecin

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych COIiE[23]

Z uwagi na fakt, że przedsiębiorstwa w regionie prezentują głównie tradycyjne obszary aktywności, najważniejszym wyzwaniem pozostaje rozwój współpracy instytucji badawczych, instytucji publicznych dysponujących instrumentami wsparcia oraz instytucji otoczenia biznesu, w celu zachęcenia sektora MŚP do przemodelowania swojej działalności w kierunku gospodarki współdzielenia i gospodarki opartej na wiedzy. Kurczące się zasoby (ludzkie, naturalne i finansowe) i rozwój technologii cyfrowych to czynniki mobilizujące do rozwoju innowacji gospodarczych dotyczących zarówno produktów, jak i procesów produkcji. Przykłady inicjatyw takich jak Zachodniopomorski Klaster Chemiczny „Zielona Chemia" zrzeszający blisko 50 członków, w tym małe i średnie przedsiębiorstwa (łącznie 3 876 zatrudnionych i 54 naukowców), Klaster ICT Pomorze Zachodnie (85 firm z branży informatycznej), czy Szczecińskie Konsorcjum Okrętowe (200 mln zł kapitału ulokowane w 51 firmach zrzeszonych wokół Szczecińskiego Parku Przemysłowego na terenach dawnej Stoczni Szczecińskiej), pokazują, że długofalowy rozwój regionu, możliwości przyciągania inwestorów oraz atrakcyjność regionalnego rynku zależy w dużej mierze od stopnia rozwoju lokalnych MŚP, które stanowią istotne zabezpieczenie łańcuchów dostaw większych firm.

3.6.5. Rynek pracy

Zmiany na zachodniopomorskim rynku pracy mają charakter pozytywny i są wynikiem m.in. wzmożonej aktywności przedsiębiorców oraz zwiększającej się liczby prowadzonych inwestycji. Na koniec września 2016 r. w województwie zachodniopomorskim do rejestru REGON wpisanych było 221 161 podmiotów gospodarki narodowej. Zdecydowaną większość (96,4%) stanowiły firmy zatrudniające do 9 pracowników. Udział podmiotów, w których pracowało od 10 do 49 osób, wynosił 3%. Na terenie województwa funkcjonowało również 16 firm zatrudniających powyżej 1000

[23] Dokument *Instytucje Otoczenia Biznesu*, http://www.coi.wzp.pl/sites/default/files/iob.pdf

pracowników. Pod względem liczby podmiotów przypadających na 10 tys. mieszkańców województwo zachodniopomorskie znajduje się na wysokim, drugim miejscu w kraju (wartość tego wskaźnika na koniec IV kwartału 2015 r. wynosiła 1 290). W regionie odnotowuje się także dużą liczbę podmiotów nowo zarejestrowanych. W 2015 r. na każde 10 tys. mieszkańców województwa zarejestrowanych zostało 109 firm (trzecie miejsce pod tym względem spośród województw w Polsce). Według pracodawców prowadzących swoją działalność na terenie województwa zachodniopomorskiego na rynku pracy utrzyma się trend prozatrudnieniowy.

Kwartalne Badanie Aktywności Ekonomicznej Ludności (BAEL) stanowi podstawowe źródło informacji o sytuacji na rynku pracy i obejmuje wszystkie osoby w wieku 15 lat i więcej, będące członkami wylosowanych gospodarstw domowych. W województwie liczba osób pracujących w 2015 r. wynosiła 539 tys. i w porównaniu do poprzedniego roku zmniejszyła się o 3,9% czyli o 22 tys. osób. W podziale na sekcje największa grupa osób pracuje w usługach (64,4%). W przemyśle i budownictwie pracuje 29,3% osób, natomiast najmniejszy odsetek pracujących występuje w rolnictwie, leśnictwie, łowiectwie i rybactwie - 6,1%. Najwyższy bezwzględny wzrost przeciętnego zatrudnienia w stosunku do 2005 roku zanotowały sektory: administracji publicznej (2163 os.; 7,9%), budownictwo (1850 os.; 9,6%), działalność profesjonalna, naukowa i techniczna (1707 os.; 25,9%), administrowanie i działalność wspierająca (1565 os.; 22,9%), informacja i komunikacja (1542 os.; 47%), Natomiast największy odpływ pracowników nastąpił w sektorze: finanse i ubezpieczenia (-2034 os.; -25,1%), transport i działalność magazynowa (-1867os.; -12,6%), służba zdrowia (-534 os.; -2%).

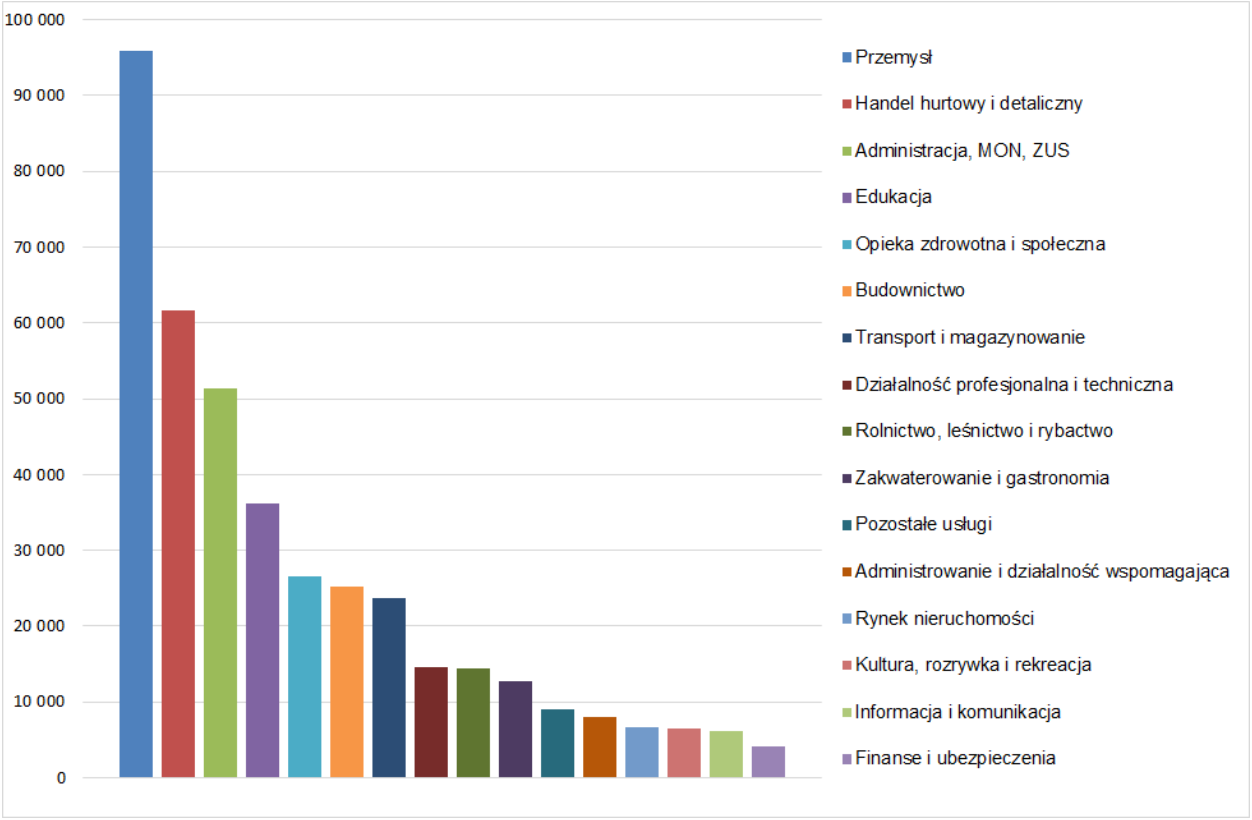
Tabela 22. Podstawowe wskaźniki BAEL w latach 2000-2014 GUS

Wskaźniki BAEL	2000	2005	2010	2014
Współczynnik aktywności zawodowej %	55,5	54,1	52,3	52,6
Współczynnik aktywności zawodowej w wieku produkcyjnym %	70,5	68,2	67,9	70,8
Wskaźnik zatrudnienia %	44,9	41,8	45,8	48,3
Stopa bezrobocia %	20,8	25,6	17,8	15,5
Liczba osób pracujących w tys.	571,1	483,8	507,6	515,6
Liczba osób bezrobotnych w tys.	150,08	168,81	109,96	94,47
Liczba osób biernych zawodowo w tys.	543*	566*	593	536

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie GUS

Wskaźnik aktywności zawodowej (udział aktywnych zawodowo w liczbie osób w wieku produkcyjnym) w województwie zachodniopomorskim w roku 2014 wyniósł 70,8%. Był to w skali kraju przedostatni wynik (niższy osiągnęło tylko województwo warmińsko-mazurskie), przy średniej krajowej 75,4%. W 1999 r. województwo zachodniopomorskie zajmowało pod tym względem piąte miejsce w kraju (wskaźnik 72,8%), a w 2010 r. dziesiąte miejsce (71,1%). Na poziom zatrudnienia wpływa stopniowa poprawa koniunktury na rynku pracy, niska presja płacowa i kurczące się zasoby rynku (zmiany demograficzne). Struktura zatrudnienia w sektorach ekonomicznych jest zróżnicowana przestrzennie, a przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw (w tys.) przedstawia rysunek.

Ryc. 59. Przeciętne zatrudnienie w województwie zachodniopomorskim w gospodarce narodowej w tys. wg sekcji PKD w 2015 r.



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

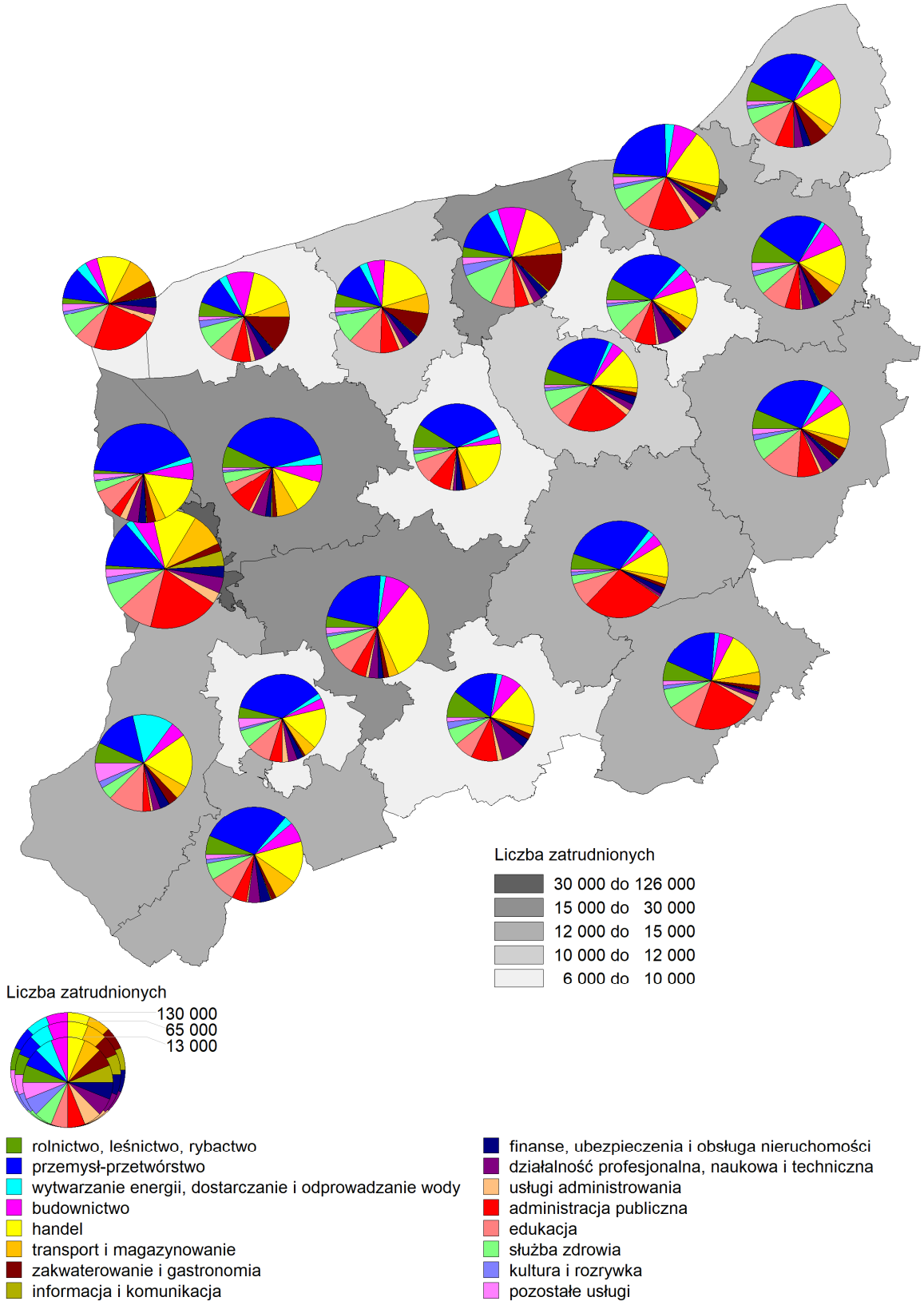
Deficytem Pomorza Zachodniego jest słabość i płytkość lokalnych rynków pracy wynikająca z potencjału i struktury gospodarczej regionu. Rynek pracy w województwie determinuje mała ilość dużych przedsiębiorstw i zakładów produkcyjnych, przeważająca liczba małych i mikro firm (w wielu przypadkach oznaczająca samozatrudnienie związane z zaniżaniem kosztów pracy), wysoki poziom sezonowości w sektorze turystyki oraz płytkość rynku pracy w sektorze rolniczym i rolno-przetwórczym. Znacznym ograniczeniem jest koncentracja aktywności władz lokalnych w obrębie własnych struktur administracyjnych oraz brak koordynacji w realizacji lokalnych i ponadlokalnych przedsięwzięć inwestycyjnych. Konsekwencją takiego stanu jest stosunkowo wysoka stopa bezrobocia (często wielopokoleniowego) i bierne poleganie na transferze socjalnych środków finansowych.[24]

W oparciu o Polską Klasyfikacje Działalności można stwierdzić, że dominującą sekcją zatrudniającą największą liczbę osób jest przetwórstwo przemysłowe, następnie handel - zarówno hurtowy, jak i detaliczny. Znaczącym pracodawcą w skali województwa jest sektor publiczny, w tym administracja, wojsko, policja, wymiar sprawiedliwości, ZUS, urzędy skarbowe itp. Duży odsetek ludności pracuje również w innych dziedzinach usług publicznych, tj. w edukacji oraz opiece zdrowotnej i społecznej.

Struktura zatrudnienia wg. PKD w ujęciu przestrzennym wykazuje pewne zróżnicowanie. Występują powiaty z wyraźnie dominującymi sekcjami zatrudnienia. Powiaty: drawski, wałecki świdwiński odznaczają się ponadprzeciętnym udziałem sektora publicznego w zatrudnieniu co związane jest lokacją na terenach tych powiatów baz wojskowych. Szczecin - jako stolica województwa - również odznacza się wysokim odsetkiem zatrudnienia w sferze administracyjnej. Z racji nadmorskiego położenia powiaty kołobrzeski oraz kamieński notują duży udział pracujących w sekcji zakwaterowania i gastronomii. Dodatkowo, powiat kołobrzeski - jako miejscowość uzdrowiskowa - posiada rozbudowaną sieć placówek opieki zdrowotnej, co przekłada się na wiele miejsc pracy. Poszczególne zakłady mogą wpłynąć znacząco na strukturę zatrudnienia całego powiatu. Taka sytuacja ma miejsce chociażby w powiecie gryfińskim czy policki. W tym pierwszym Elektrownia Dolna Odra odpowiada za wysoki udział zatrudnionych w sekcji D (wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych). W drugim przypadku Zakłady Chemiczne Police znacząco przyczyniają się do wysokiego (najwyższego w województwie) odsetka zatrudnionych w przetwórstwie przemysłowym, w stosunku do wszystkich pracujących w powiecie.

[24] Diagnoza pochodzi z opracowania *Polityka gospodarcza Województwa Zachodniopomorskiego* przygotowanego przez Wydział Zarządzania Strategicznego UMWZ, wrzesień 2016

Ryc. 60. Struktura zatrudnienia wg sektorów ekonomicznych w 2015 r.

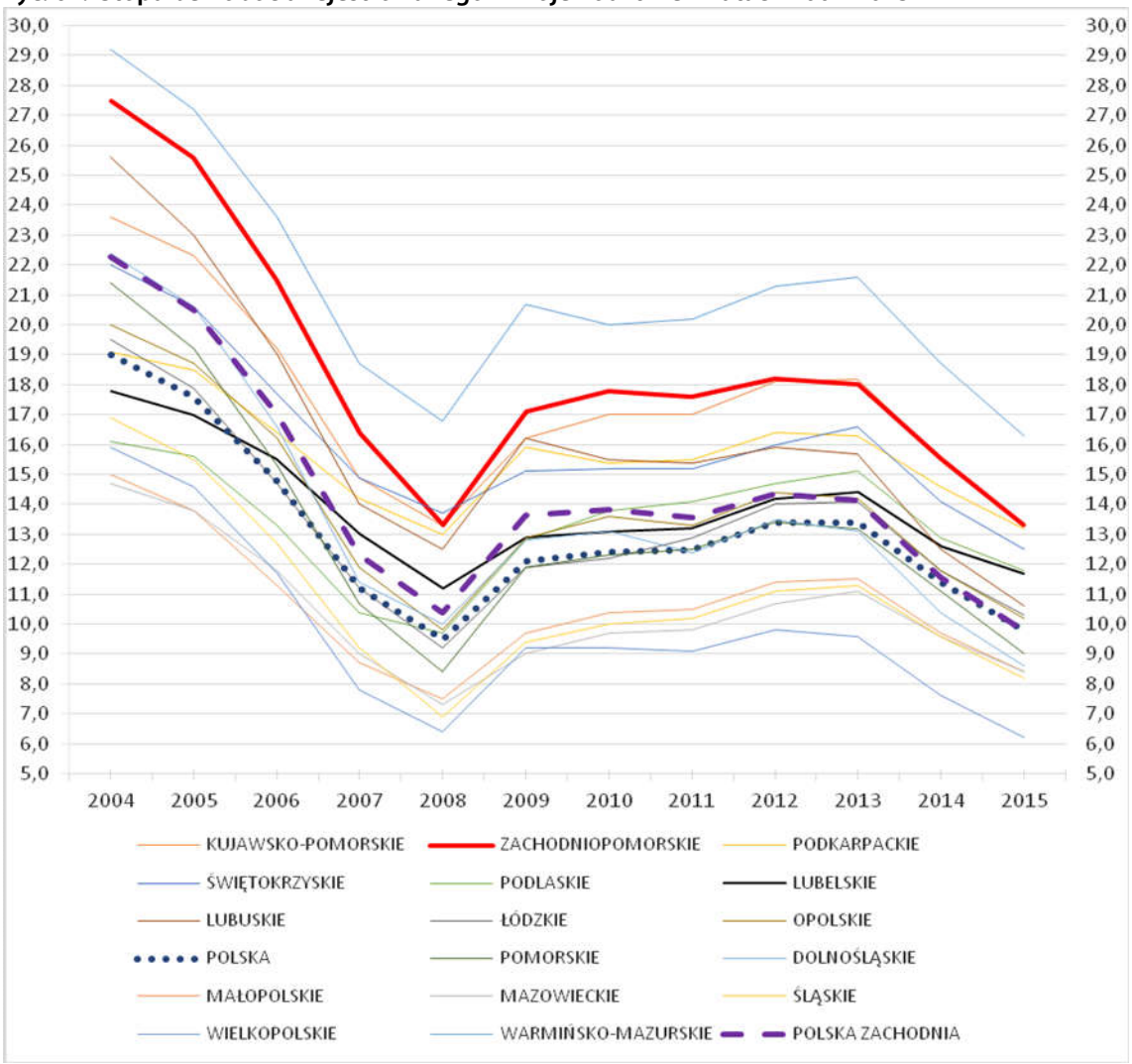


Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

W grudniu 2015 r. stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie (liczba bezrobotnych w stosunku do liczby osób czynnych zawodowo) wynosiła 13,3%, przy średnim bezrobociu w kraju 9,8%. Liczba bezrobotnych wyniosła 79,4 tys., w tym 54,0% stanowiły kobiety. Wyższe bezrobocie odnotowało jedynie województwo warmińsko-mazurskie (16,3%). Do roku 2008 bezrobocie, podobnie jak w całym kraju, spadało, a dynamika spadku była szybsza od średniej w krajowej, jednak w 2009 r. bezrobocie ponownie zaczęło wzrastać (z dynamiką zbliżoną do średniej krajowej). Na terenie województwa relatywnie największy wzrost stopy bezrobocia nastąpił w Szczecinie (z 4,3% w 2008 r. do 11,1% w 2012 r.) oraz powiecie sławieńskim (z 15,5% w 2008 r. do 27,4% w 2012 r.). Począwszy od 2012 r. bezrobocie w całym województwie spada i na przeważającej części terytorium jest mniejsze niż w 2008 r.

Na koniec czerwca 2016 r. stopa bezrobocia rejestrowanego wynosiła od 5,5% w Świnoujściu do 23,0% w powiecie łobeskim. W analogicznym okresie 2015r. bezrobocie wahało się od 6,3% w Świnoujściu do 25,8% w powiecie białogardzkim. W czerwcu 2016 r. stopę bezrobocia powyżej 20% notowano w trzech powiatach - wobec ośmiu - rok wcześniej. W 20 powiatach stopa bezrobocia była niższa niż w analogicznym miesiącu 2015r.- spadki wynosiły od 0,4 pkt. proc. w powiecie goleniowskim, do 4,6 pkt. proc. w powiecie gryfickim. Jedynie w powiecie kamieńskim zanotowano wzrost stopy bezrobocia o 0,2 pkt. proc w skali roku. W wymiarze podregionów najwyższą stopę bezrobocia odnotowano w podregionie szczecinecko-pyrzyckim, tj. 17,1% wobec 19,8% rok wcześniej. W podregionie koszalińskim stopa bezrobocia wyniosła 12,0%, tj. o 2,7 pkt. proc. mniej, zaś w podregionie szczecińskim 11,7%, tj. o 1,8 pkt. proc. mniej niż w poprzednim roku. Na niższy poziom bezrobocia w podregionach miały wpływ wchodzące w ich skład powiaty charakteryzujące się mniejszym bezrobociem, czyli powiaty grodzkie (Koszalin, Świnoujście) oraz powiaty graniczące ze Szczecinem, tj. policki i goleniowski. Niższe bezrobocie dotyczy także niektórych powiatów znajdujących się w pasie nadmorskim. Obok wspomnianego już Świnoujścia można też wyróżnić powiat kołobrzeski, w którym nawet w okresie sezonowego wzrostu bezrobocia (poza letnim sezonem turystycznym) sytuacja na rynku pracy jest lepsza niż w pozostałych powiatach województwa zachodniopomorskiego.

Ryc. 61. Stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie w latach 2004-2015

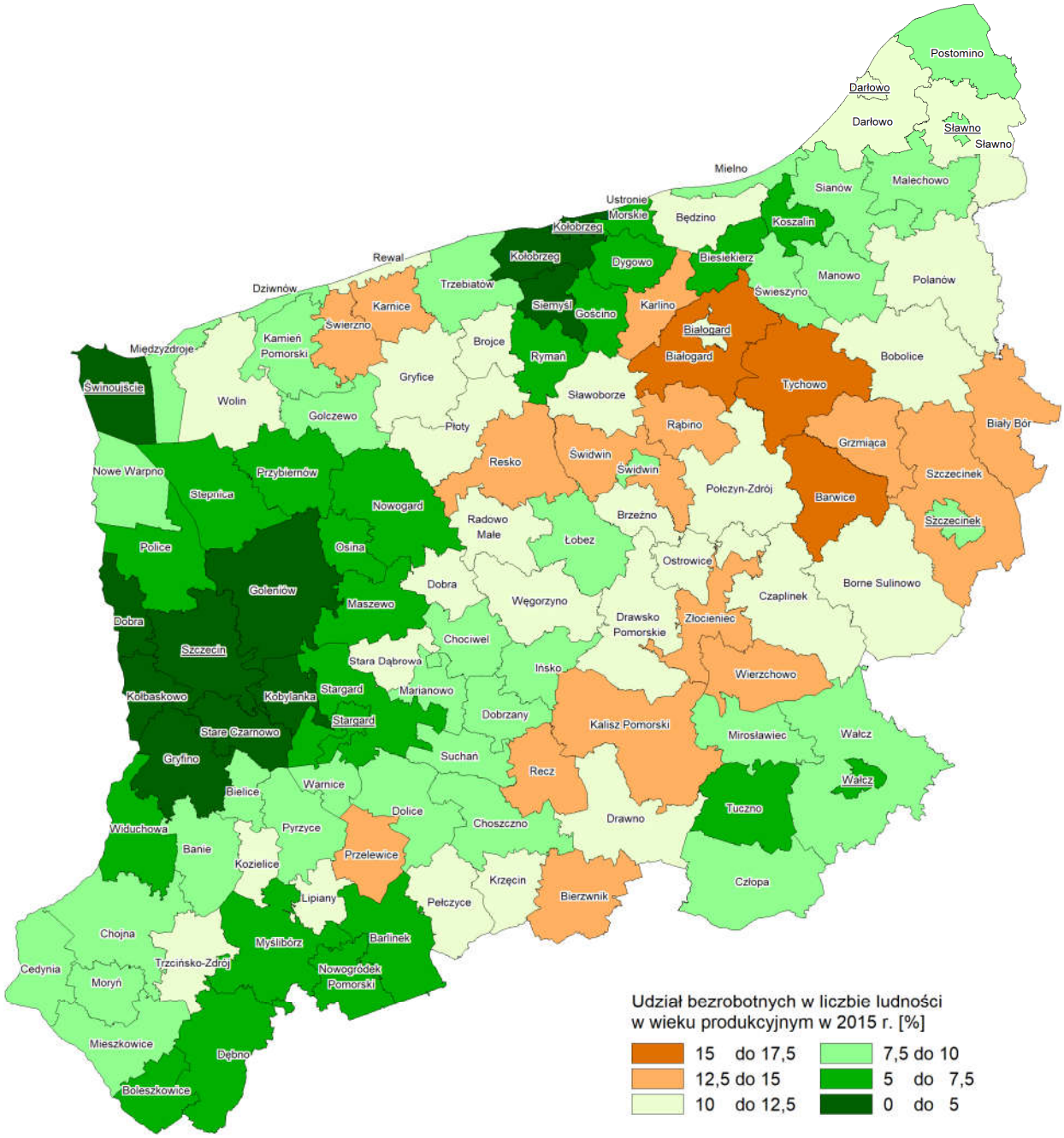


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Bezrobocie w najwyższym stopniu dotyka środkową i wschodnią część województwa (oprócz powiatu wałeckiego) oraz powiaty pyrzycki, gryficki i kamieński. Obszary te, leżące z dala od dużych miast, są mało atrakcyjne gospodarczo i nie mogą poradzić sobie z sytuacją po upadku sektora państwowego rolnictwa.

Najmniejsze bezrobocie występuje w dużych miastach i na terenach wokół nich oraz w pasie nadmorskim. Stopa bezrobocia w powiecie nie daje pełnego obrazu przestrzennego rozmieszczenia tego zjawiska. Duże zróżnicowanie widoczne jest w wewnątrz powiatów nadmorskich: kamieńskim, gryfickim, koszalińskim. Zauważalna jest prawidłowość - im dalej od morza i dużego miasta - tym bezrobocie większe.

Ryc. 62. Wskaźnik bezrobocia w gminach w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

W latach 2010-2015 w województwie zachodniopomorskim odsetek osób w wieku produkcyjnym zmniejszył się o 2,7 pkt. proc. (do 63,1%). Obniżył się również udział ludności w wieku przedprodukcyjnym - o 1,2 pkt. proc. (do 17,3%), odnotowano natomiast wzrost odsetka osób w wieku poprodukcyjnym - o 3,8 pkt. proc. (do 19,5%). Obecnie w województwie na jedną osobę w wieku poprodukcyjnym przypadają prawie cztery osoby w wieku produkcyjnym. W roku 2035 na jedną osobę w wieku poprodukcyjnym będą przypadały nieco ponad dwie osoby w wieku

produkcyjnym. Na wsi sytuacja jest i będzie nieco lepsza niż w miastach. W projektowaniu zmiany gospodarczej regionu i odpowiadającej tej zmianie aktywnej polityki rynku pracy, istotne jest uwzględnienie prognozowanej sytuacji demograficznej. W ogólnie zmniejszającej się liczbie ludności w wieku produkcyjnym coraz większą grupę stanowić będą osoby starsze, których kariera zawodowa rozpoczęła się w zupełnie innych realiach. Wraz ze zmniejszaniem się liczby osób w wieku produkcyjnym spada udział osób w wieku produkcyjnym mobilnym. W ciągu ostatnich pięciu lat zanotowano spadek udziału w populacji osób w wieku 18-44 lat (o 0,4 pkt. proc.) oraz spadek odsetka ludności w wieku 45-59/64 lat (o 2,3 pkt. proc.). W konsekwencji zmniejsza się liczba osób zdolnych do zmiany stanowiska, miejsca pracy lub ewentualnego przekwalifikowania się. Zarówno ci najbardziej doświadczeni pracownicy, jak i osoby młode, o różnym poziomie wykształcenia, wkraczające na rynek pracy, potrzebować będą wsparcia w postaci dokształcania, doskonalenia zawodowego lub przekwalifikowania.

Tabela 23. Wybrane elementy prognozy demograficznej na lata 2014-2050

	2014	2035	2050
Liczba ludności	1 718,9	1 594,7	1 453,3
Mediana wieku	39,4	49,4	53,5
Ludność w wieku przedprodukcyjnym	17,7%	14,6%	14,0%
Ludność w wieku produkcyjnym	64,8%	61,8%	55,9%
Ludność w wieku poprodukcyjnym	17,5%	23,6%	30,1%
Współczynnik obciążenia demograficznego	54	62	79

Źródło: Prognoza demograficzna na lata 2014-2050 dla województwa zachodniopomorskiego, Urząd Statystyczny wrzesień 2015 r.

3.6.6. Gospodarka morska

Ośrodkami gospodarki morskiej województwa są porty morskie w ujściu Odry i na wybrzeżu Bałtyku. W oparciu o nie kształtuje się rozwój przestrzenny i ekonomiczny tego sektora. Same porty są węzłami transportowymi, mają jednak funkcjonalne powiązania z branżami i przedsiębiorstwami, których działanie uwarunkowane jest dostępem do morza. W portach morskich i w ich otoczeniu funkcjonują podmioty gospodarki morskiej: przedsiębiorstwa armatorskie, firmy obsługujące port i przedsiębiorstwa branży morskiej, w tym produkujące wyposażenie dla statków, stocznie, firmy rybackie, a także związane z gospodarka morską szkolnictwo morskie, ratownictwo morskie i terenowa administracja morska.

Gospodarka morska uznana została za specjalizację regionalną województwa zachodniopomorskiego. Pozycję województwa w polskiej gospodarce morskiej ilustruje poniższa tabela.

Tabela 24. Gospodarka morska w województwach nadmorskich (2015 r.)

Wyszczególnienie	Województwo		
	pomorskie	warmińsko--mazurskie	zachodnio-pomorskie
Podmioty gospodarki morskiej	7594	471	3453
Pracujący w gospodarce morskiej w tys.	47,19	2,34	23,73
Nakłady inwestycyjne na środki trwałe w gospodarce morskiej w mln zł	1891,1	12,0	594,0
Obroty ładunkowe w portach morskich w tys. ton	45740,1	204,2	22263,4
Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich w tys. osób	712,3	-	1139,1
Statki oddane do eksploatacji	3	-	4
Statki pojemność brutto (GT) w tys. ton	11,5	-	7,3
Remonty statków (sztuki)	392	-	218
Wartość remontów w mln euro	274,5	-	37,3
Kutry rybackie	101	-	36
Połowy ryb morskich w tys. ton	66,9	2,6	41,0
Studenci wyższych szkół morskich	5526	-	3910

Źródło: Dane GUS, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.

Wody Morza Bałtyckiego, stanowiące morze terytorialne Rzeczypospolitej Polskiej, graniczące z województwem zachodniopomorskim, są własnością Skarbu Państwa i pozostają w trwałym zarządzie Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz Urzędu Morskiego w Słupsku (granice kompetencji obu urzędów rozgranicza południk 15°23'24"E). W trwałym zarządzie Urzędu Morskiego w Szczecinie są morskie wody wewnętrzne obejmujące: część Jeziora Nowowarpieńskiego i część Zalewu Szczecińskiego wraz ze Świną i Dziwną oraz Zalewem Kamieńskim oraz Odra pomiędzy Zalewem Szczecińskim a Trasą Zamkową w Szczecinie. Morskimi wodami wewnętrznymi są również wody portów określone od strony morza linią łączącą najdalej wysunięte w morze stałe urządzenia portowe.

Porty morskie i ich otoczenie

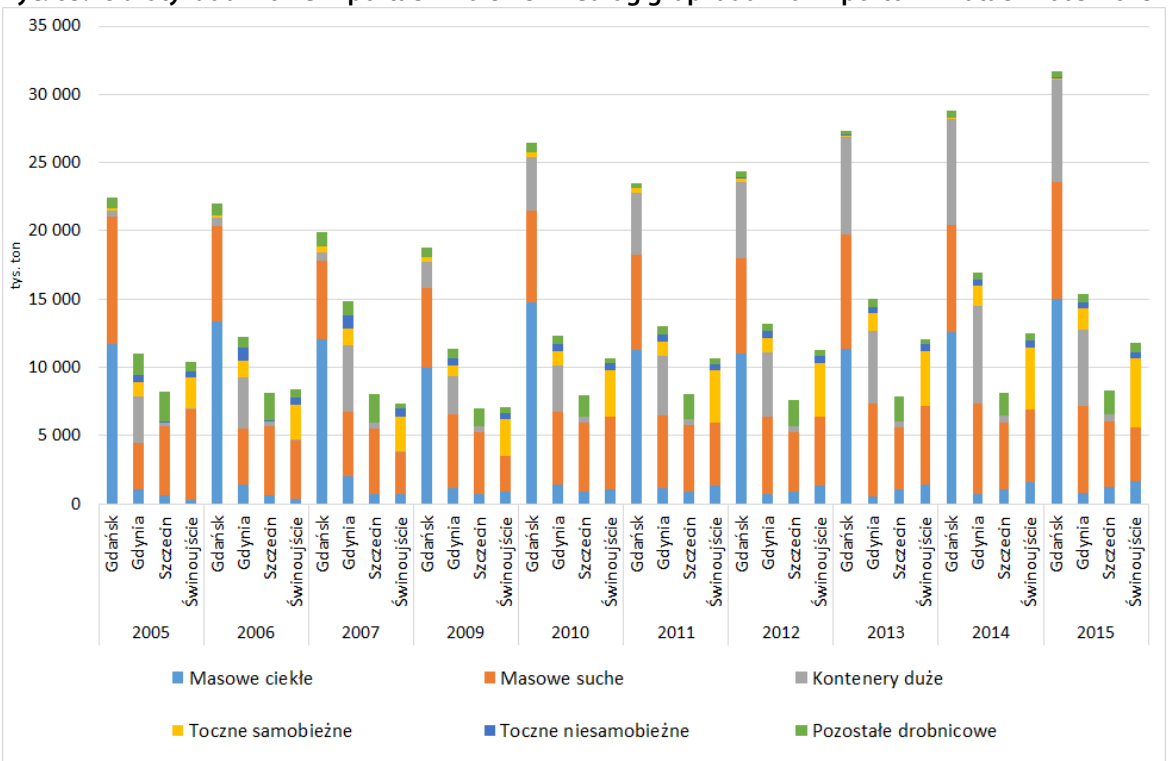
W województwie zachodniopomorskim znajduje się 18 portów morskich o zróżnicowanej wielkości, funkcjach i oddziaływaniu na przestrzeń. Tylko kilka ma istotne znaczenie gospodarcze. Portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są morskie porty Szczecin i Świnoujście. Działalność handlowo-przeładunkową prowadzą też porty w Policach, Kołobrzegu, Darłowie i Stepnicy. Porty w Nowym Warpnie, Trzebieży i Dziwnowie są portami rybackimi, pasażerskimi i jachtowymi. Porty morskie mają też istotne znaczenie dla konkurencyjności regionu, jako istotny czynnik lokalizacji morskiej działalności gospodarczej - głównie dla przemysłu wykorzystującego transport morski do dystrybucji swoich produktów.

Tabela 25. Działalność portów morskich w województwie zachodniopomorskim w 2015 r.

Port	Przeładunki				Międzynarodowy ruch pasażerski w osobach	Statki wchodzące ogółem
	ogółem w tys. t	w tym				
		drobnica w tys. t	kontenery w TEU	tranzyt w tys. t		
Darłowo	331,8	3,6	-	-	1024	163
Kołobrzeg	119,0	56,4	-	-	27117	165
Międzyzdroje	-	-	-	-	62467	442
Police	1724,5	3,7	-	-	1	275
Szczecin	8284,1	1706,8	74174	931,6	1229	2823
Świnoujście	11770,6	639,1	613	2145,2	1046407	5354
Trzebież	-	-	-	-	827	19

Źródło: Dane GUS

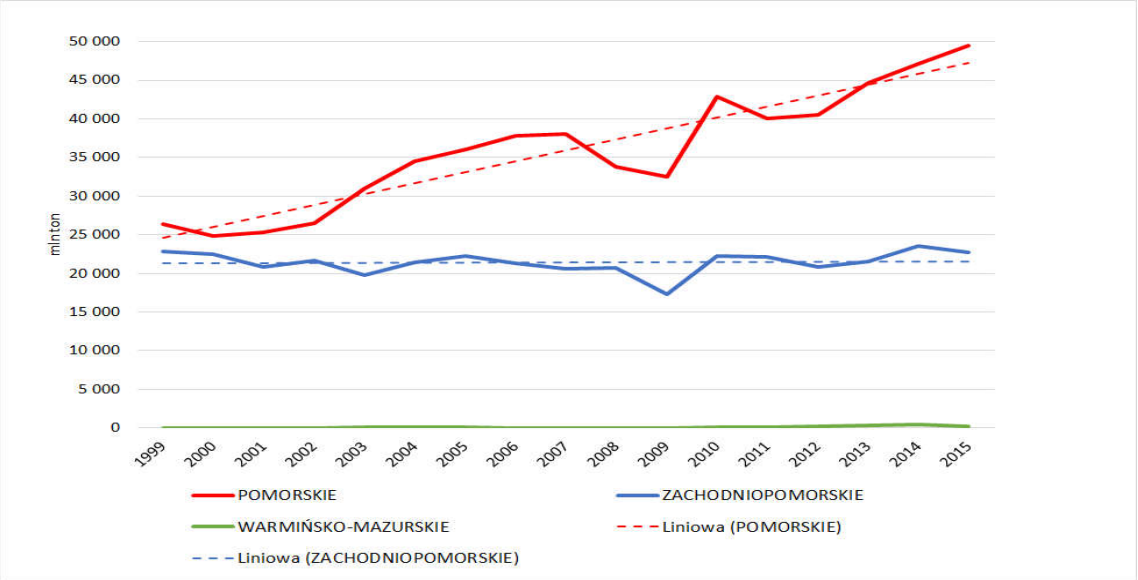
Ryc. 63. Obroty ładunkowe w portach morskich według grup ładunków i portów w latach 2005-2015



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Kluczową pozycję w gospodarce morskiej województwa zajmują porty w Szczecinie i Świnoujściu będące punktami węzłowymi Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Znajdują się one na najkrótszej drodze łączącej Skandynawię z Europą Południową. Zapleczem lądowym obu portów są regiony i kraje leżące w korytarzu - zachodnie i południowe województwa Polski, Czechy, Słowacja, Węgry, Austria - oraz w jego sąsiedztwie: Wielkopolska, wschodnia i południowo-wschodnia część Niemiec z Berlinem. Odrzańska Droga Wodna łączy zespół portów z europejską siecią dróg wodnych. Konkurencja portów niemieckich, głównie Lubeki, Rostoku oraz baz promowych w Sassnitz i Travemünde, dobrze dostępnych z południa Niemiec dzięki rozwiniętej sieci drogowej i kolejowej, powoduje utratę ładunków z głębokiego zaplecza obu portów. Przeładunki w portach morskich województwa utrzymują się na stałym poziomie. Jest to odmienna tendencja od występującej w pozostałych portach południowego Bałtyku, w tym także w portach wschodniego wybrzeża. Wynika ona z pogarszającej się pozycji konkurencyjnej zachodniopomorskich portów.

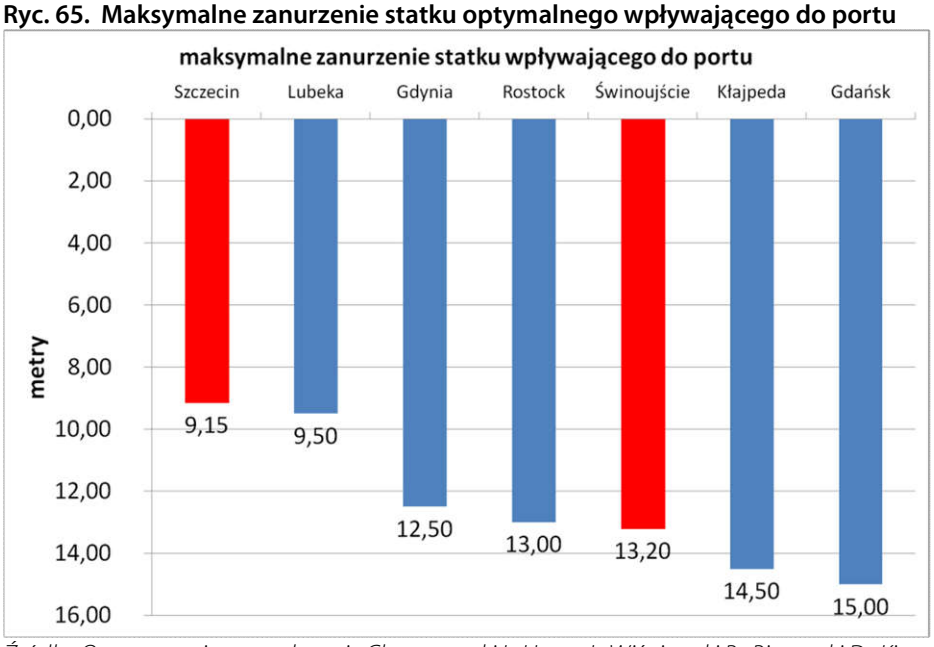
Ryc. 64. Przeładunki międzynarodowe w portach morskich w województw w latach 1999-2015



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Szanse zespołu portowego Szczecin-Świnoujście na odzyskanie i utrzymanie wysokiej pozycji w tym rejonie Bałtyku wiązać należy z rozwojem i modernizacją technologii przeładunków, dotrzymującej tempa światowym trendom w tej dziedzinie, zapewnieniem odpowiedniej głębokości torów wodnych, rozbudową infrastruktury komunikacyjnej Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego i aktywizacją ekonomiczną na jego obszarze oraz realizacją zamierzeń rządowych, określonych w ustawie o odbudowie przemysłu stoczniowego. Utrzymanie konkurencyjnej pozycji obu portów związane jest z zapewnieniem 12,5 m głębokości toru wodnego Szczecin-Świnoujście oraz głębokości 17 m toru podejściowego do Świnoujścia. Obecna głębokość obu torów wodnych negatywnie wpływa na pozycję zespołu portowego względem pozostałych portów południowego Bałtyku.

Ryc. 65. Maksymalne zanurzenie statku optymalnego wpływającego do portu



Źródło: Opracowanie na podstawie Chrzanowski I., Hozer J., Wiśniewski B., Biernacki D., Kiepas-Kokot A., Lis Ch., Porada J., Kloskowski D., Koćmiel M., Myczkowska G., Wojnarowski P. 2010. Studium przyszłych społeczno-ekonomicznych efektów pogłębienia toru wodnego Szczecin-Świnoujście do 12,5 m. Centrum Analiz i Diagnoz Społeczno-Gospodarczych. Szczecin

Port w Szczecinie wraz z portem w Świnoujściu stanowi jeden organizm gospodarczy zarządzany przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Leży nad Odrą w odległości 65 km od wybrzeża Bałtyku. Powierzchnia terenów portowych wynosi 1 605 ha (w tym części lądowej 901 ha), długość nabrzeży 23 380 m (w tym przeładunkowych 14 636 m), maksymalna głębokość toru wodnego 10,5 m, maksymalne zanurzenie dla statków 9,5 m. Na terenie portu, który rozpościera się na 10-kilometrowym odcinku Odry oraz na akwenach będących odgałęzieniami Odry i kanałami, znajdują się bazy specjalistyczne (kontenerowa, przeładunku paliw, przeładunku węgla, przeładunku rudy i fosfatów oraz zbóż), wolny obszar celny o powierzchni 20 ha, nabrzeża barkowe, pasażerskie i przystanie jachtowe oraz przedsiębiorstwa gospodarki morskiej. Przez port w Szczecinie przechodzą głównie: drobnica, zboże, węgiel i koks, rudy metali; systematycznie rosną przeładunki towarów w kontenerach. Roczne przeładunki utrzymują się na poziomie 8-9 mln ton, przy potencjale przeładunkowym ok. 12 mln ton. Port w Szczecinie ma duże rezerwy terenów, w szczególności w ramach przeładunków drobnicy, zwłaszcza kontenerów.

Na terenie portu i miasta działają również inne podmioty gospodarki morskiej, z których do najważniejszych należą:

1) przedsiębiorstwa armatorskie: Grupa Polskiej Żeglugi Morskiej z flotą 79 statków pełnomorskich i 3 żeglugi śródlądowej, Euroafrica Linie Żeglugowe Sp. z o.o. (13 statków pełnomorskich), Baltramp Shipping Sp. z o.o. i inne,
2) stocznie remontowe: Gryfia S.A. (również budowa nowych jednostek) i Pomerania Sp. z o.o. (zakupiona przez Makrum S.A., producenta maszyn i konstrukcji dla górnictwa morskiego),
3) przedsiębiorstwa produkujące wyposażenie dla statków,
4) firmy usługowe, obsługujące port i przedsiębiorstwa branży morskiej,
5) Akademia Morska (4 tys. studentów) oraz kierunki morskie na Zachodniopomorskim Uniwersytecie Technologicznym i na Uniwersytecie Szczecińskim,
6) Zespół Szkół Technicznych i Morskich, kształcący absolwentów w zawodach o profilu morskim i technicznym,
7) Urząd Morski, obejmujący swoją właściwością terytorialną obszary morskie RP oraz obszary lądowe w granicach portów, przystani morskich i objęte pasem nadbrzeżnym (technicznym i ochronnym).

Port w Świnoujściu obsługuje przeładunki morsko-lądowe i rzeczne, przewozy promowe i rybołówstwo bałtyckie, może przyjmować jednostki o maksymalnym zanurzeniu 13,2 m. Leży nad Zatoką Pomorską, obejmuje swym zasięgiem 10-kilometrowy odcinek Świny i przyległe akweny. Długość nabrzeży portowych wynosi 5 634 m (w tym przeładunkowych 4 329 m). Port zajmuje powierzchnię 1 454 ha (w tym część lądowa 530 ha). Na tym obszarze znajdują się: terminal promowy, terminal kontenerowy, port rybacki, wolny obszar celny, marina, przedsiębiorstwa gospodarki morskiej. Z portem sąsiaduje wydzielony z części cywilnej port wojenny. W przeładunkach dominują:

drobnica, węgiel i koks, rudy metali, ropa i przetwory naftowe. Roczne przeładunki w wynoszą ok. 12 mln ton Terminal promowy portu w Świnoujściu (5 stanowisk) jest największy w Polsce. Przechodzi przez niego rocznie, w drodze do Ystad, Trelleborga, Kopenhagi i okresowo Rønne, ponad 970 tys. pasażerów, 150 tys. samochodów osobowych, ponad 180 tys. ciężarowych i ponad 20 tys. wagonów kolejowych.

Rozwój portu w Świnoujściu związany jest z docelowym pogłębieniem portu do 17 m, czemu na przeszkodzie stoi przebieg gazociągu Nord Stream po dnie Bałtyku w niemieckiej wyłącznej strefie ekonomicznej, pod morskim torem podejściowym do portu. Głębokość ta, odpowiadająca głębokości Cieśnin Duńskich, limituje wielkość zanurzenia statków wpływających na Morze Bałtyckie. Uzyskanie głębokości 17 m musiałoby w przyszłości wiązać się z zagłębieniem rurociągu (co jest poważnym problemem technicznym) lub zmianą przebiegu toru podejściowego. Rozwój portu w Świnoujściu należy także wiązać z działalnością portu zewnętrznego i terminalu przeładunków płynnego metanu (LNG), który pozwala na przyjmowanie statków o długości ok. 300 m i zanurzeniu do 13,5 m. Docelowo przeładunki gazu mają osiągnąć wielkość 7,5 mld m^3 rocznie. W porcie zewnętrznym, po jego dostosowaniu, będą mogły być przeładowywane także inne towary, w tym kontenery i ładunki masowe. W proces regazyfikacji LNG uwalniane są duże ilości zimna odpadowego, które mogą być wykorzystane w produkcji, transporcie czy magazynowaniu. Ponadto do 2019 r. z funduszy TEN-T (22 437 167 Euro) powstanie nowe nabrzeże o długości 293 m i głębokości 13 m. Zostaną wykonane nowe i przebudowane istniejące tory kolejowe, zostanie wybudowana nowa rampa, przebudowana galeria pasażerska oraz zostanie zakupiony nowy sprzęt przeładunkowy.

W porcie i w mieście znajdują się m.in.:

1) Port Handlowy Świnoujście,
2) Żegluga Świnoujska, operator promów miejskich (dysponuje 8 promami),
3) Morska Stocznia Remontowa (wytwarza również konstrukcje dla platform wiertniczych),
4) Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa,
5) Zespół Szkół Morskich, kształcący w zawodach związanych z żeglugą i w innych branżach technicznych.

Pełne wykorzystanie potencjału dwóch największych portów ujścia Odry, a zwłaszcza Szczecina, wymaga dostosowania ich wewnętrznej infrastruktury oraz technologii przeładunku do standardów współczesnego transportu morskiego, praktycznego wdrożenia koncepcji transportu multimodalnego i zapewnienia dogodnych połączeń komunikacyjnych portów - drogowych, kolejowych i rzecznych - z ich lądowym zapleczem. Szczególne znaczenie mają tu krajowe inwestycje w infrastrukturę (budowlane i modernizacyjne): budowa drogi S3, modernizacja linii kolejowych, odbudowa szlaku żeglugowego Odry, a w przyszłości także budowa kanału Odra-Dunaj.

Port morski w Policach powstał jako port Zakładów Chemicznych Police S.A. i choć nadal pełni tę funkcję, obsługuje także innych odbiorców. Zlokalizowany jest na kanale odprowadzonym z Domiąży (odnoga Odry) z nabrzeżami długości 1 000 m. Maksymalna głębokość eksploatacyjna wynosi 10,5 m, a maksymalne zanurzenie dla statków długości 160m: 9,15 m. Port składa się z nabrzeża morskiego, basenu barkowego i pomostu przeładunkowego Mijanka, oraz terminalu Jasienica. Roczne przeładunki wynoszą niecałe 2 mln ton; są to głównie fosforyty, apatyty, ruda ilmenitowa, sól potasowa, nawozy sztuczne, amoniak i kwas siarkowy. Port ma możliwość podwojenia wielkości przeładunków przy istniejącej infrastrukturze.

Planowana inwestycja Grupy Azoty Zakłady Chemiczne „Police" S.A., związana z budową instalacji do produkcji propylenu i polipropylenu z infrastrukturą towarzyszącą, w tym terminal chemikaliów płynnych, co pozwoli docelowo obsługiwać największe w Polsce statki z LPG, zwiększając dwukrotnie zdolności operacyjne portu.

Port w Kołobrzegu pełni funkcje: handlową, pasażerską i turystyczną. Leży nad Bałtykiem w ujściu Parsęty. Dysponuje pięcioma basenami i nabrzeżami o łącznej długości 4 918 m (w tym przeładunkowych 786 m); maksymalna głębokość wynosi 6,5 m, maksymalne zanurzenie dla statków 4,7 m. Z portem morskim Kołobrzeg sąsiaduje port wojenny. Roczne przeładunki nie przekraczają 200 tys. ton, z czego większość to zboże i inne towary masowe. W sezonie letnim odbywają się rejsy turystyczne po morzu, uruchamiane są także połączenia pasażerskie m.in. z Bornholmem. Kołobrzeg jest największym w województwie zachodniopomorskim ośrodkiem rybołówstwa bałtyckiego.

Port dysponuje dużą rezerwą nabrzeży i terenów portowych. Strategicznym celem jest stworzenie nowoczesnego wielofunkcyjnego portu morskiego o znaczeniu regionalnym. Port powinien rozwijać działalność handlową przez zacieśnienie współpracy z bliskim zapleczem. W Kołobrzegu przewiduje się budowę dworca morskiego, obsługującego również rejsy zagraniczne, budowę mariny i rozbudowę portu jachtowego. Szansą portu w Kołobrzegu jest także modernizacja portu rybackiego i rozwój funkcji związanych z gospodarką rybacką, w tym utworzenie lokalnego centrum pierwszej sprzedaży ryb (giełdy rybnej), a także fabryka lodu wraz z chłodniami na 1,7 tys. ton ryb oraz silorybami (instalacja do przechowywania ryb nieprzeznaczonych na cele konsumpcyjne). W przyszłości taką szansą dla portu może stać się również eksploatacja minerałów z dna Bałtyku. Dostęp do portu

w Kołobrzegu wymaga przebudowy systemu komunikacji wewnętrznej i poprawy zewnętrznych powiązań komunikacyjnych; sytuację w tym zakresie może znacznie poprawić lokalizacja przebiegu drogi S6 w pobliżu miasta.

Port w Darłowie jest portem wielofunkcyjnym. Leży w ujściu Wieprzy, składa się z portu rybackiego w Darłówku i portu handlowego w Darłowie, w odległości ponad 2 km od ujścia rzeki do morza. Posiada 5 934 m nabrzeży (w tym przeładunkowych 2 070 m), a maksymalne zanurzenie statków wynosi 4 m. Roczne obroty wahają się od kilku do 120 tys. ton. Przeładowuje się tu głównie ładunki masowe, w tym zboże (na terenie portu znajduje się elewator zbożowy). Latem Darłowo ma stałe połączenie turystyczne z Bornholmem.

Zapleczem lądowym portu w Darłowie są miasta Koszalin i Słupsk. Port ma duże rezerwy przestrzeni, które mogą być wykorzystane do rozwoju jego działalności. Ze względu na małą głębokość akwenów portowych do Darłowa mogą zawijać tylko małe statki i barki. Port powinien intensyfikować istniejące funkcje portu handlowego, rybackiego i turystycznego (gminny port turystyczny) przez dywersyfikację podmiotów korzystających z jego usług, modernizację infrastruktury portowej, przebudowę lokalnych połączeń komunikacyjnych, rozwój bazy turystyki morskiej. Rolę portu w Darłowie jako jednego z głównych ośrodków rybołówstwa bałtyckiego na środkowym Wybrzeżu może wzmocnić utworzenie giełdy rybnej. W przyszłości port sąsiadujący z dużymi podmorskimi złożami piasków technicznych i żwirów ma szansę stać się bazą eksploatacyjną służącą wydobywaniu tych minerałów.

Port w Stepnicy (rybacki) leży nad Roztoką Odrzańską. Składa się z części rybackiej oraz handlowej, która jest udostępniona również dla żeglarzy. Długość nabrzeży portowych wynosi 376 m (w tym przeładunkowych 294 m), maksymalne zanurzenie wchodzących statków wynosi 4,5 m. W porcie przeładowuje się zboże i inne towary masowe w ilości kilkunastu ton rocznie. Mają tu siedzibę dwa kluby żeglarskie. Szansą rozwoju funkcji turystycznej portu jest włączenie go do Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego. Ponadto port może aspirować do obsługi Goleniowskiego Parku Przemysłowego pod warunkiem uzyskania odpowiedniej infrastruktury i połączenia drogowego (i ewentualnie kolejowego) z zapleczem. W 2012 r. zakończono modernizację portu umożliwiającą zwiększenie przeładunków.

Port w Dziwnowie leży w ujściu Dziwny do Bałtyku. Długość nabrzeży portowych wynosi 1 309 m, maksymalna głębokość 4,5 m. Jest to głównie port rybacki i żeglarski, w sezonie letnim wykorzystywany także do rejsów turystycznych po Bałtyku.

Port Trzebieży (rybacki) w nad Zalewem Szczecińskim w gminie Police. Dysponuje nabrzeżami o długości 1 939 m (w tym przeładunkowe 102 m), maksymalna głębokość wynosi 4,5 m. Port składa się z basenu handlowego i basenów rybackich oraz dwóch basenów jachtowych mogących pomieścić 100 jachtów. Jest miejscem postoju żeglugi pasażerskiej, jednostek ratownictwa morskiego i pogłębiarek. W porcie mieści się Centralny Ośrodek Żeglarstwa Polskiego Związku Żeglarskiego. Nie przewiduje się rozwoju innych funkcji portu poza dotychczasowymi.

Port w Nowym Warpnie (rybacki) leży nad Jeziorem Nowowarpieńskim (zatoka Zalewu Szczecińskiego). Długość nabrzeży portowych wynosi 349 m (w tym przeładunkowych 60 m), maksymalna głębokość wynosi 3 m. W porcie znajdują się nabrzeża: rybackie, pasażerskie i jachtowe. Między Nowym Warpnem a niemieckim portem Altwarp utrzymywana jest komunikacja pasażerska. Kierunkiem strategicznym dla portu jest rozwój funkcji turystycznej.

Port w Mrzeżynie to port morski nad Bałtykiem w ujściu Regi, w gminie Trzebiatów, w przeszłości mały port wojenny i rybacki. Dysponuje nabrzeżami o długości 557 m, maksymalna głębokość wynosi 3,4 m, maksymalne zanurzenie dla statków 2,5 m. Oprócz swej podstawowej funkcji rybackiej pełni także rolę mariny.

Port Wolinie (rybacki) w leży nad Dziwną, przy jej ujściu z Zalewu Szczecińskiego. Długość nabrzeży portowych wynosi 574 m, maksymalna głębokość 3,5 m. W porcie znajduje się elewator zbożowy. W przeszłości dokonywano tu przeładunków zbóż, kruszyw i materiałów budowlanych, obecnie port pełni funkcje portu rybackiego, jachtowego i pasażerskiego oraz postojowego dla barek. W Wolinie przewiduje się budowę gminnego portu turystycznego.

Port w Kamieniu Pomorskim (rybacki) w leży nad Zalewem Kamieńskim. Długość nabrzeży wynosi 1 152 m, maksymalna głębokość 3 m. Jest to głównie port rybacki i jachtowy, z nabrzeżem barkowym; w sezonie letnim wykorzystywany jest do przewozów pasażerskich. W przeszłości w porcie przeładowywano także towary masowe: zboża i kruszywa. Dalszy rozwój portu opierać się może na intensyfikacji funkcji turystycznej - przewozach statkami i jachtingu.

W województwie znajdują się również porty: Dźwirzyno, Karsibór, Lubin, Przytor, Sierosław, Wapnica. Korzystają z nich rybacy i żeglarze. Ponadto na wybrzeżu Bałtyku znajduje się morska przystań w Międzyzdrojach (pasażerska) oraz morskie przystanie rybackie w Międzyzdrojach, Rewalu, Niechorzu, Ustroniu Morskim, Chłopach, Unieściu, Dąbkach i Jarosławcu. W Mielnie planowana jest budowa gminnego portu turystycznego, należącego do sieci portów Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego.

Korzyści z funkcjonowania portów morskich i związanych z nimi przedsiębiorstw nie kończą się na czerpaniu dochodów przeładunku towarów, ale również pobudzania rozwoju miast portowych poprzez umożliwienie prowadzania działalności gospodarczej wymagającej dostępu do portów. Przedsiębiorstwa gospodarki morskiej, zwłaszcza w dużych portach, oddziałują stymulująco na rozwój regionu i na inne obszary przez rozległe powiązania kooperacyjne. Dotyczy to zwłaszcza przemysłu stoczniowego i wielkogabarytowego, transportu morskiego

i śródlądowego, także w kontekście zapowiadanej ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i produkcji komplementarnej. Projekt ustawy zakłada szersze stosowanie zerowej stawki podatku VAT w odniesieniu do produkcji stoczniowej i komplementarnej, oraz możliwość wyboru między standardową formułą podatku CIT a zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej produkcji w wysokości 1 proc. Szacuje się, że te zmiany przyniosą powstanie nowych miejsc pracy w przemyśle stoczniowym dzięki wznowieniu budowy jednostek wojskowych, gazowców, promów pasażerskich, kutrów, jednostek do obsługi portów, platform gazowych czy jednostek do obsługi morskich elektrowni wiatrowych.

3.6.6.1. Eksploatacja zasobów morza

Podstawowym zasobem Bałtyku wykorzystywanym gospodarczo są ryby. Do początku lat 90. ub. w. Szczecin był krajowym centrum rybołówstwa dalekomorskiego i przetwórstwa ryb. Po likwidacji dalekomorskiej floty rybackiej gospodarka rybna w województwie prowadzona jest na Bałtyku i morskich wodach wewnętrznych. Od roku 2004 potencjał całej polskiej floty rybackiej - zgodnie z polityką Unii Europejskiej - ulega stałej redukcji. Liczba trawlerów dalekomorskich zmniejszyła się z ośmiu w 2004 r. do trzech w roku 2013 (portem macierzystym dla tych trzech trawlerów jest Gdynia), kutrów rybackich z 398 do 139, a łodzi rybackich z 976 do 696. W portach województwa zachodniopomorskiego liczba kutrów rybackich - podstawowego typu floty łowczej na Bałtyku - zmalała w tym okresie ze 149 do 36.

Równocześnie maleją połowy ryb bałtyckich. Ma to związek - oprócz wspomnianej wyżej redukcji floty rybackiej - ze zmianą środowiska Bałtyku, spowodowaną m.in. jego zanieczyszczeniem oraz stagnacją wód głębinowych (brak odświeżających wlewów i w rezultacie spadek zasolenia, który uniemożliwiał prawidłowy rozwój ikry). W 2004 r. złowiono w Polsce 153,8 tys. ton ryb bałtyckich, a w 2015 r. 134,7 tys. ton. Rybacy województwa zachodniopomorskiego poławiają blisko jedną trzecią tej ilości. W strukturze połowów ryb bałtyckich i zalewowych dominuje szprot, śledzie, dorsz. Wprowadzone przez Unię Europejską limity i okresy ochronne nie stwarzają perspektywy wzrostu połowów, zwłaszcza dorszy. Ośrodkami rybołówstwa bałtyckiego w województwie są porty morskie i przystanie rybackie na wybrzeżu Bałtyku. Połowy z łodzi prowadzone są także na Zalewie Szczecińskim i przyległych akwenach oraz na Dziwnie i Zalewie Kamieńskim.

W przeciwieństwie do malejącego potencjału floty morskiej przetwórstwo rybne rozwija się. Blisko co trzeci pracownik przemysłu spożywczego zatrudniony jest w zakładach przetwarzających ryby. Na przestrzeni lat 2004-2013 zatrudnienie w tej branży wzrosło z 3 tys. osób do 6,2 tys. (dotyczy to głównie Szczecina, Koszalina i Kołobrzegu).

Surowce mineralne

Drugim, możliwym do eksploatacji i częściowo eksploatowanym zasobem Bałtyku są minerały. Główną rolę odgrywają ropa naftowa i gaz ziemny, których złoża znajdują się na północ od Łeby i na północ od przylądka Rozewie. Ustawiona tu platforma wiertnicza dostarcza ok. 1 tys. ton ropy dziennie. Poszukiwania nowych złóż trwają.

Udokumentowane obszary złóż kruszyw naturalnych w Polskiej strefie ekonomicznej występują na Ławicy Słupskiej, Południowej Ławicy Środkowej i Zatoce Koszalińskiej. Zasoby przemysłowe oszacowane są na 137,9 mln. ton. Eksploatacja złóż była prowadzona w latach 1992-2002 i wydobyto prawie 1 mln ton kruszywa przy czym złoże Zatoka Koszalińska eksploatowane było tylko w 2001 roku i wydobyto ok 6 tys. ton kruszywa. Obecnie kruszywa z w/w złóż nie są wydobywane.

Na Ławicy Odrzańskiej zlokalizowano złoża minerałów ciężkich: ilmenitu, rutylu, cyrkonu, granatu i magnetytu. Podobne, mniejsze złoża znajdują się na Ławicy Słupskiej. Stosunkowo dużo jest w Bałtyku także konkrecji żelazowo-manganowych. Eksploatacja ich jest obecnie ekonomicznie nieopłacalna.

Wiatr

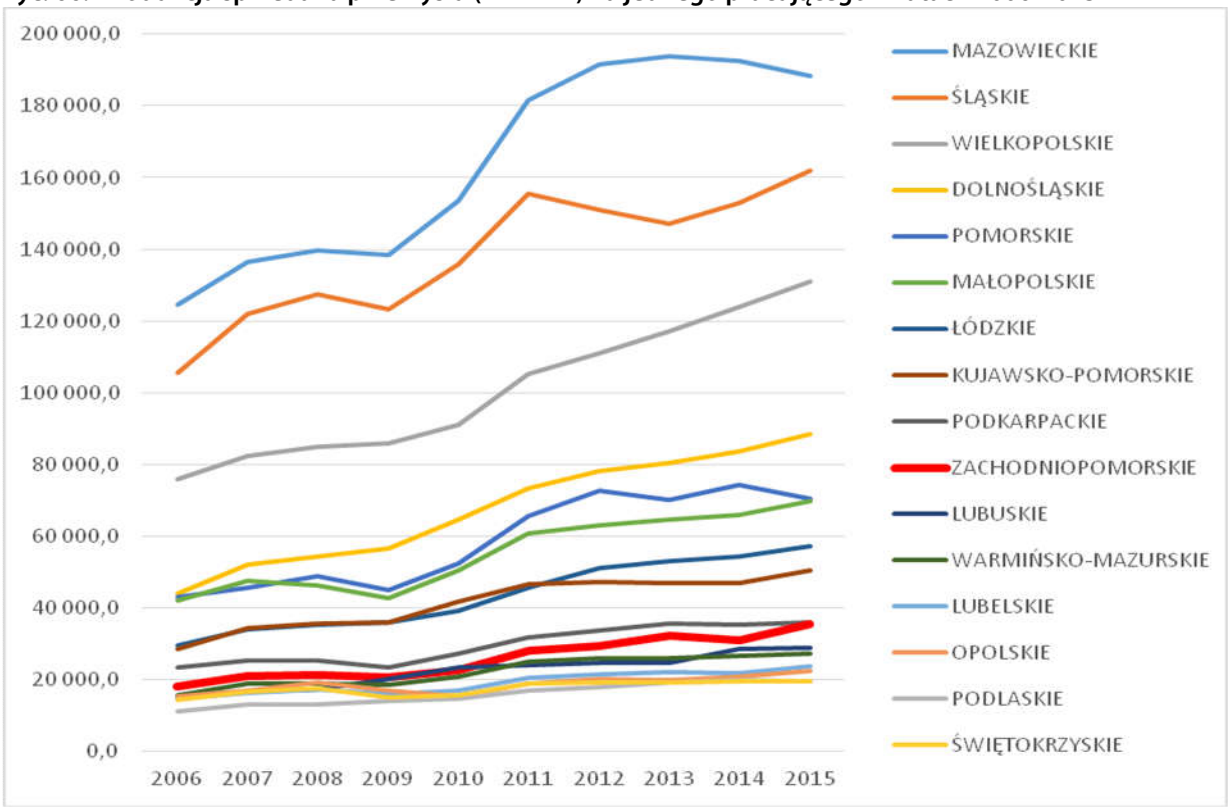
W województwie zachodniopomorskim istnieją dogodne całoroczne warunki do budowy elektrowni wiatrowych. Wskazane do lokalizacji tych urządzeń są obszary morskie w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej (ustawa o obszarach morskich zabrania lokalizowania elektrowni wiatrowych na morskich wodach wewnętrznych i na morzu terytorialnym). Położone są one po północnej i północno-wschodniej stronie Ławicy Słupskiej, południowej i południowo-zachodniej stronie Południowej Ławicy Środkowej oraz po północnej stronie wschodniej granicy Zatoki Pomorskiej. Według Krajowego Planu Działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych (KPD) łączna przewidywana moc zainstalowana morskich elektrowni wiatrowych w 2020 roku może wynieść 500 MW, co daje produkcję energii elektrycznej na poziomie 1500 GWh. W chwili obecnej suma mocy możliwej do realizacji, wynikająca z obowiązujących pozwoleń lokalizacyjnych przewyższa znacznie szacunki KPD. Obecnie wiadomo jednak, iż cele założone na rok 2020 nie zostaną osiągnięte[25].

[25] Studium Uwarunkowań Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich wraz z analizami przestrzennymi, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2015

3.6.7. Przemysł

Na tle innych województw zachodniopomorskie jest województwem mało uprzemysłowionym. W przemyśle województwa pracuje 3,6% ogólnej liczby osób zatrudnionych w kraju w tym sektorze i dostarcza on 3,4% krajowej produkcji przemysłowej. Udział województwa w produkcji przemysłowej kraju w latach 2006-2015 systematycznie - choć powoli – rósł (z 2,9% do 3,4%). Dynamika wzrostu wartości bezwzględnej produkcji sprzedanej przemysłu przetwórczego wynosiła w tym okresie 98% ustępując jedynie Dolnemu Śląskowi. Wydajność pracy w przemyśle, mierzona produkcją sprzedaną na jednego pracującego, jest niska w stosunku do średniej krajowej, ale z tendencja wzrostową. W latach 2006-2015 wzrosła z 81,15% do 89,05%.

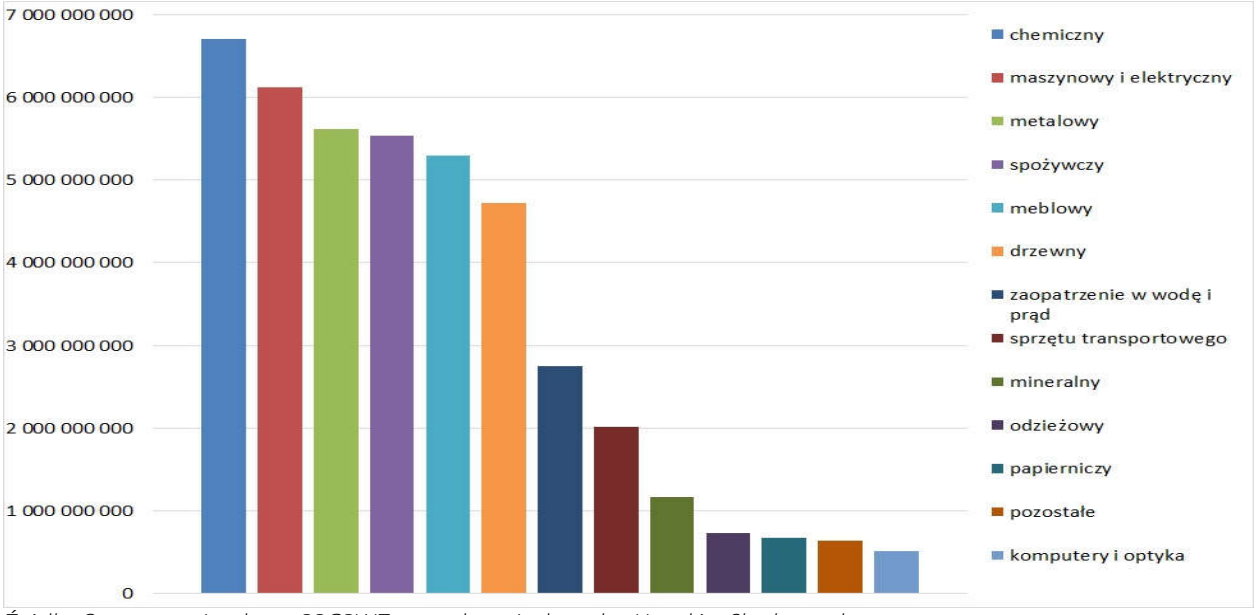
Ryc. 66. Produkcja sprzedana przemysłu (w mln zł) na jednego pracującego w latach 2006-2015



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Urzędów Skarbowych

Największe przedsiębiorstwa, wykazujące największy przychód operowały w branży chemicznej, spożywczej, elektromaszynowej, metalowej, spożywczej, meblarskiej i drzewnej.

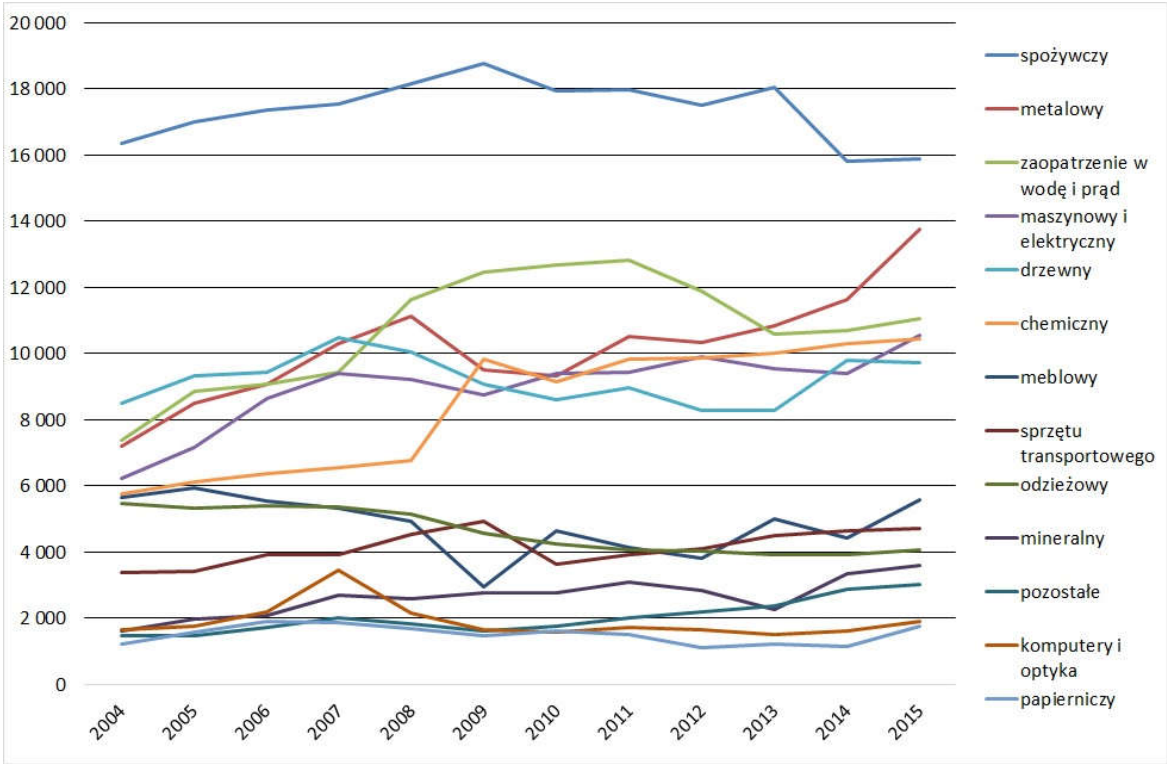
Ryc. 67. Przychód przedsiębiorstw w poszczególnych branżach przemysłowych w województwie zachodniopomorskim w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Urzędów Skarbowych

Największy wzrost zatrudnienia w przemyśle w okresie 2006-2015 odnotowano w branży metalowej, chemicznej, maszynowej i elektrycznej, produkcji energii elektrycznej oraz w branży mineralnej. Największe zatrudnienie ma miejsce w przemyśle spożywczym, następnie metalowym, w produkcji energii elektrycznej oraz w zaopatrzeniu w wodę i prąd, przemyśle elektromaszynowym, drzewnym i chemicznym. Postawienie Stoczni Szczecińskiej w stan upadłości w 2009 r. spowodowało największą redukcję zatrudnienia (3000 osób) w branży metalowej i sprzętu transportowego. Od tego okresu (tj. lat 2010-2015) zatrudnienie w w/w branżach zwiększyło się o 5,5 tys. osób. Szczególnie duży potencjał upatrywany jest w przemyśle metalowym i maszynowym oraz w biogospodarce, wykorzystującej zasoby naturalne i procesy biologiczne do tworzenia nowych produktów i usług w sektorach spożywczym, drzewnym, chemicznym i rolniczym.

Ryc. 68. Zatrudnienie w poszczególnych działach produkcji przemysłowej w województwie zachodniopomorskim w okresie 2004-2015

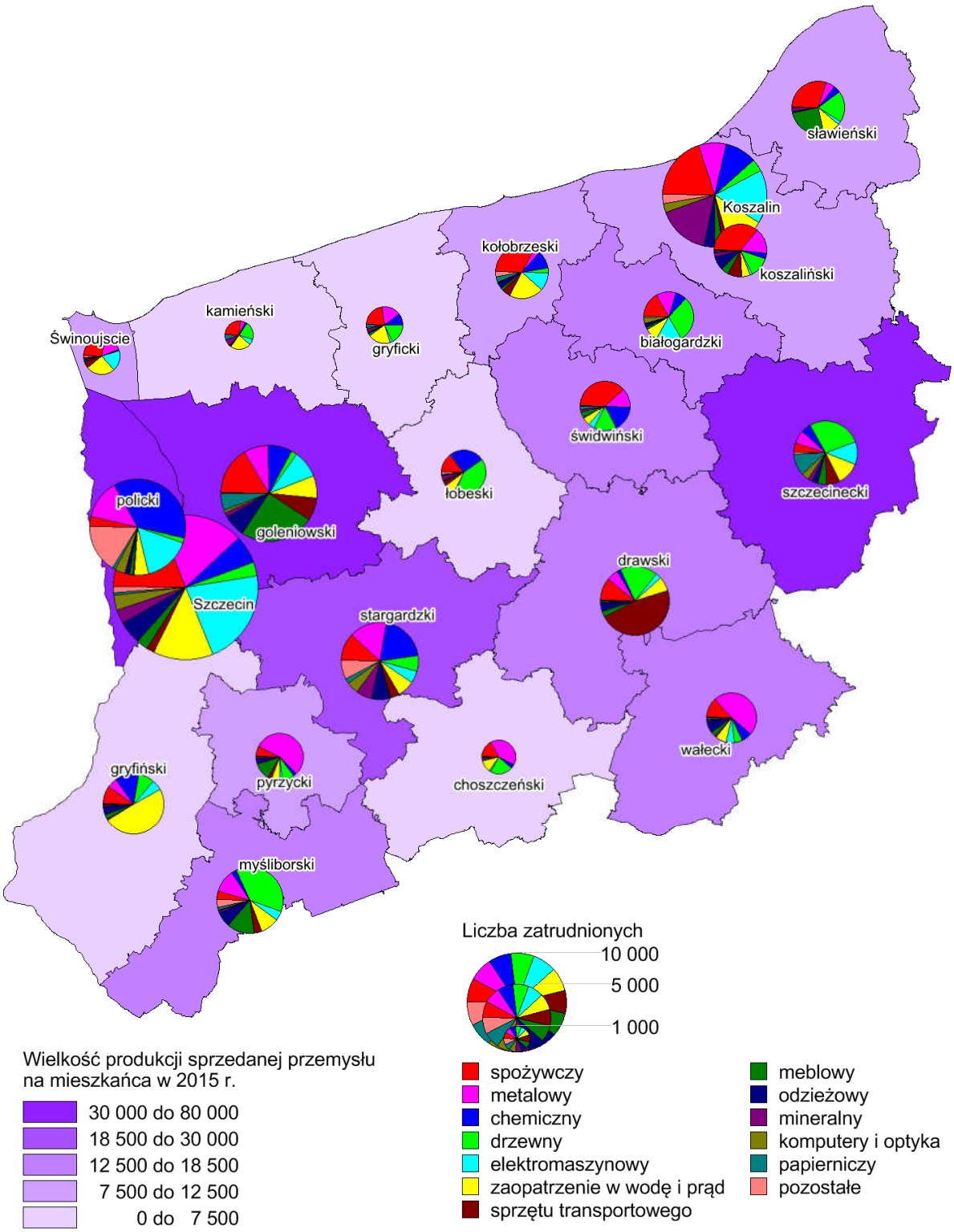


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Urzędów Skarbowych.

Trzy powiaty województwa: Szczecin, goleniowski oraz policki dostarczają ponad 50% produkcji przemysłowej województwa. Intensywność produkcji przemysłowej, w przeliczeniu na mieszkańca, jest dużo wyższa w gminach Goleniów i Police niż w Szczecinie i w znacznej mierze związana jest z funkcjonowaniem ugruntowanych już (Grupa Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A.) oraz nowych (Goleniowski Park Przemysłowy) stref przemysłowych. Dużymi ośrodkami przemysłowymi województwa są także Koszalin i Szczecinek. Ośrodkiem, który odzyskuje swoje znaczące funkcje przemysłowe jest Stargard, co związane jest z istnieniem w tym mieście specjalnych stref ekonomicznych dobrze skomunikowanych z siecią dróg ekspresowych i autostrad. Najmniejszą produkcją przemysłową wykazały się powiaty kamieński, choszczeński i łobeski.

Występuje dość duże wewnątrzregionalne zróżnicowanie produkcji przemysłowej w poszczególnych branżach. Przemysł spożywczy rozmieszczony jest w miarę równomiernie w województwie, choć duże znaczenie przetwórstwa rybnego sprawia, że większy udział ma na północy województwa. Pozostałe branże charakteryzują się dość dużą koncentracją. Duży udział przemysłu metalowego występuje w powiatach: wałeckim, choszczeńskim i pyrzyckim, a drzewnego w powiatach: szczecineckim, myśliborskim i łobeskim. Goleniów jest ośrodkiem przemysłu meblarskiego, a w Goleniowskim Parku Przemysłowym prowadzona jest produkcja maszynowa o zróżnicowanym profilu. Przemysł elektromaszynowy ma znaczący udział w Szczecinie, Koszalinie, Świnoujściu i powiecie policki. W powiecie policki największe znaczenie ma przemysł chemiczny, a następnie przemysł związany z produkcją komputerów i produkcją optyczną. Produkcja energii elektrycznej jest główną działalnością przemysłową zlokalizowaną w powiecie gryfińskim. W strukturze przemysłu Koszalina na uwagę zasługuje duże znaczenie przemysłu mineralnego, związanego z produkcją szyb dla budownictwa. Główny ośrodek przemysłowy województwa - Szczecin - ma zróżnicowaną strukturę przemysłową z zaznaczającym się dużym udziałem przemysłu spożywczego, elektromaszynowego i metalowego.

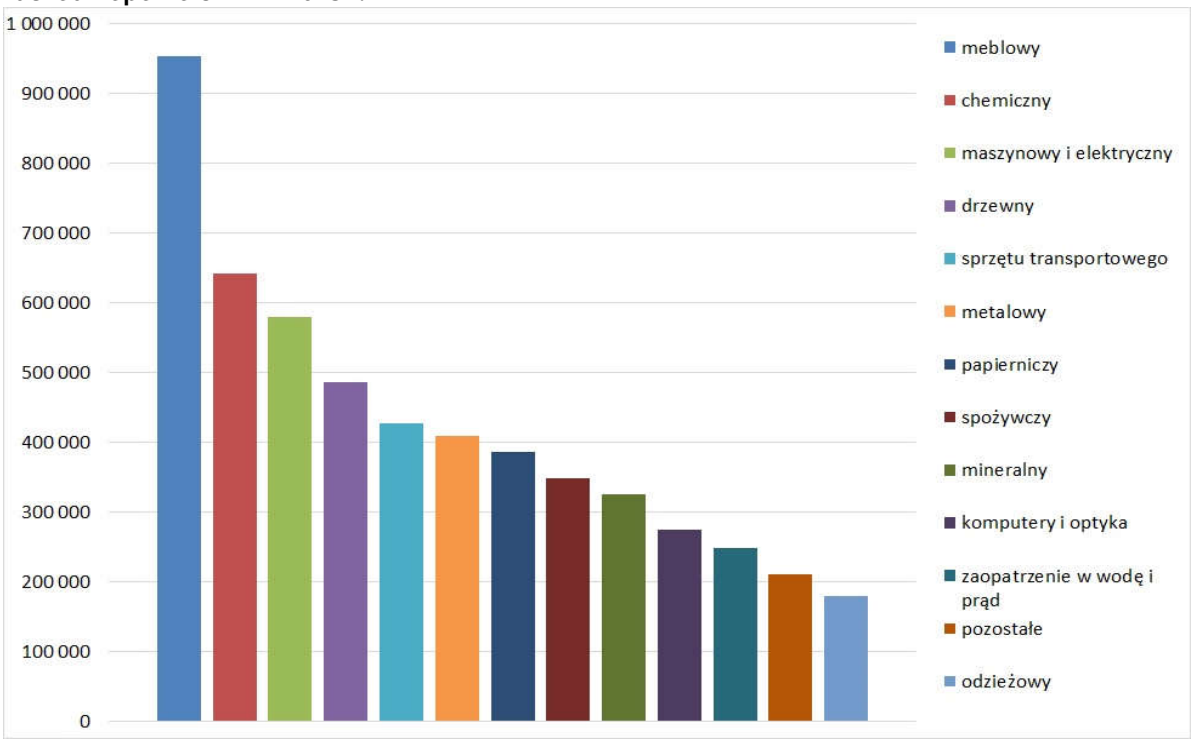
Ryc. 69. Struktura i wielkość produkcji przemysłowej w roku 2015



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Urzędów Skarbowych oraz danych GUS

Wydajność poszczególnych gałęzi przemysłu mierzona jest wartością przychodu podzieloną przez liczbę zatrudnionych w danej branży. W przeliczeniu na jednego pracownika zdecydowanie największym przychodem odznacza się branża meblarska (która produkuje głównie na eksport), następnie chemiczna, elektromaszynowa, drzewna oraz sprzętu transportu (w tym stoczniowa), najniższym zaś - przemysł odzieżowy.

Ryc. 70. Wielkość przychodu, w poszczególnych branżach przemysłu, na 1 pracownika w województwie zachodniopomorskim w 2015 r.

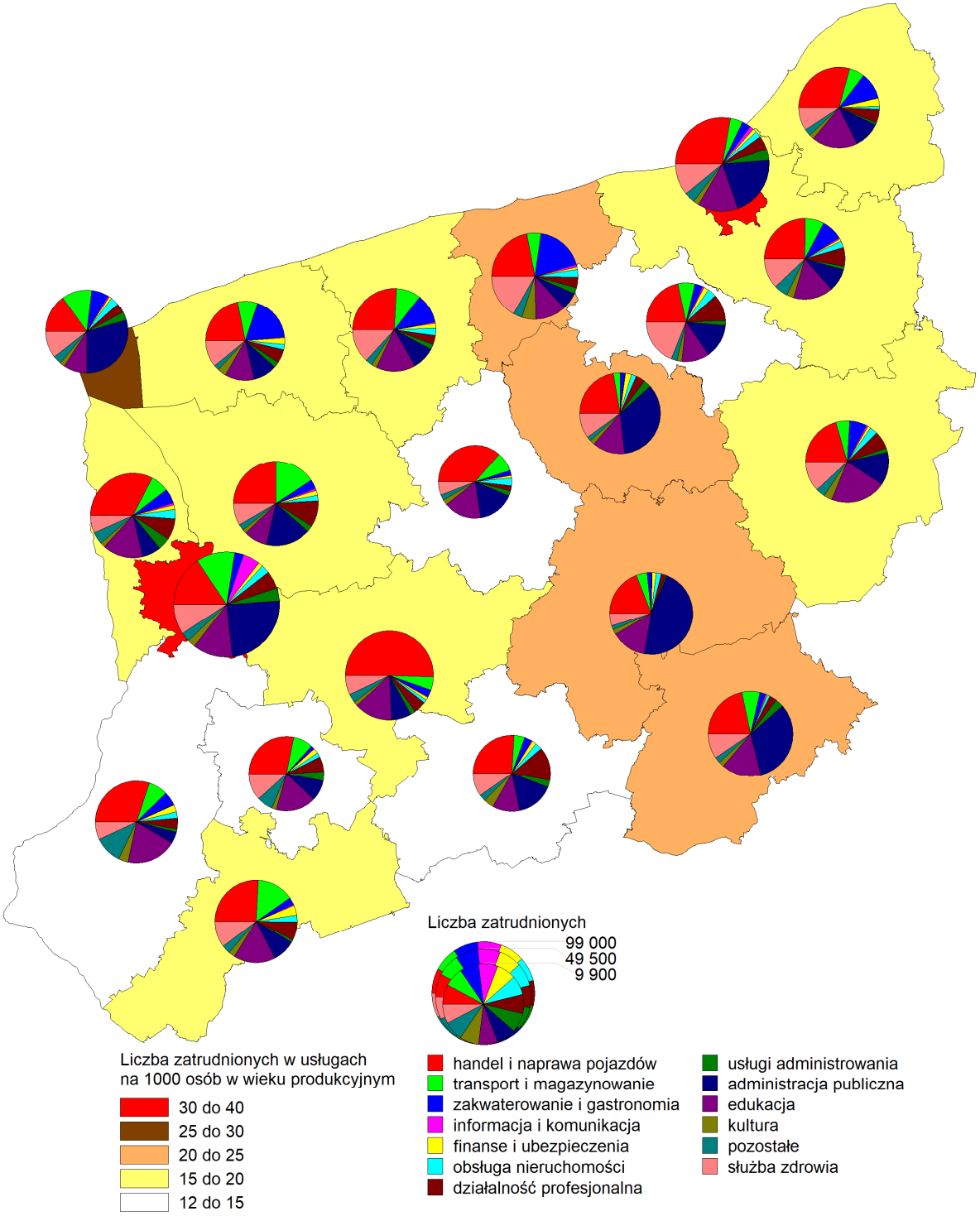


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Urzędów Skarbowych oraz danych GUS

3.6.8. Usługi

W roku 2015 w województwie zachodniopomorskim w usługach pracowało 63,5% ogółu zatrudnionych (dla Polski ten wskaźnik wynosi 57,1%). Sektor ten dostarcza około 65,6% wartości dodanej brutto. W usługach działało ponad 167 tys. (76%) podmiotów gospodarczych. Rozwój tego sektora jest jednym z czynników pozytywnie wpływających na rozwój gospodarki województwa. Problemem jest niski poziom wydatków na badania i rozwój i niski poziom innowacyjności. Rozwój sfery usług, w tym w szczególności o wysokim udziale wiedzy, będzie miał kluczowe znaczenie dla zwiększania poziomu zatrudnienia i rozwoju kraju.

Ryc. 71. Struktura usług w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Urzędów Skarbowych oraz GUS

Rozmieszczenie działalności usługowej w województwie jest nierównomierne i skoncentrowane głównie w dużych miastach: Szczecinie, Koszalinie, Stargardzie, Kołobrzegu. Liczba podmiotów usługowych na 10 tys. mieszkańców wynosi 977, co plasuje województwo na drugim miejscu, tuż za mazowieckim, przy średniej krajowej na poziomie 837 na 10 tys. mieszkańców. Województwo charakteryzuje się przeciętną dynamiką aktywności w zakresie działalności usługowej. Największą dynamiką rozwoju usług wyróżnia się powiat policki. Związane jest to z przenoszeniem się mieszkańców Szczecina na te tereny, a wraz z nimi usług oraz powstaniem usług nowych usług na obrzeżach Szczecina. Obszary centralne, południowe i wschodnie województwa wykazują słabą dynamikę rozwoju działalności usługowej. We wszystkich powiatach znacząca rolę w kształtowaniu zatrudnienia odgrywa handel hurtowy i detaliczny oraz administracja publiczna. W powiatach, w których występują duże jednostki wojskowe, odsetek

pracujących w administracji obrony narodowej jest wyższy (Drawski, Wałecki, Świdwiński). Zatrudnienie w służbie zdrowia jest wyraźnie wyższe w powiatach o specjalistycznym profilu leczniczym (Gryfice - Zachodniopomorskie Centrum Leczenia Ciężkich Oparzeń i Chirurgii Plastycznej, Kołobrzeg - szpitale uzdrowiskowe). Z kolei w pasie nadmorskim zauważalne jest ponadprzeciętne zatrudnienie związane z turystyką (zakwaterowanie i gastronomia). Zwraca uwagę duże znaczenie usług związanych z transportem i magazynowaniem, głównie w zachodniej części województwa. W związku z budową nowych centrów logistycznych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, znaczenie to jeszcze bardziej wzrośnie.

Czynnikiem wpływającym na rozwój gospodarczy województwa, wzrost jego atrakcyjności ekonomicznej i konkurencyjności jest ukształtowane i przyjazne środowisko prowadzenia działalności gospodarczej oraz współpraca z nauką. Szczególną rolę odgrywa tu działalność badawcza szkół wyższych i instytucje otoczenia biznesu: inkubatory przedsiębiorczości, parki technologiczne i przemysłowe, ośrodki innowacji i instytucje finansowe. Tego typu usługi świadczone są głownie w Szczecinie i Koszalinie, podczas gdy na pozostałych obszarach województwa występuje ich deficyt.

Zmiany demograficzne wpłyną na sytuację w poszczególnych rodzajach działalności usługowej. Wzrost liczby ludności w wieku emerytalnym - wskutek wydłużenia się średniej długości życia - kreuje popyt na usługi medyczne i rehabilitacyjne. Zmiany społeczne, widoczne we wzroście liczby kobiet pracujących, przyczyniają się do wzrostu popytu na usługi związane z opieką nad dziećmi. Poprawa jakości życia społeczeństwa powoduje wzrost popytu na usługi związane z rozrywką, podróżami, edukacją i kulturą. Rozwój społeczeństwa i biznesu spowodował wzrost popytu na usługi doradztwa finansowego i prawnego oraz innych usług doradczych.

3.6.9. Turystyka

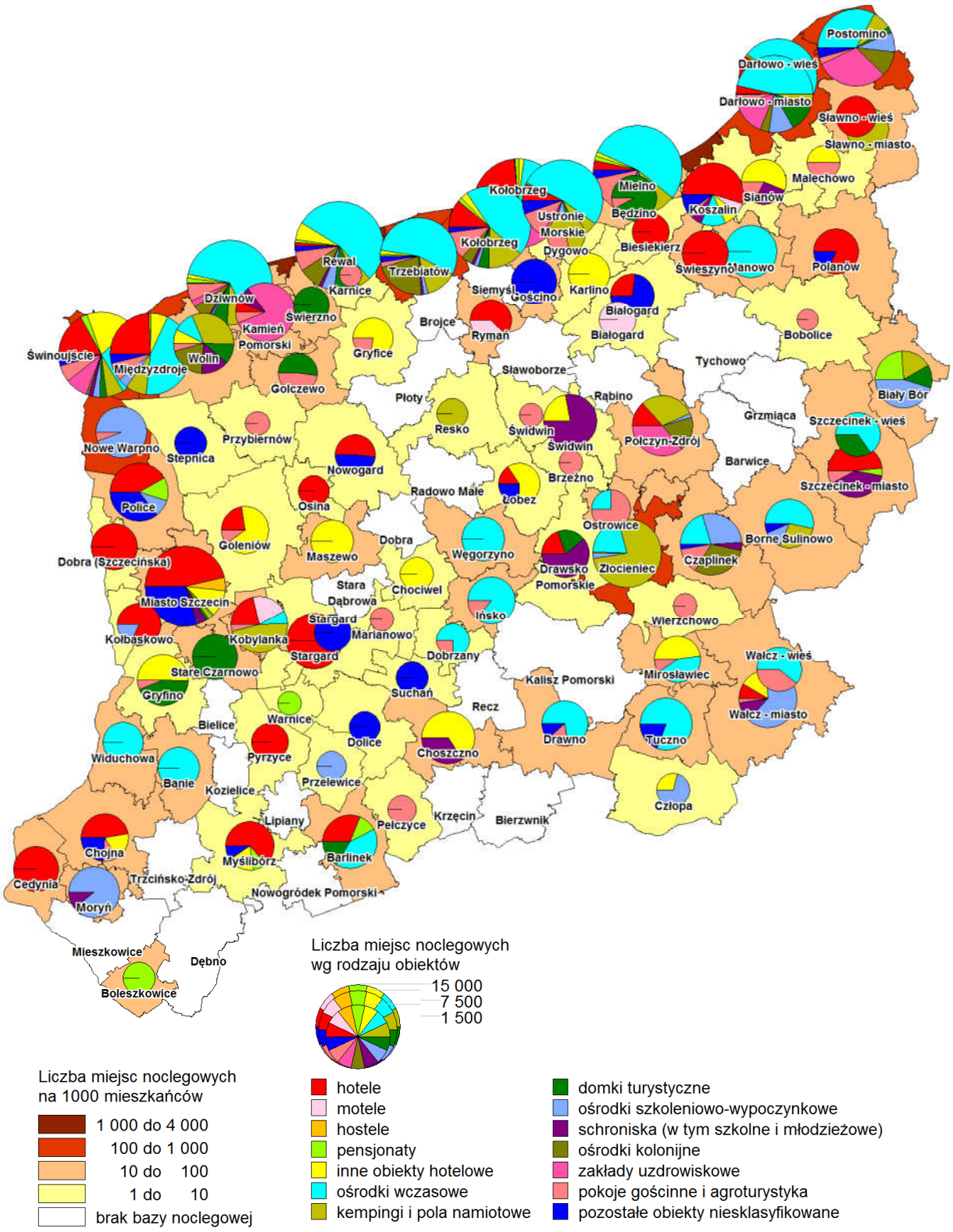
Turystyka jest powiązana ściśle z innymi sektorami, wpływa stymulująco na transport, usługi, budownictwo, rolnictwo, niektóre gałęzie przemysłu, generuje dochody i miejsca pracy. Pojęcie „gospodarka turystyczna" zawiera w sobie wydatki nie tylko związane bezpośrednio z turystyką, ale również wydatki pośrednie, czyli takie, które nie byłyby poniesione, gdyby nie turystyka (np. wydatki na transport, żywność, paliwo, ubezpieczenie czy wydatki załogantów i turystów pozostawione podczas zawijania jednostek w portach). Natomiast pojęcie „przemysł turystyczny" jest definiowane jako usługi turystyczne w wąskim znaczeniu. Pod uwagę brane są wydatki poniesione przez turystów i podróżnych na dobra i usługi związane bezpośrednio z pobytem turystycznym, np. wydatki na hotele i restauracje, biura podróży[26].

Szacuje się, że ok. 9% światowego PKB generowane jest gospodarce turystycznej. W Polsce udział gospodarki turystycznej w produkcie krajowym brutto w 2015 roku wyniósł 4,3% (77,9 mld zł). Przyjmując, że województwo zachodniopomorskie miało 8,8% udziału w krajowym ruchu turystycznym, można szacować wielkość regionalnego PKB wygenerowanego przez gospodarkę turystyczną na ok. 6,9 mld złotych[27]. Średnie wydatki obcokrajowców wynosiły w 2014 r. 1348 zł dziennie, przy średniej krajowej wynoszącej 1436 zł. Niższe wartości wydatków spowodowane są długością i charakterem pobytu (obcokrajowcy średnio przebywają na terenie województwa 5,3 dnia).

Liczba osób zatrudnionych w sektorze turystyki[28] w województwie zachodniopomorskim wynosi ok. 32 tys. osób. W dużej mierze jest to jednak zatrudnienie sezonowe, które po zakończeniu sezonu letniego radykalnie spada. W polskiej turystyce istotnym problemem jest szara strefa, której faktyczna wielkość jest trudna do wyliczenia. Według szacunków GUS kształtuje się ona na poziomie 13-14% produktu krajowego brutto. Ponadto szacuje się, że odsetek nierejestrowanej bazy noclegowej sięga 30% całej legalnie działającej bazy noclegowej, a nierejestrowane zatrudnienie w branży turystycznej oscyluje w granicach 5%[29].

[26] Raport o stanie gospodarki turystycznej w latach 2007-2011. Ministerstwo Sportu i Turystyki, Warszawa, luty 2013
[27] Travel&Tourism, Economic Impact 2016 Poland, Word Travel&Turism Council, 2016
[28] Sekcja H - Transport i gospodarka magazynowa: 49, 50, 51; Sekcja I - Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi: 55, 56; Sekcja - N Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca: 79; Sekcja R - Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją: 90, 91, 93
[29] Skonsolidowany rachunek wydatków na turystykę w Polsce; Ministerstwo Sportu i Turystyki

Ryc. 72. Baza noclegowa w gminach (2016 r.)



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

O warunkach rozwoju turystyki w województwie zachodniopomorskim decydują dwie grupy czynników:

– zasoby i walory przyrodnicze i pozaprzyrodnicze (kulturowe i ekonomiczne),
– zagospodarowanie turystyczne zapewniające właściwe warunki wypoczynku.

Zasadniczymi elementami zagospodarowania turystycznego są: baza noclegowa i gastronomiczna, infrastruktura komunikacyjna, obiekty kulturalne i rozrywkowo-sportowe, instytucje związane z obsługą ruchu turystycznego.

Cechami wyróżniającymi województwo zachodniopomorskie jako region turystyczny spośród innych polskich województw są jego walory fizjograficzne: nadmorskie położenie i zalesione pojezierza, a także bliskość Niemiec i Skandynawii. Czynniki te powodują, że głównym celem przyjazdów turystycznych do województwa jest wypoczynek.[30]

Zagospodarowanie turystyczne

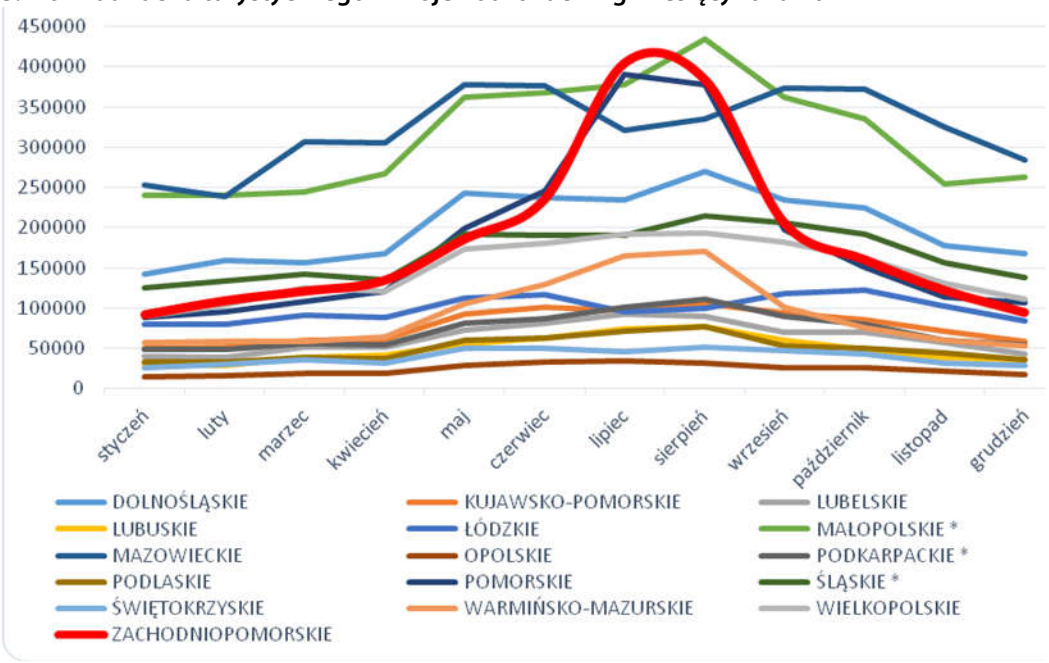
W województwie zachodniopomorskim najsilniej zagospodarowane oraz najintensywniej wykorzystywane są: wybrzeże Bałtyku, obszar Szczecina, Zalewu Szczecińskiego i dolny odcinek Odry. Umiarkowana liczba przyjazdów turystycznych rejestrowana jest na obszarze pojezierzy. Na pozostałych terenach ruch turystyczny występuje incydentalnie w pojedynczych obiektach.

Według Głównego Urzędu Statystycznego w województwie w roku 2015 znajdowało się 1299 obiektów noclegowych turystyki, w tym 462 całorocznych[31].Z ogólnej liczby 710 tysięcy miejsc noclegowych w Polsce województwo zachodniopomorskie dysponowało liczbą 120,6 tys. miejsc, czyli ok. 17% ich krajowej puli, co stawia je na pierwszym miejscu w kraju.

Pod względem wielkości całorocznej bazy noclegowej (52 tys. miejsc) województwo zajmuje trzecie miejsce, za województwem, małopolskim i dolnośląskim. Z noclegów skorzystało 2 377 tys. turystów, z czego ponad 577 tys. stanowili obcokrajowcy. W 2015 roku w województwie zachodniopomorskim udzielono turystom ogółem 12 330 tys. noclegów (turyści zagraniczni stanowili 24% gości). Średni czas pobytu jest najdłuższy w Polsce, co wskazuje na wypoczynkowy charakter przyjazdów turystycznych.

Wskaźnik intensywności ruchu turystycznego[32] - 139 na 100 mieszkańców województwa - plasuje zachodniopomorskie na pierwszym miejscu w Polsce i jest niemal dwukrotnie wyższy niż średnia krajowa (70), tym samym województwo zachodniopomorskie znajduje się w czołówce regionów turystycznych Polski, a sektor ten odgrywa w jego gospodarce szczególnie ważną rolę.

Ryc. 73. Rozkład ruchu turystycznego w województwach wg miesięcy roku 2014



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Struktura bazy noclegowej oraz czasowy rozkład ruchu turystycznego wskazują na czasowo-przestrzenną koncentrację ruchu turystycznego w województwie. Oznacza to że rozbudowana infrastruktura, służąca obsłudze ruchu turystycznego w pełni letniego sezonu, przez większość roku jest niemal niewykorzystana, co poważnie obciąża lokalne budżety[33]. Rozkład ruchu turystycznego w ciągu roku, będący udziałem obcokrajowców ma bardziej zrównoważoną strukturę. Szczyt sezonu przypada na sierpień (turyści krajowi wybierają lipiec) i trwa do października.

[30] Badania struktury krajowego i zagranicznego ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim w roku 2012, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, 2012
[31] Główny Urząd Statystyczny począwszy od 2012 roku do turystycznych obiektów noclegowych ogółem zalicza kwatery agroturystyczne oraz pokoje gościnne. Skutkuje to skokowym wzrostem miejsc noclegowych w stosunku do 2011 r.
[32] Liczba turystów przypadających na 100 stałych mieszkańców
[33] Dr hab. Marek W. Kozak *Turystyka i dziedzictwo kulturowe Polski Zachodniej*, ekspertyza sporządzona na potrzeby Założeń Strategii Rozwoju Polski Zachodniej, Warszawa, 16 kwietnia 2011

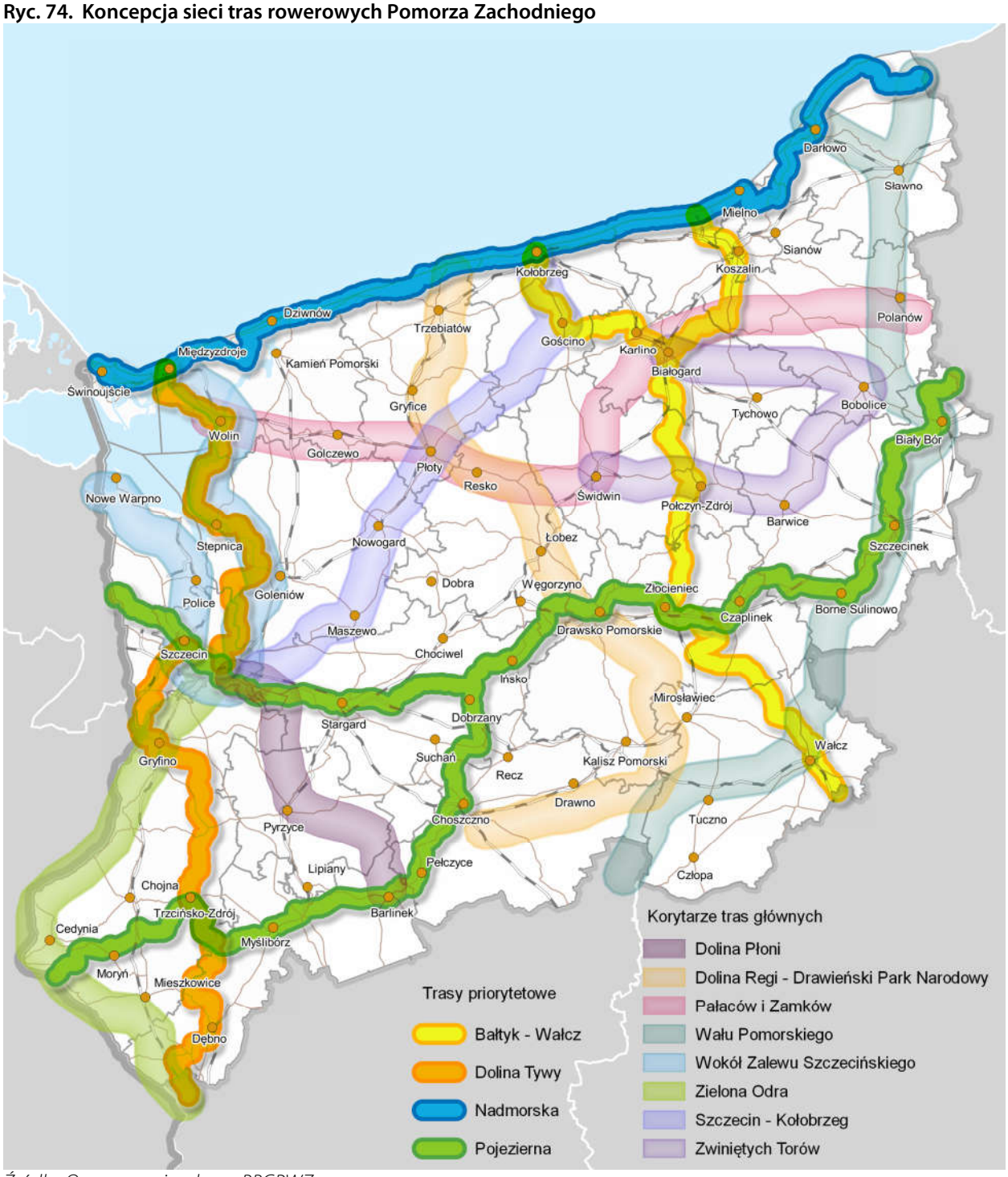
Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego we współpracy z gminami podejmuje działania w celu podnoszenia atrakcyjności turystycznej województwa i niwelowania sezonowości ruchu turystycznego. Elementami zagospodarowania, poprawiającymi konkurencyjność i dostępność turystyczną w regionie, są rozwijanie i promowanie alternatywnych form wypoczynku i rekreacji, do których należą szlaki turystyki specjalistycznej, kreatywnej i kulinarnej, oferta uzdrowiskowa, wellness i rehabilitacyjna oraz poprawa infrastruktury związanej z rekreacją i aktywnym wypoczynkiem (pola golfowe, obiekty rekreacyjne, trasy rowerowe, infrastruktura sportów wodnych).

Szlaki przeznaczone do turystyki specjalistycznej:

– wodne - jedyną rzeką stanowiącą śródlądową drogę wodną jest Odra, na której ruch turystyczny jest niewielki. Dzięki realizacji Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego ta sytuacja ulega znaczącej poprawie, poprzez wybudowanie i poprawę infrastruktury sieci portów i przystani jachtowych w otoczeniu Zalewu Szczecińskiego oraz na wybrzeżu Bałtyku,
– kajakowe - Drawa (szlak im. Kardynała Karola Wojtyły), Ina z Krąpielą, Parsęta, Pętla Szczecinecka, Pętla Wałecka, Piława, Rega oraz Gwda[34],
– konne (Szlak konny Pomorza Środkowego, Szlak konny Pojezierza Drawskiego, Szlak Templariuszy),
– rowerowe - szlaki występują w całym województwie z różnym zagęszczeniem (najwięcej na Pojezierzu Drawskim), w tym szlaki międzynarodowe: Szlak Hanzeatycki (wokół Bałtyku), wchodzący w skład europejskiej sieci EuroVelo (nr 10), oraz międzynarodowy szlak rowerowy wokół Zalewu Szczecińskiego R-66. W 2015 została opracowana *Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego*, prezentująca postulowany przebieg 12 tras, w tym czterech priorytetowych wraz ze szczegółowym opisem stanu, rodzaju i kosztów inwestycji. Koncepcja będzie stanowiła podstawę do realizacji inwestycji rowerowych przez zainteresowane gminy i powiaty, przy wykorzystaniu środków Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020.

[34] Szlaki te wymienia przewodnik: *Polska na kajaku. 30 najlepszych tras kajakowych,* wydany przez Bezdroża 2011

Ryc. 74. Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Atrakcją turystyczną w sezonie letnim są kolejki wąskotorowe (pozostałość po rozbudowanej kiedyś sieci kolei dojazdowych), kursujące na dwóch trasach: z Gryfic do Pogorzelicy i z Koszalina do Manowa (w Gryficach znajduje się muzeum kolei wąskotorowej). Na trasach niektórych zlikwidowanych linii kolejowych poprowadzone zostały ścieżki rowerowe, np.: między Złocieńcem a Połczynem-Zdrojem, także między Kołobrzegiem i Karlinem, w gminie Banie oraz w gminie Pyrzyce. Jednocześnie planowane są kolejne odcinki. Często jest to jedyna szansa na przetrwanie infrastruktury kolejowej (dworce, rampy, stacje, mosty).

Istotną rolę w gospodarce turystycznej spełnia funkcjonująca w regionie infrastruktura sportowa pozwalająca na organizowanie wielu imprez rangi krajowej i międzynarodowej. Zagospodarowanie turystyczne obejmuje także urządzenia i obiekty sportowo-rekreacyjne: pola golfowe (Binowo, Kołczewo, Choszczno), aquaparki (Gryfino, Goleniów, Choszczno, Kołobrzeg, Darłowo, Jarosławiec, Szczecinek, Świdwin), baseny, przystanie żeglarskie i mariny

(głównie w rejonie Zalewu Szczecińskiego, jak również na pojezierzach), korty tenisowe, boiska sportowe, wyciągi narciarskie (Szczecin, Stara Studnica), wyciąg do nart wodnych (Szczecinek), tory motocrossowe (Szczecin, Kołbaskowo).

Województwo zachodniopomorskie odznacza się dobrze rozbudowaną bazą uzdrowiskową. Krajowy sektor zakładów uzdrowiskowych to obecnie 205 obiektów, z których 43 zlokalizowane są na terenie województwa zachodniopomorskiego (39 w Małopolsce, 37 na Dolnym Śląsku). Miejsca noclegowe w 5 miejscowościach uzdrowiskowych (Świnoujście, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Dąbki w gminie Darłowo) stanowią ok. 28% całej ogólnopolskiej uzdrowiskowej bazy noclegowej. W 2015 roku skorzystało z niej 211 tys. osób, co stanowi blisko 30% ogólnej liczby osób korzystających z usług zakładów uzdrowiskowych w Polsce. Spośród wszystkich miejscowości uzdrowiskowych sanatoria Pomorza Zachodniego są najczęściej odwiedzane przez kuracjuszy zagranicznych (80% zagranicznych gości leczących się w polskich uzdrowiskach). Turystów zagranicznych przyciągają także oferty z zakresu medycyny estetycznej.

Dopełniającą ofertą usług leczniczych, świadczonych w sanatoriach, jest oferta ośrodków odnowy biologicznej, tzw. spa & wellness. Wraz z rozwojem popularności turystyki zdrowotnej, na którą dodatkowo nakładają się czynniki o charakterze demograficznym, prozdrowotnym czy ekonomicznym, rośnie również wartość rynku. W latach 2006-2011 łączna wartość rynku turystyki zdrowotnej w Polsce wzrosła z 2,3 mld do ponad 4 mld zł, a prognozowana średnia stopa wzrostu w segmencie hotelarskich usług luksusowych i spa w latach 2016-2020 będzie rosnąć o ok. 5,3% rocznie[35]. Największy udział wyznaczono dla turystyki wellness (ponad 50% rynku). Z kolei największym przyrostem wartości charakteryzowała się turystyka medyczna (ponad 3-krotny wzrost). Turystyka wellness zawiera obok tradycyjnej oferty sanatoryjnej (leczniczej) usługi upiększające i regeneracyjne, często podnoszące konkurencyjność tradycyjnej oferty hotelowej. O znaczeniu tego sektora świadczy fakt, że wartość światowej gospodarki wellness w 2015 r. szacowana jest na ok. 3,7 biliona dolarów.[36]

Innymi obiektami mającymi znaczenie dla rozwoju rynku gospodarki turystycznej i kreatywnej są placówki kultury: teatry (Szczecin, Koszalin), filharmonie (Szczecin, Koszalin), muzea i obiekty zabytkowe.

Transport i komunikacja w odniesieniu do sektora turystycznego mają za zadanie zapewnienie turystom dostępu do odwiedzanych miejsc. W województwie zachodniopomorskim te zadania są realizowane przez następujące połączenia:

- lotnicze - port lotniczy Szczecin-Goleniów (w 2015 r. 314 tys. pasażerów), port lotniczy Heringsdorf, (10 km od Świnoujścia, na niemieckiej części wyspy Uznam), który oferuje sezonowe połączenia z 6 miastami niemieckimi oraz Bernem, Zurychem, Bazyleą Londynem oraz Balearami (w 2011 r. ok. 33 tys. pasażerów),
- kolejowe - Szczecin i Koszalin mają połączenia z dużymi miastami w Polsce; miasta nadmorskie (Świnoujście, Kołobrzeg i Międzyzdroje) oraz miasta w strefie pojezierzy (Drawsko Pomorskie, Czaplinek, Szczecinek Tuczno, Choszczno, Kalisz Pomorski, Wałcz) mają bezpośrednie połączenie ze Szczecinem i innymi miastami, ponadto Świnoujście obsługiwane przez niemiecką kolej UBB,
- drogowe - sieć dróg krajowych i wojewódzkich, w tym droga ekspresowa S3, skracająca czas przejazdu z południa Polski do Szczecina i nad morze,
- morskie i rzeczne - promy ze Świnoujścia do Szwecji i Danii przez cały rok, a z Kołobrzegu na Bornholm w okresie letnim.

Sezonowy ruch turystyczny z dominacją indywidualnego transportu uwidacznia w sezonie letnim zmniejszone możliwości przepustowe dróg, powodując zwiększoną kongestię na głównych drogach dojazdowych nad morze. Dodatkowo rośnie potrzeba zapewnienia znacznych przestrzeni pod miejsca parkingowe na obszarach turystycznych. W związku z powyższym, konieczne jest zwiększenie dostępności obszarów turystycznych transportem publicznym, w tym również z wykorzystaniem elastycznych systemów transportowych.

Obszary koncentracji ruchu turystycznego

Wybrzeże Bałtyku

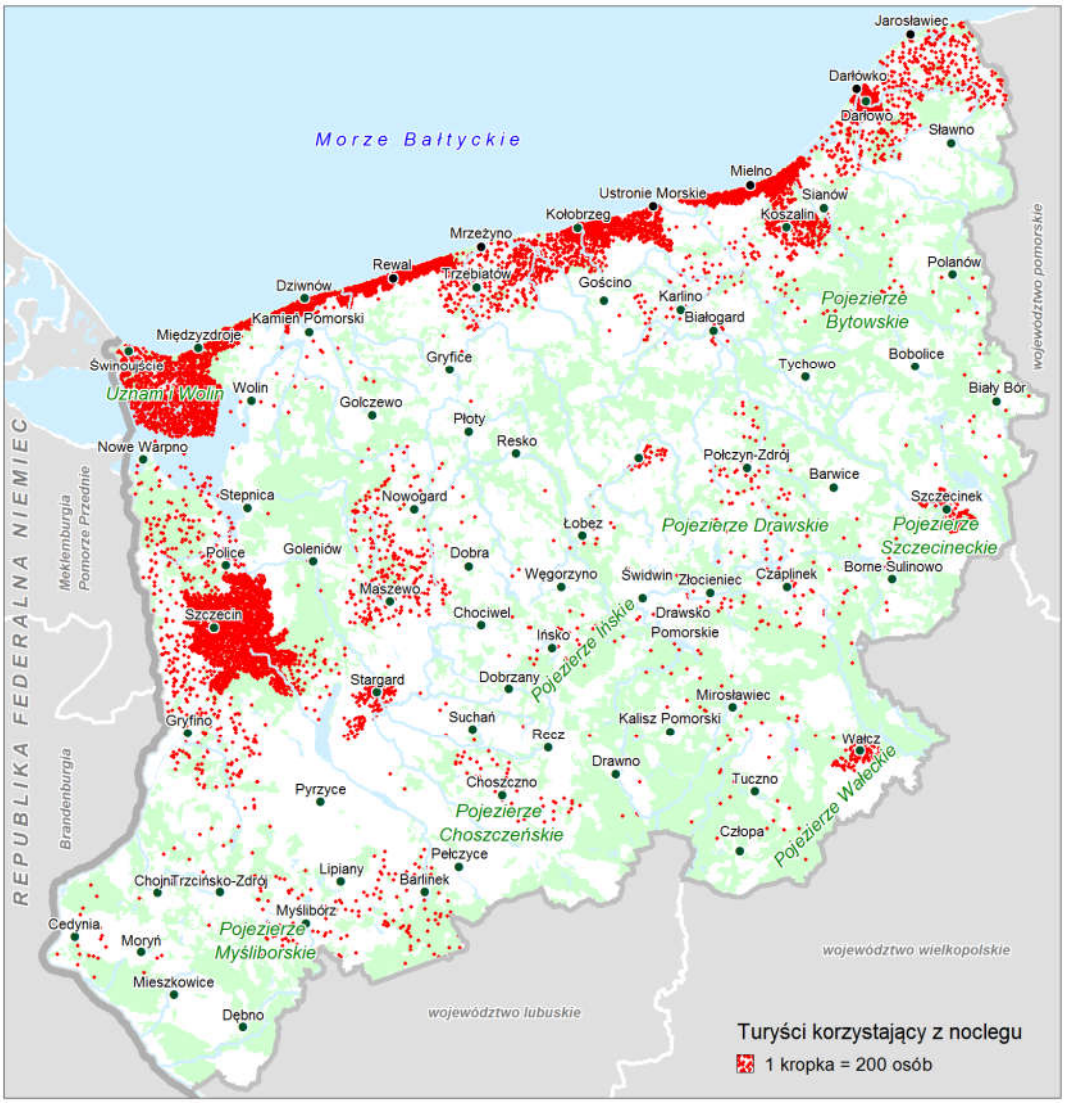
Pas nadmorski (wraz z Koszalinem) skupia 84%[37] bazy noclegowej województwa i przyjmuje blisko 70% turystów, w tym większość turystów zagranicznych (67%). W roku 2014 pas nadmorski odwiedziło 1 569 tys. turystów. Średni pobyt turystyczny wynosi 6,6 dnia i systematycznie ulega skróceniu. Głównymi atrakcjami turystycznymi są nadmorskie plaże i kąpieliska, uzdrowiska i spa oraz możliwość uprawiania sportów wodnych na morzu i przymorskich jeziorach, turystyka morska, specyficzny mikroklimat. Uzupełnieniem oferty kulturalnej są cykliczne imprezy i festiwale, np. Festiwal Słowian i Wikingów w Wolinie, Festiwal Gwiazd w Międzyzdrojach, Międzynarodowy

[35] Rynek dóbr luksusowych w Polsce. Raport KPMG 2016, str. 18.
[36] Dane pochodzą z Global Wellness Institute https://www.globalwellnessinstitute.org/press-room/statistics-and-facts/
[37] Wartości w odniesieniu do gmin dotyczą 2014 r.

Festiwal Muzyki Organowej i Kameralnej w Kamieniu Pomorskim, FAMA w Świnoujściu, Sunrise Festival w Kołobrzegu, Koszaliński Festiwal Debiutów Filmowych „Młodzi i Film".

Zagospodarowanie turystyczne pasa nadmorskiego i jego wykorzystanie są zróżnicowane. Najbardziej oblegany przez turystów jest zachodni odcinek wybrzeża, od Świnoujścia do Rewala oraz odcinki w okolicy Kołobrzegu i Mielna. Dominującą pozycję na wybrzeżu ma Kołobrzeg, odwiedzany rocznie przez ok. 509 tys. turystów (włączając dane dla gminy wiejskiej) i Świnoujście z 233 tys. odwiedzających. W pozostałych gminach ruch turystyczny rozkłada się następująco: Międzyzdroje (149 tys.), Rewal (145 tys.), Mielno (142 tys.), Darłowo (miasto i gmina: 96 tys.), Dziwnów (89 tys.), Ustronie Morskie (65 tys.), Trzebiatów (44 tys.) i Postomino (31 tys.) Wśród turystów zagranicznych dominują Niemcy (345 tys.), a w dalszej kolejności Szwedzi (6,5 tys.), Duńczycy (4 tys.) i Rosjanie (2 tys.). Głównym kierunkiem turystycznym dla obcokrajowców jest Kołobrzeg, który skupił blisko 26% wszystkich zagranicznych turystów w województwie. Najwięcej gości korzysta z oferty ośrodków wczasowych i hoteli (stale rosnący odsetek). Blisko 12% turystów przebywało w uzdrowiskach i zakładach uzdrowiskowych.

Ryc. 75. Intensywność ruchu turystycznego (2014 r.)



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

W pasie nadmorskim, z wyjątkiem Kołobrzegu i Świnoujścia, gdzie dużą część turystów stanowią kuracjusze, przeważa sezonowa baza noclegowa o średnim standardzie. Istnieją tu także odcinki słabo zagospodarowane pod względem turystycznym, trudno dostępne lub niedostępne dla turystów ze względów przyrodniczych i wojskowych (wyspa Wolin, tereny w gminach: Trzebiatów, Kołobrzeg, Będzino, Postomino).

Pas nadmorski jest skomunikowany z resztą województwa i kraju drogami krajowymi nr 3, nr 6 i nr 11 oraz drogami wojewódzkimi; w części zachodniej (Świnoujście, Międzyzdroje, Kamień Pomorski) i środkowej (Kołobrzeg, Mielno). Sieć połączeń kolejowych jest nierównomierna. Stacje kolejowe zlokalizowane są tylko w zachodniej (Świnoujście, Warszów, Przytór, Lubiewo, Międzyzdroje i Warnowo) i wschodniej części wybrzeża (Kołobrzeg, Ustronie Morskie, Tymień, Miłogoszcz, Słowienkowo, Będzino, Mścice, Koszalin, Mielno). Cała środkowa część, tj. pas od Międzyzdrojów

(Warnowo) do Kołobrzegu nie ma dostępu do transportu kolejowego (nie licząc kolejki wąskotorowej, która stanowi atrakcję turystyczną). Zauważalne jest też niedostateczne skomunikowanie systemami transportu zorganizowanego pomiędzy gminami leżącymi bezpośrednio na wybrzeżu bałtyckim a gminami sąsiadującymi, co ogranicza partycypację gmin nieposiadających dostępu do plaży nadmorskiej w ruchu turystycznym.

Ze Świnoujścia kursują promy do Kopenhagi, Ystad i Trelleborga. Z Kołobrzegu w okresie letnim można popłynąć statkiem na Bornholm. W innych miejscowościach odbywają się krótkie rejsy po Zatoce Pomorskiej.

Planowana budowa tunelu pod Świną może przyczynić się do wzrostu liczby turystów ale wygeneruje problem wzmożonego ruchu samochodowego.

Zalew Szczeciński i ujście Odry, Szczecin

W tym obszarze głównymi celami turystyki są Szczecin (turystyka miejska i biznesowa) oraz Zalew Szczeciński, jezioro Dąbie, Miedwie oraz obszar Międzyodrza. Obiekty i wydarzenia kulturalne w tej strefie w przeważającej mierze są skupione w Szczecinie. Zabytkowa substancja miasta uległa zniszczeniu w czasie II wojny światowej - z ocalałych obiektów dziedzictwa kulturowego na uwagę zasługują m.in. gotyckie kościoły, Zamek Książąt Pomorskich, Wały Chrobrego, Cmentarz Centralny, a także gwiaździsty układ urbanistyczny śródmieścia wraz z zabudową secesyjną. Ważnymi obiektami promującymi Szczecin i przyciągającymi turystów są nowe obiekty architektoniczne o funkcji kulturowej, tj. Filharmonia im. Karłowicza, która otrzymała wiele nagród architektonicznych, w tym nagrodę Unii Europejskiej w konkursie architektury współczesnej im. Miesa van der Rohe 2015 (ang. European Union Prize for Contemporary Architecture. Mies van der Rohe Award) oraz sąsiadujące z nią Centrum Dialogu Przełomy, uznane za najlepszą przestrzeń publiczną Europy (European Prize for Urban Public Space 2016 oraz Building of the Year 2016 World Architecture Festival Berlin). Celem turystyki biznesowej w stolicy województwa są m.in. imprezy wystawiennicze organizowane przez Międzynarodowe Targi Szczecińskie, konferencje biznesowe i samorządowe.

Systematycznie rośnie baza infrastruktury wodnej. W ramach realizacji Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego zbudowane zostały mariny i przystanie w Szczecinie, Wolinie, Wapnicy, Kamieniu Pomorskim, Dziwnowie, Darłowie, i Kołobrzegu. Realizowane są również inne inicjatywy przywodne, jak np. przystań na Kanale Młyńskim w Stepnicy, przystań w Gąsierzynie, przystań w Kopicach w gminie Stepnica, przystań w Lubczynie w gminie Goleniów, bulwary nadodrzańskie i miejsca postojowe w Gryfinie. Liczącymi się odbiorcami usług turystyki wodnej są Niemcy. Odrą, przez Szczecin, prowadzi najkrótsza droga na Bałtyk dla mieszkańców Berlina i Brandenburgii.

W ujściu Odry i nad Zalewem Szczecińskim znajduje się 9,1 tys. miejsc noclegowych (7,5% ogółu miejsc noclegowych województwa), z których w 2014 roku skorzystało 491 tys. turystów (21,9% turystów przybywających do województwa). Średni pobyt turysty w tej strefie wynosi 2 dni. Głównym ośrodkiem turystycznym, zarówno na tym obszarze, jak i w całym województwie, jest Szczecin, w którym z noclegu w 2015 r. skorzystało 389 tys. turystów, z czego 1/3 to turyści zagraniczni. Wśród obcokrajowców odwiedzających Szczecin 46% stanowią Niemcy, 17 % Duńczycy, 6% Szwedzi i 5% Norwedzy. W mieście przeważa całoroczna baza noclegowa z dużym udziałem hoteli o wyższym standardzie. Cała strefa jest obszarem wypoczynku weekendowego mieszkańców stolicy województwa.

Szczeciński obszar funkcjonalny, a zwłaszcza Szczecin, ma najlepsze w województwie skomunikowanie drogami i kolejami z innymi regionami oraz połączenia lotnicze.

Wielkością bazy noclegowej i zagospodarowaniem turystycznym w strefie wyróżniają się, poza Szczecinem, gminy: Kobylanka nad jeziorem Miedwie, Police z ośrodkiem żeglarskim w Trzebieży, Nowe Warpno i Stargard. Natężenie ruchu turystycznego nie pokrywa się z zasobami bazy materialnej. Najwięcej odwiedzin, oprócz Szczecina, zanotowały: Stargard, Police, Gryfino i Kołbaskowo.

Pojezierza

Pojezierza zachodniopomorskie biegną łukiem od gminy Cedynia w południowo-zachodniej części województwa do gminy Biały Bór na wschodzie. Składają się na nie pojezierza: Myśliborskie, Choszczeńskie, Dobiegniewskie, Ińskie, Drawskie, Wałeckie, Szczecineckie oraz doliny Drawy i Gwdy. Najważniejszymi ośrodkami ruchu turystycznego w pasie pojezierzy są miasta: Myślibórz, Barlinek, Choszczno, Złocieniec, Czaplinek, Wałcz, Szczecinek.

Obszar ten skupia 5,7% miejsc noclegowych województwa. Odwiedziło go w 2014 r. 105 tys. turystów (4,7% ogólnej liczby turystów w województwie). Średni pobyt turystyczny w pasie pojezierzy jest krótszy niż w pasie nadmorskim i wynosi 3 dni.

Pas pojezierzy w naturalny sposób predysponowany jest do uprawiania turystyki wodnej oraz sportów wodnych. Może to być alternatywą dla masowo uprawianej turystyki wypoczynkowej w pasie nadmorskim. Stosunkowo duża liczba zabytków i obiektów historycznych (średniowieczne założenia miejskie, kościoły, pałace, zabytkowe parki i cmentarze, fortyfikacje Wału Pomorskiego, poligon w Bornem Sulinowie) połączona z najgęstszą w województwie siecią szlaków turystycznych (pieszych, konnych i rowerowych) czynią ten obszar bardzo atrakcyjnym dla turystyki krajoznawczej.

Zagospodarowanie turystyczne oraz intensywność ruchu turystycznego w pasie pojezierzy są wysoce niejednolite. Największą liczbą miejsc noclegowych dysponują gminy Pojezierza Drawskiego (2,8 tys.). Najwięcej turystów przybywa na Pojezierze Myśliborskie (28 tys.), Pojezierze Szczecineckie i Wałeckie (22-21 tys. turystów) i Pojezierze Drawskie (19 tys.). Pojezierza Ińskie i Choszczeńskie należą do słabo zagospodarowanych pod względem turystycznym.

Wzdłuż pojezierzy w relacji wschód-zachód przebiegają drogi krajowe nr 10 i nr 20, a w relacji północ-południe drogi S3, nr 23, nr 26 i nr 31 (przez Pojezierze Myśliborskie) oraz nr 11 (przez Pojezierze Szczecineckie). Połączenia kolejowe funkcjonują na Pojezierzu Drawskim, Choszczeńskim, Szczecineckim i wzdłuż Odry.

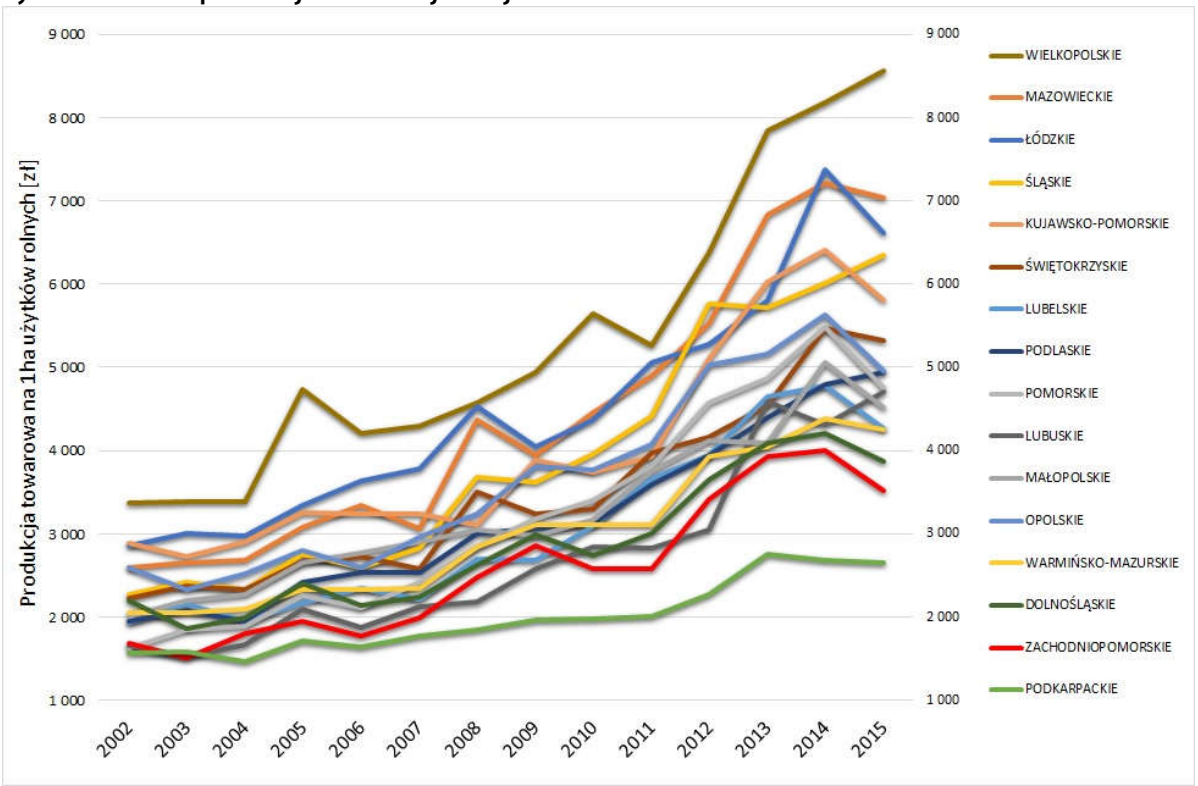
Obszar pozostały

Na pozostałej części województwa (miedzy wybrzeżem a pasem pojezierzy, od granicy szczecińskiego obszaru metropolitalnego na zachodzie do granicy województwa na wschodzie) ruch turystyczny jest znikomy. Są to głównie tereny rolnicze z niewielką liczbą zbiorników wodnych, stąd poważne bariery w rozwoju agroturystyki. Obejmują one 44% powierzchni województwa, lecz znajduje się tu zaledwie 2,8% miejsc noclegowych i odwiedza je w ciągu roku 82 tys. turystów (3,6% ogółu turystów w województwie zachodniopomorskim). Jedynie gminy położone przy drodze nr: 6, na zachód od Koszalina i na wschód od szczecińskiego obszaru funkcjonalnego oraz gmina Połczyn-Zdrój, stanowią znaczące punkty na turystycznej mapie województwa. W Połczynie-Zdroju znajduje się jedyne w województwie uzdrowisko poza pasem nadmorskim. Z kolei w części powiatów łobeskiego, gryfickiego, kołobrzeskiego i świdwińskiego, jak również w gminach leżących dalej na wschód nie ma żadnej bazy turystycznej, chociaż na tych obszarach również lokalnie występują warunki do rozwoju turystyki, a zwłaszcza agroturystyki. Skąpa baza noclegowa na całym tym obszarze jest prawie w całości całoroczna. Pojedyncze gminy i grupy gmin niezagospodarowane turystycznie występują na całym obszarze województwa, również na pojezierzach i w aglomeracji szczecińskiej.

3.6.10. Rolnictwo

Głównym celem działalności rolniczej w województwie jest produkcja towarowa. Blisko 90% rolniczej produkcji końcowej trafia na rynek. Reszta pozostaje w gospodarstwach i zostaje zużyta na cele produkcyjne (pasze, materiał siewny, obornik i in.). Wartość produkcji towarowej w rolnictwie w 2015 r. wyniosła 2 939 mln zł, co stanowi 3,7% krajowej produkcji rolniczej. W przeliczeniu na wartość uzyskaną z 1 ha użytków rolnych województwo zajmuje przedostatnie miejsce w kraju z kwotą równą 3512 zł. Produkcja roślinna wyniosła natomiast 61,3%, co po województwie lubelskim jest najwyższym udziałem w kraju.

Ryc. 76. Wartość produkcji towarowej w województwach w latach 2002-2015



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

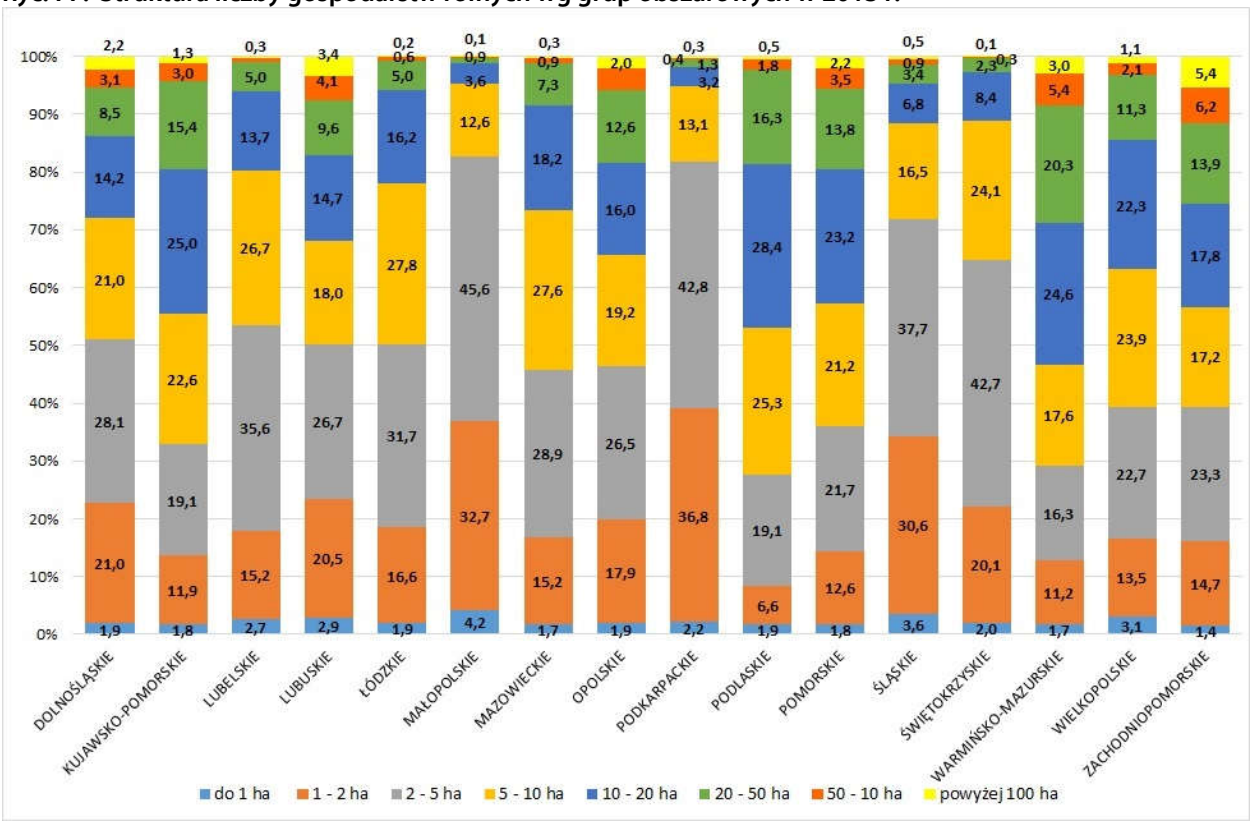
Najpowszechniej stosowanym syntetycznym wskaźnikiem obrazującym wartość gleb dla produkcji roślinnej jest wskaźnik waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej opracowany przez IUNG w Puławach. Uwzględnia on czynniki środowiska przyrodniczego takie jak: jakość gleb, agroklimat, warunki wodne oraz rzeźbę terenu. W województwie zachodniopomorskim warunki środowiskowe determinujące atrakcyjność produkcyjną (wskaźnik 67,5) nie odbiegają od średniej krajowej, ale charakteryzują się dużym zróżnicowaniem przestrzennym. Najlepsza sytuacja jest w powiecie pyrzyckim, gryfińskim oraz w pasie nadmorskim. Najsłabsze warunki gospodarowania są we wschodniej i południowej części województwa oraz po wschodniej stronie Zalewu Szczecińskiego i Roztoki Odrzańskiej. W niektórych gminach o ponadprzeciętnych wartościach wskaźnika waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej powierzchnia zasiewów (na użytkach o dobrej kulturze rolnej) jest poniżej średniej dla województwa. Dotyczy to zwłaszcza obszarów nadmorskich w gminach Darłowo, Kamień Pomorski, Trzebiatów, Postomino i Karlino. Na pozostałym obszarze wykorzystanie potencjału rolniczej przestrzeni produkcyjnej jest ograniczone i zależy w dużej mierze od kondycji ekonomicznej gospodarstw rolnych. Województwo pod względem areału oraz plonu jest odpowiednio na trzecim i czwartym miejscu w kraju.

Struktura gospodarstw rolnych

W 2015 r. w województwie zachodniopomorskim funkcjonowało 29721 gospodarstw rolnych z czego 29279 stanowiły gospodarstwa indywidualne. Z punktu widzenia produkcji rolniczej struktura obszarowa gospodarstw przedstawia się korzystnie. Przeciętna powierzchnia gospodarstwa wynosi 29,9 ha, z czego 28,2 ha stanowią użytki. Jest to wartość blisko trzykrotnie większa niż średnia krajowa wynosząca 10,35 ha. Biorąc pod uwagę indywidualne gospodarstwa rolne liczące powyżej 1 ha użytków rolnych, przeciętna powierzchnia gospodarstwa w regionie wynosi 23,2 ha.

W województwie w 2013 r. było 5,4% gospodarstw wielkopowierzchniowych (powyżej 100 ha) - i jest to najwyższy odsetek w kraju, 11,6% gospodarstw powyżej 50 ha, 31,7% średnich (10-50 ha), 17,2% mniejszych (5-10 ha), 23,3% małych (2-5 ha) i 14,7% 1-2-hektarowych. Gospodarstw najmniejszych, do 1 ha, jest 1,4%.

Ryc. 77. Struktura liczby gospodarstw rolnych wg grup obszarowych w 2013 r.

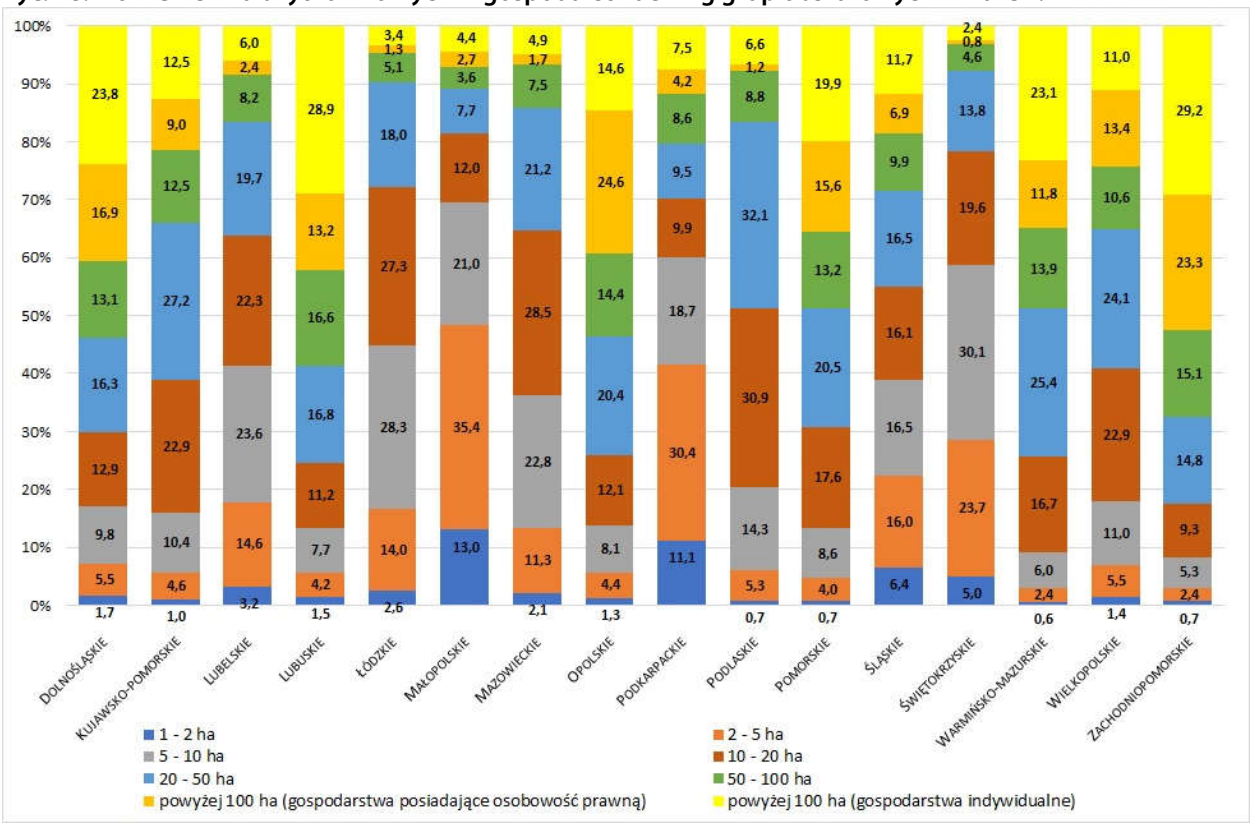


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z GUS

Powierzchnia użytków rolnych w gospodarstwach według poszczególnych grup obszarowych również prezentuje się korzystnie. Przeszło połowa (52%) ziemi znajduje się w gospodarstwach liczących ponad 100 ha (przy średniej krajowej na poziomie 20%). Gospodarstwa średnie (10-50 ha) operują na 201 tys. ha, co stanowi 24% użytków rolnych

w województwie. Odsetek gospodarstw najmniejszych, a więc najmniej rentownych, stanowi zaledwie 8,5% - co jest najlepszym wynikiem w Polsce (średnia wartość dla kraju wynosi 28,2%).

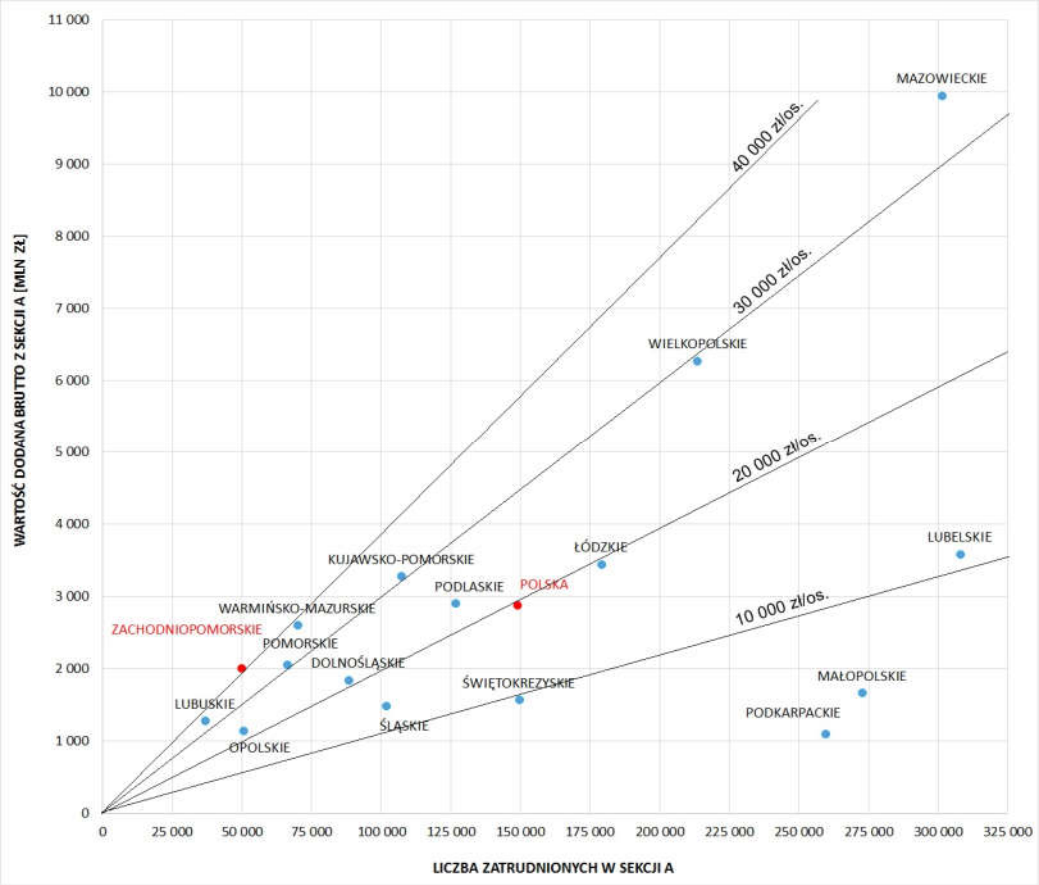
Ryc. 78. Powierzchnia użytków rolnych w gospodarstwach wg grup obszarowych w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z GUS

Restrukturyzacja i prywatyzacja uspołecznionego sektora rolnego oraz zmiany wewnątrz sektora prywatnego spowodowały spadek liczby gospodarstw rolnych oraz pogłębienie polaryzacji struktury agrarnej. W wyniku przekształceń i prywatyzacji wykształciły się duże prywatne gospodarstwa rolne, przyjmujące często prawną formę spółek z ograniczoną odpowiedzialnością. Gospodarstwa powstałe na bazie Zasobu Własności Rolnej Skarbu Państwa (podstawową prawną formą użytkowania ziemi jest dzierżawa) znacznie przewyższają średnią wielkość gospodarstwa rolnego w województwie. Za niekorzystny uznaje się fakt, że aż jedna piąta właścicieli (dzierżawców) nie mieszka w gminie, gdzie położone są te gospodarstwa. W 2015 r. na 442 gospodarstwa mające osobowość prawną przypadało 200 tys. ha, co daje średnią wielkość gospodarstwa na poziomie ok. 450 ha. Wielkość zbiorów zbóż kształtowała się na poziomie 38% zbiorów z całego województwa. Natomiast zbiory rzepaku i rzepiku stanowiły ok. 44% zbiorów z województwa. W wartościach bezwzględnych zbiory rzepaku w tych gospodarstwach były rekordowe w porównaniu z innymi gospodarstwami o takiej formie własności w innych województwach. Wynosiły 125 tys. ton, co odpowiada 20% krajowych zbiorów gospodarstw posiadających osobowość prawną.

Ryc. 79. Udział pracujących w sekcji A (rolnictwo, leśnictwo, rybactwo) w stosunku do wartości dodanej brutto tej sekcji w 2014 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Województwo charakteryzuje najwyższa produktywność sektora rolnictwa w kraju (ok. 40 tys. zł wartości dodanej brutto na jednego zatrudnionego - co jest wskaźnikiem dwukrotnie wyższym od średniej krajowej), przy względnie niskim stanie zatrudnienia w sektorze rolniczym. W 2014 r. w rolnictwie (razem z leśnictwem i rybactwem) pracowało 50,5 tys. osób, co stanowiło 9,8% ogółu pracujących w województwie (przy średniej krajowej wynoszącej 17,1%). Udział sektora rolnego w wartości dodanej brutto w województwie wyniósł 3,7% (średnia krajowa 3,1%). Największą liczbą pracujących w indywidualnych gospodarstwach charakteryzują się powiaty: koszaliński, stargardzki i gryfiński. Stosunkowo rzadkim zjawiskiem na terenie województwa zachodniopomorskiego jest ukryte bezrobocie agrarne. Przyjmuje się, że nadmiar siły roboczej w gospodarstwie występuje, jeżeli pracuje w nim więcej niż 5 osób na 100 ha. W zachodniopomorskim jest 3,8% takich gospodarstw - skala tego zjawiska jest najniższa w kraju.

Struktura użytków rolnych

Powierzchnia gospodarstw rolnych w województwie zachodniopomorskim w 2015 r. wynosiła 890 tys. ha. (38,9% ogólnej powierzchni województwa). Użytki rolne zajmowały 837,1 tys. ha. Użytki rolne będące w dobrej kulturze rolnej liczą 825,6 tys. ha. W ogólnej powierzchni użytków rolnych w roku 2015 dominowały uprawy pod zasiewami, których udział wynosił 76,5% (640,1 tys. ha). Łąki trwałe zajmowały 18,7% powierzchni użytków rolnych (129,6 tys. ha), a pastwiska trwałe 2,8% (23,5 tys. ha). Grunty ugorowane stanowiły 1,6% (13,1 tys. ha) ogólnej powierzchni użytków rolnych. Udział powierzchni upraw trwałych wynosił 2,2% (18,7 tys. ha), w tym powierzchnia sadów stanowiła 1,7% (14,5 tys. ha), a powierzchnia ogrodów przydomowych 0,1% (0,6 tys. ha) ogólnej powierzchni użytków rolnych. Struktura powierzchni użytków rolnych we władaniu osób prywatnych różni się od gospodarstw indywidualnych większym odsetkiem powierzchni pod zasiewami wynoszącym 86,6%.

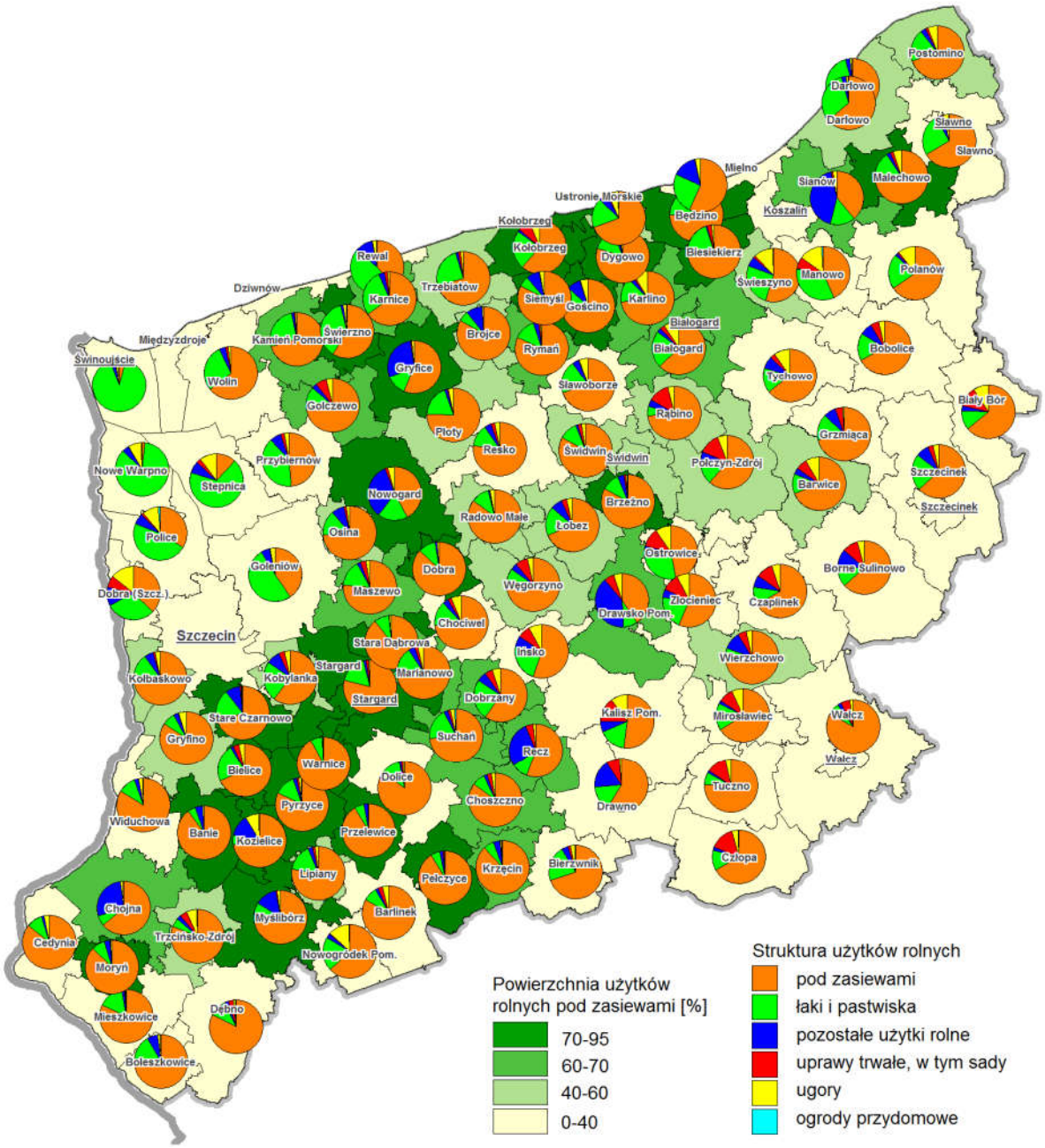
Tabela 26. Powierzchnia gruntów rolnych według rodzajów użytków w 2015 r.

Gospodarstwa ogółem			Gospodarstwa indywidualne		Gospodarstwa osoby prawnej lub innej	
	tys. ha	% użytków rolnych	tys. ha	% użytków rolnych	tys. ha	% użytków rolnych
Grunty rolne ogółem	890,0		678		211,3	
Użytki rolne	837,1		637,0		200,1	
Użytki rolne w dobrej kulturze rolnej	825,6	98,6	629,2	98,8	196,4	98,2
Pod zasiewami	640,1	76,5	466,9	73,3	173,2	86,6
Grunty ugorowane	13,1	1,6	11,4	1,8	1,7	0,8
Uprawy trwałe	18,7	2,2	17,9	2,8	0,8	0,4
– w tym: sady	14,5	1,7	13,8	2,2	0,7	0,3
– ogrody przydomowe	0,6	0,1	0,6	0,1	0,0	0,0
Łąki trwałe	129,6	15,5	112,7	17,7	16,9	8,4
Pastwiska trwałe	23,5	2,8	19,8	3,1	3,7	1,8
Pozostałe	11,58	1,4	7,9	1,2	3,7	1,8
Lasy i grunty leśne	16,7		13,9		2,8	
Pozostałe	35,7		27,0		8,7	

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Udział użytków rolnych w całkowitej powierzchni gmin jest bardzo zróżnicowany. Najwyższy (ponad 80%) jest w gminach: Stara Dąbrowa, Stargard oraz Gryfice. Najmniejszy w rejonach o dużej lesistości, na wschodzie i południowym wschodzie województwa oraz w rejonie Zalewu Szczecińskiego. W strukturze użytków rolnych dominują obszary pod zasiewami (orne), które pokrywają się z obszarami o najlepszych warunkach glebowych. Łąki i pastwiska dominują głównie w gminach pobrzeża szczecińskiego oraz wybrzeża bałtyckiego.

Ryc. 80. Użytki rolne w województwie zachodniopomorskim



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Powszechnego Spisu Rolnego 2010

Struktura zasiewów

W strukturze upraw w 2015 r. dominowały zboża, głównie pszenica, żyto i jęczmień (59,6% ogólnej powierzchni zasiewów w województwie, przy 69,9% średniej krajowej). Na drugim miejscu są rośliny pastewne (19,2% powierzchni zasiewów w województwie, co przewyższa średnie wskaźniki krajowe wynoszące 13,2%). Kolejne miejsce zajmuje wysoki odsetek upraw przemysłowych, głównie buraka, rzepaku i rzepiku (17,2% w województwie przy 10,6% średniej krajowej). Występuje zróżnicowanie struktury upraw ze względu na formę własności. Gospodarstwa indywidualne uprawiają przede wszystkim zboża (59,8%), rośliny pastewne (20%), rośliny przemysłowe (15,2%) i ziemniaki (2,3%). W gospodarstwach osób prawnych uprawia się głównie rośliny przemysłowe (29,8% powierzchni upraw). Niższy jest tam natomiast odsetek roślin pastewnych wynoszący 9,5%.

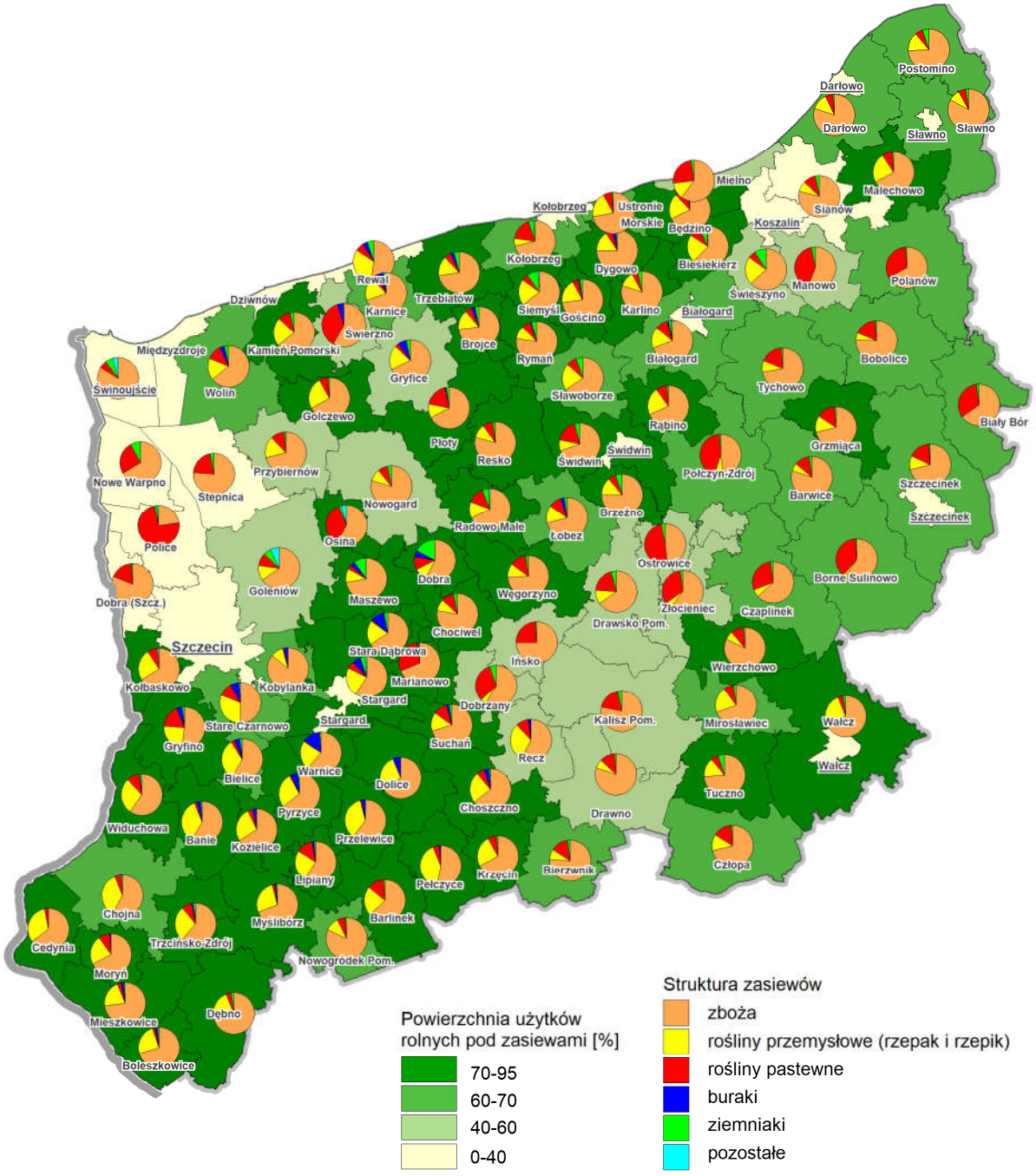
Tabela 27. Użytki rolne w dobrej kulturze rolnej pod zasiewami w 2015 r. (w ha)

	Ogółem	Zboża	Strączkowe jadalne	Ziemniaki	Przemysłowe (rzepak, rzepik, buraki cukrowe)	Pastewne	Pozostałe
Gospodarstwa indywidualne	466899	279178	4672	10700	71184	93533	7631
Gospodarstwa osób prawnych	173 168	102 384	1 035	960	51 560	16 423	806
Ogółem	640 067	381562	5707	11660	122744	109956	8437

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

W województwie obserwowany jest spadek zasiewu zbóż (najniższy odsetek w kraju), przy jednoczesnym wzroście plonów, co jest tendencją ogólnokrajową. Spada uprawa ziemniaków. Zauważalna jest stała tendencja wzrostu areału roślin przemysłowych, przede wszystkim rzepaku i rzepiku (głównie użytki o najwyższych parametrach). Tereny dysponujące gorszymi warunkami o relatywnie niskim odsetku użytków rolnych obsiane były obok zbóż także roślinami pastewnymi, głównie motylkowymi i kukurydzą na pasze.

Ryc. 81. Struktura upraw



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Powszechnego Spisu Rolnego 2010

W województwie zachodniopomorskim na przestrzeni lat 2002-2012 przybyło ok. 20 tys. ha powierzchni sadów. Od 2012 r. uprawa wyraźnie spada do około 14,5 ha w 2015 r. W uprawie dominują jabłonie. Blisko 5,2 tys. ha przypada na krzewy owocowe, głównie truskawki, porzeczki i maliny.

Tabela 28. Uprawy sadownicze w tys. ha

Wyszczególnienie	2009	2010	2011	2012	2014	2015
Sady ogółem	15,6	25,0	25,7	26,7	17,2	14,5
Drzewa owocowe	11,8	19,8	20,4	20,3	13,0	11,0
w tym: jabłonie	2,4	7,4	8,1	12,7	10,8	9,5
czereśnie	0,3	0,9	0,9	0,9	1,2	0,6
wiśnie	0,3	0,4	0,5	0,5	0,5	0,4
śliwy	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2
grusze	0,5	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2
pozostałe w tym orzechy	8,0	10,5	10,3	5,5	0,1	0,1
Krzewy	3,8	5,2	5,3	6,3	6,4	5,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Powszechnego Spisu Rolnego 2010, BDL

Chów i hodowla

Restrukturyzacja i transformacja sektora rolnego połączona z likwidacją uspołecznionych jednostek produkcyjnych doprowadziła do znacznego ograniczenia hodowli oraz przetwórstwa zwierzęcego w regionie. W tym czasie w innych regionach Polski przetwórstwo zwierzęce umacniało się zapewniając niezbędną podaż krajową i uwalniając produkcję eksportową. Obecnie opłacalność produkcji zwierzęcej w regionie utrzymuje się na niewysokim poziomie, co obok niskiej podaży surowca stanowi barierę dla rozwijających się gospodarstw przetwórstwa mięsnego.

Tabela 29. Chów i hodowla (2014 r.)

Województwo	Trzoda chlewna		% G.I.*	Bydło		% G.I.*	Drób		% G.I.*	Pogłowie na 100 ha	
	Ogółem w tys.	G.I.*		Ogółem w tys.	G.I.		Ogółem w tys.	G.I.		Bydła	Trzody chlewnej
WIELKOPOLSKIE	4004,8	2617,8	65,4	884,0	762,5	86,2	26743,7	20544,9	76,8	49,2	223,1
KUJAWSKO-POMORSKIE	1288,3	1227,1	95,2	476,0	435,7	91,5	7677,4	6743,7	87,8	44,6	120,8
ŁÓDZKIE	982,9	957,9	97,5	446,8	443,3	99,2	10117,8	9903,2	97,9	46,7	102,6
MAZOWIECKIE	946,1	910,8	96,3	1044,0	1037,5	99,4	24204,3	23242,1	96,0	55,4	50,2
POMORSKIE	723,3	418,9	57,9	189,8	177,1	93,3	5825,6	5485,9	94,2	25,9	98,8
LUBELSKIE	579,4	557,7	96,2	346,0	338,6	97,9	4977,5	4773,3	95,9	24,9	41,8
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	496,5	421,0	84,8	426,0	405,2	95,1	6255,2	5330,9	85,2	42,7	49,8
OPOLSKIE	419,4	378,7	90,3	109,2	81,6	74,7	2531,1	2203,8	87,1	22,5	86,2
PODLASKIE	333,1	314,9	94,6	938,7	936,6	99,8	5653,3	5532,7	97,9	87,1	30,9
ZACHODNIOPOMORSKIE	290,8	123,9	42,6	95,7	69,2	72,3	6112,3	4220,8	69,1	11,5	35,0
ŚLĄSKIE	249,0	191,1	76,7	116,5	109,8	94,3	8107,2	6921,6	85,4	31,8	68,0
ŚWIĘTOKRZYSKIE	232,6	208,3	89,6	153,9	153,0	99,4	5266,8	4628,4	87,9	31,8	48,0
MAŁOPOLSKIE	190,6	186,1	97,6	166,4	161,9	97,3	5403,1	5341,7	98,9	30,9	35,4
DOLNOŚLĄSKIE	188,8	128,9	68,2	102,8	77,6	75,5	5491,1	4715,0	85,9	11,0	20,2
PODKARPACKIE	176,1	169,2	96,1	89,1	85,4	95,8	4184,5	4060,7	97,0	15,5	30,6
LUBUSKIE	163,8	117,2	71,6	75,3	59,6	79,1	4535,7	4245,0	93,6	17,2	37,3

*Gospodarstwa indywidualne.
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie BDL.

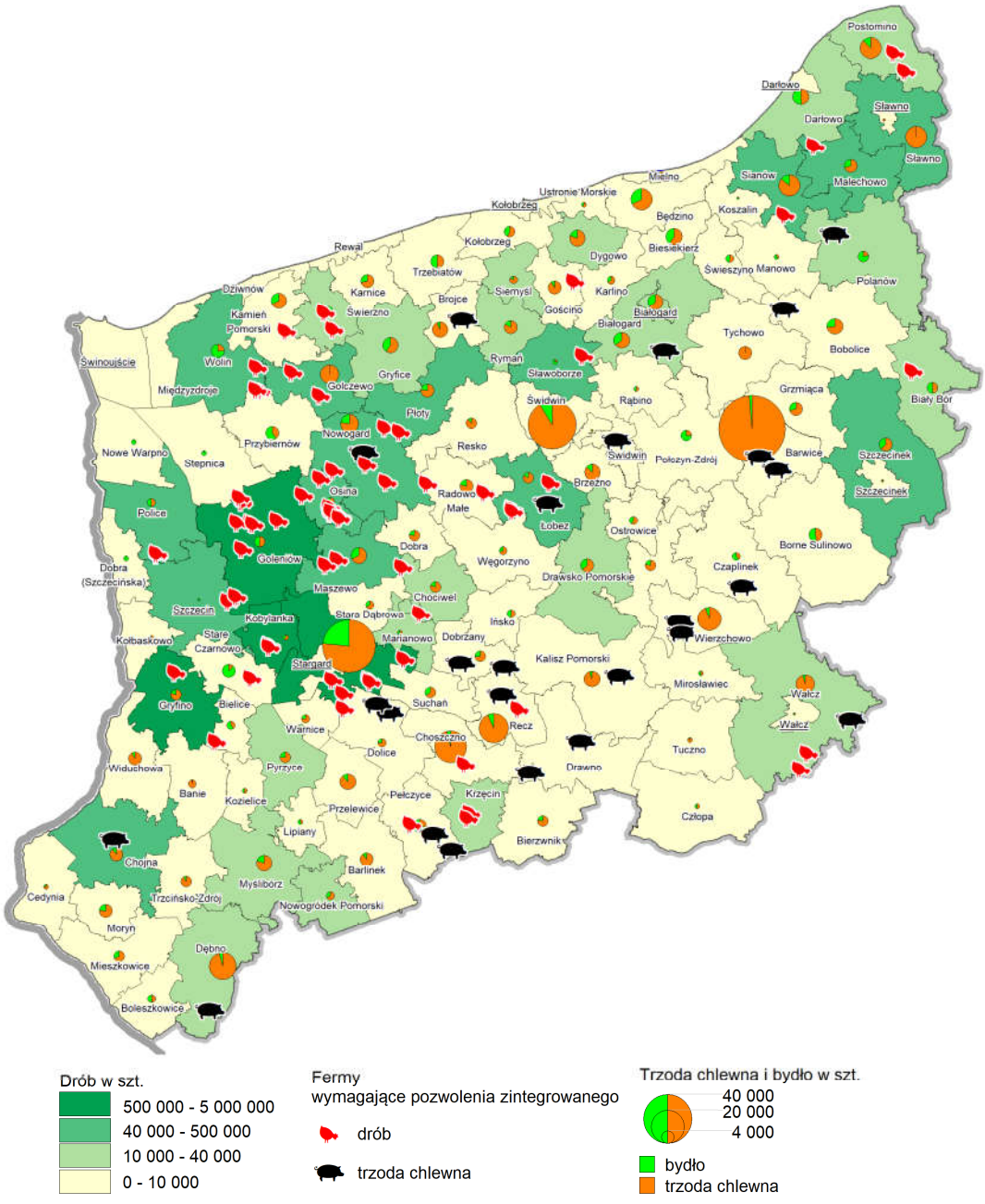
Na koniec 2014 r. w województwie było 95,7 tys. sztuk bydła, co plasowało je na trzecim miejscu od końca w kraju. Koncentracja hodowli lokuje województwo na ostatnim miejscu z 11 sztukami na 100 ha użytków rolnych, przy średniej krajowej wynoszącej 38,9 sztuk). Według danych spisu rolnego z 2010 r. największa obsada bydła występowała w rejonie Stargardu oraz w mniejszym stopniu w gminach na wschodzie województwa i w gminach nadmorskich.

W 2014 r. pogłowie trzody chlewnej wynosiło 290,8 tys. sztuk, z tendencją malejącą. Relatywnie poprawiła się lokata województwa pod tym względem w kraju, ale wynika to z głębszych spadków pogłowia w innych województwach. Hodowla trzody chlewnej ma niewielkie znaczenie, o czym świadczy mała koncentracja zwierząt na 100 ha użytków rolnych, wynosząca zaledwie 35 szt. przy średniej krajowej 77,4. Na tym tle wyróżniają się gminy Barwice ze wskaźnikiem przekraczającym 580, Świdwin (310) oraz Stargard (124).

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego zlokalizowane są 24 fermy trzody chlewnej oraz 50 ferm drobiu. Wymagają one pozwolenia zintegrowanego[38], z uwagi na ich znaczące oddziaływanie na środowisko. W przypadku trzody chlewnej są to hodowle dysponujące 750 stanowiskami dla macior lub 2 tysiącami stanowisk dla świń o wadze ponad 30 kg, a w przypadku drobiu - fermy z obsadą przekraczającą 40 tys. sztuk.

Hodowla drobiu w województwie wzrastała - od 1,6 mln sztuk w 1999 r. do ok. 9 mln sztuk w 2011 r., by na koniec 2014 r. przekroczyć 6 mln sztuk. Na skutek zmniejszenia popytu na jaja oraz nowych regulacji unijnych dotyczących wielkości klatek hodowlanych na przełomie lat 2011-2012 nastąpił duży spadek hodowli drobiu w województwie wynoszący 4 mln sztuk. Hodowla drobiu skoncentrowana jest głównie we wschodniej części aglomeracji szczecińskiej (gminy: Goleniów, Stargard, Kobylanka, Osina, Maszewo) oraz w okolicach Sławna.

Ryc. 82. Chów i hodowla trzody chlewnej, bydła i drobiu



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie Powszechnego Spisu Rolnego 2010, BDL, WIOŚ w Szczecinie

Cechą wyróżniającą województwo zachodniopomorskie jest najniższy odsetek udziału gospodarstw indywidualnych w hodowli trzody chlewnej, bydła oraz drobiu w hodowli ogółem spośród wszystkich województw w kraju.

[38] Liczba instalacji ustalonych przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie. Stan wg aktualizacji na dzień 31.12.2012 r.

Rolnictwo ekologiczne

W wyniku wsparcia udzielanego w ramach programów unijnych w województwie i w całym kraju nastąpił dynamiczny rozwój rolnictwa ekologicznego. Na koniec 2014 r. w województwie funkcjonowało 3549 producentów ekologicznych, w tym 3526 gospodarstw ekologicznych prowadzących produkcję na łącznej powierzchni 129,4 tys. ha. Powierzchnia przeznaczona na cele produkcji ekologicznej w województwie stanowi blisko 1/5 krajowej powierzchni ekologicznej i pod tym względem województwo zajmuje pierwsze miejsce w kraju. Pod względem liczby gospodarstw w 2014 r. województwo spadło na drugie miejsce. Ta pozycja nie przekłada się jednak na podaż produktów ekologicznych. W efekcie w województwie funkcjonuje niewielka liczba przetwórni ekologicznych.

W gospodarstwach ekologicznych większość powierzchni stanowiły w 2014 r. trwałe użytki zielone (92 tys. ha), co nie przełożyło się na znaczący rozwój hodowli. Uprawy rolnicze obejmowały 24,4 tys. ha, z czego większość stanowiły zboża. 16,9 tys. ha przeznaczone było na uprawy ogrodnicze, wśród których początkowo dominowała uprawa orzecha włoskiego, a następnie uprawy sadownicze (głównie jabłonie). Zaledwie 0,4 tys. ha przeznaczone było na uprawy warzywne. Najwięcej gospodarstw ekologicznych jest zarejestrowanych w powiatach: drawskim (543), szczecineckim (482), świdwińskim (338), koszalińskim (310), goleniowskim (282) i wałeckim (279), a największą powierzchnię zarejestrowano w powiatach: szczecineckim (18,4 tys. ha), drawskim (17,7 tys. ha), świdwińskim (10,7 tys. ha) i goleniowskim (10,2 tys. ha).

3.6.11. Gospodarka leśna

Nadrzędnym celem polityki leśnej jest wyznaczenie kompleksu działań kształtujących stosunek człowieka do lasu i zmierzających do zachowania wielofunkcyjności lasów oraz ich roli w kształtowaniu środowiska przyrodniczego zgodnie z obecnymi i przyszłymi oczekiwaniami społeczeństwa[39]. Lasy zajmują powierzchnię 815,01 tys. ha (35,6% ogólnej powierzchni województwa), w tym lasy publiczne 794,2 tys. ha, lasy prywatne 20,8 tys. ha. Lasy Skarbu Państwa zarządzane są przez trzy regionalne dyrekcje: w Szczecinie (22 nadleśnictwa), w Szczecinku (22 nadleśnictwa) i w Pile (10 nadleśnictw). Województwo zachodniopomorskie należy do regionów najbardziej zalesionych, zajmując czwarte miejsce kraju. Ogółem grunty leśne województwa zajmują 8,8% powierzchni leśnej Polski. Działalność leśna prowadzona jest w zakresie hodowli, ochrony i użytkowania lasu, utrzymania i powiększania zasobów leśnych, gospodarowania zwierzyną oraz realizacji pozaprodukcyjnych funkcji lasu (społeczne, ekologiczne itp.).

Produkcyjna funkcja lasu

W województwie zachodniopomorskim zasoby drzewne na pniu na koniec 2016 r. wynosiły 228 mln m^3 (najwięcej w Polsce), co w przeliczeniu na 1 ha daje 282 m^3 grubizny brutto (w Polsce przeciętnie jest to 271 m^3). W 2016 r. z lasów województwa zachodniopomorskiego pozyskano ponad 4,8 mln m^3 drewna (w tym 453 mln m^3 grubizny), a w latach 2008-2014 przeszło 29 mln m^3 (w tym 38,6 mln m^3 grubizny).

W Krajowym Programie Zwiększenia Lesistości w okresie 2001-2020 zaprogramowano wykonanie zalesień na powierzchni 36,9 tys. ha, w tym na gruntach państwowych 17,5 tys. ha oraz na gruntach niepaństwowych 19,4 tys. ha. Najwięcej gruntów do zalesiania zostało wytypowanych w powiecie białogardzkim (blisko 40%) oraz w powiatach szczecineckim i drawskim, a najmniej w powiatach: myśliborskim, polickim i pyrzyckim. W powiecie kamieńskim nie przewidziano zalesień.

Do 2016 r. zalesionych zostało 16,8 tys. ha, z czego na gruntach państwowych 13,5 tys. ha, a na terenach prywatnych 3,7 tys. ha. Najwięcej nasadzeń wykonano w powiatach: szczecineckim, stargardzkim, łobeskim, wałeckim, drawskim i białogardzkim. Począwszy od 2005 r. powierzchnia zalesień spada[40].

Ekologiczna i ochronna funkcja lasu

Lasy dzięki swej zróżnicowanej strukturze wywierają dobroczynny wpływ na środowisko życia człowieka, będąc często sprzymierzeńcem w podejmowanych przez niego działaniach. Pokrywa roślinna, wpływa korzystnie na glebę,

[39] *Polityka leśna państwa*. Ministerstwo Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, Warszawa 1997r.

[40] Od 2005 r. ANR znacząco ograniczyła przekazywanie do PGL LP gruntów do zalesień. Wraz z ograniczeniami wynikającymi z wyznaczenia obszarów sieci Natura 2000, spowodowało to duży spadek powierzchni zalesień gruntów stanowiących własność Skarbu Państwa. Od 2005 r. praktycznie całość zalesień na gruntach niestanowiących własności Skarbu Państwa jest realizowana przy wsparciu z rolniczych funduszy UE. W ostatnich latach obserwuje się wyraźny spadek zainteresowania właścicieli gruntów prywatnych zalesieniami w ramach PROW 2007-13. Przyczyniły się do tego przede wszystkim zmiany społeczno-gospodarcze występujące od przystąpienia Polski do UE. Spowodowały one wyraźny wzrost zainteresowania zakupem gruntów z przeznaczeniem na cele rolnicze, w wyniku czego ich średnia cena za 1 ha wzrosła kilkukrotnie. W rezultacie nastąpił znaczny spadek podaży gruntów do zalesienia, co wpływa na zmniejszenie się rocznie zalesianych powierzchni. Właściciele gruntów rolnych i zalesionych w ramach PROW zwracają również uwagę na brak waloryzacji premii zalesieniowej, co może wpływać na rezygnację z zalesiania, szczególnie większych powierzchni gruntów rolnych. Wskazują również na niskie płatności w relacji do cen gruntów rolnych i w stosunku do innych, lepiej płatnych działań w ramach PROW. *Informacja o stanie lasów oraz o realizacji „Krajowego programu zwiększania lesistości" w 2013 r., Ministerstwo Środowiska, Warszawa, kwiecień 2015 r.*

klimat, stosunki wodne oraz ma znaczenie zdrowotne. Lasy stanowią zabezpieczenie przed osuwaniem się mas ziemnych na stromych zboczach, powstrzymują rozmywanie gleb wpływając przeciwerozyjnie, jak również hamują mobilność piasków. Ekosystemy leśne stabilizują także obieg wody w przyrodzie oraz biorą udział w kształtowaniu klimatu lokalnego.

Społeczna i rekreacyjna funkcja lasu

Uwzględnianie w gospodarce leśnej ekologicznych i społecznych funkcji lasu, określanych często jako pozaprodukcyjne, od 1957 r. znalazło wyraz w wyróżnianiu lasów o charakterze ochronnym. Gospodarka leśna obejmuje także turystyczne zagospodarowanie lasu oraz funkcje edukacyjne, pełnione przez nadleśnictwa. W celu przybliżenia mieszkańcom województwa funkcji lasu i jego zrównoważonego wykorzystania, powołano leśne kompleksy promocyjne (LKP): „Puszcze Szczecińskie" w rejonie Szczecina i „Lasy Środkowopomorskie" w północno wschodniej części województwa. Jednym z celów tego przedsięwzięcia jest powszechna edukacja leśna. W LKP „Puszcze Szczecińskie" zajęcia prowadzone są w przygotowanych obiektach edukacyjnych m.in. w: Ośrodku Edukacji Przyrodniczo-Leśnej przy Nadleśnictwie Kliniska, punkcie informacji przyrodniczo-leśnej w Glinnej na terenie Nadleśnictwa Gryfino, dwóch izbach edukacji leśnej, trzech leśnych wiatach edukacyjnych, 11 leśnych ścieżkach dydaktycznych oraz 29 leśnych terenowych punktach edukacji. Należy zaznaczyć, że działalność związana z edukacją leśną i rekreacyjnym udostępnieniem lasów prowadzona jest również w pozostałych nadleśnictwach poza leśnymi kompleksami promocyjnymi.

Lasy na obszarze województwa podlegają intensywnej antropopresji. Znaczna liczba kompleksów leśnych charakteryzuje się przydatnością dla potrzeb turystyki i rekreacji. Przyjmuje się, że na obszarze lasów przeznaczonych do rekreacji wiek drzewostanu powinien przekraczać 40 lat. Siedliska boru świeżego stwarzają korzystne warunki bioklimatyczne. Nadają się do ograniczonej penetracji, lokalizacji w pobliżu sanatoriów i szpitali. Użytkowanie rekreacyjne borów sosnowych powinno być ograniczone ze względu na niską odporność siedliska. Bory mieszane są dość odporne na użytkowanie rekreacyjne i nadają się do uprawiania wszystkich form wypoczynku, łącznie z wykorzystaniem terapeutycznym. Ekosystemy bagienne i siedliska olsowe są mało przydatne pod względem turystycznym i nie nadają się do dłuższego przebywania, ze względu na stałe lub okresowe uwilgotnienie i wysokie stężenie substancji lotnych przy małej ruchliwości powietrza.

Przestrzeń leśna w województwie odznacza się dużym zagospodarowaniem turystycznym i rekreacyjnym. W samym tylko obszarze zarządzanym przez RDLP w Szczecinie znajduje się blisko 900 obiektów różnego przeznaczenia, głównie parkingi leśne, miejsca odpoczynku, pola biwakowe.

Wskazanie i zagospodarowanie miejsc turystycznych (polan, parkingów, wybiegów dla psów) ograniczy w sposób widoczny niekontrolowaną penetrację lasu i związane z tym problemy, chroniąc jednocześnie najwartościowsze fragmenty obszarów leśnych. Z penetracji turystycznej wyłączone są rezerwaty przyrody oraz lasy stanowiące ostoje zwierząt podlegających ochronie gatunkowej.

3.7. Infrastruktura transportowa

System transportowy województwa zachodniopomorskiego obejmuje wszystkie gałęzie i rodzaje transportu.

Tabela 30. Główne elementy sieci transportowej województwa

DROGI KRAJOWE	
Drogi krajowe łączna długość (razem z ulicami w ciągach dróg krajowych w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu):	1136,3 km
Zarządca	*Łączna długość*
GDDKiA Oddział Szczecin	1041,8 km
GDDKiA Oddział Zielona Góra	94,5 km
	Łącznie:1136,3 km
w tym:	
Autostrady	25,3 km
Drogi ekspresowe	135,1 km
Pozostałe drogi w klasach GP i G	975,9 km
DROGI WOJEWÓDZKIE	
Drogi wojewódzkie łączna długość:	2184,6 km
LINIE KOLEJOWE	
Linie kolejowe eksploatowane łączna długość:	1183 km
w tym:	
Linie zelektryfikowane	750 km
Linie dwu i więcej torowe	422 km
Linie jednotorowe	761 km
DROGI WODNE	
Odrzańska Droga Wodna i Szczeciński Węzeł Wodny	
Morski tor wodny Świnoujście-Szczecin	
PORTY MORSKIE	
Szczecin	
Świnoujście	
Police, Trzebież, Stepnica, Nowe Warpno, Wolin, Kamień Pomorski, Lubin, Dziwnów, Mrzeżyno, Kołobrzeg, Darłowo	
PORTY LOTNICZE	
Port Lotniczy Szczecin-Goleniów o zasięgu krajowym i międzynarodowym	
Port Lotniczy Heringsdorf-Świnoujście	
Pozostałe obiekty lotniskowe	

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS (2015)

3.7.1. Infrastruktura transportowa województwa w międzynarodowych sieciach transportowych

Tranzytowy charakter regionu wynika z nadgranicznego położenia, w którym krzyżują się połączenia międzynarodowe w układzie północ-południe (ze Skandynawii do Europy Południowej) i wschód-zachód (z Europy Zachodniej do państw nadbałtyckich i dalej do Azji).

Podstawowy szkielet transportowy województwa tworzy infrastruktura objęta umowami i inicjatywami międzynarodowymi. Drogi i obiekty objęte takimi umowami mają znaczenie dla transportu międzynarodowego, dlatego powinny posiadać wyższe parametry techniczne , przepustowość.

AGR

Jednym z najstarszych porozumień międzynarodowych jest umowa europejska o głównych drogach ruchu międzynarodowego (AGR) z 1975 r., ratyfikowana przez Polskę w 1985 r., wskazująca sieć międzynarodowych dróg kołowych „E". Państwa przyjęły, że sieć ujęta w umowie stanowi uzgodniony plan budowy i rozbudowy dróg o znaczeniu międzynarodowym, który zamierzają realizować w ramach swoich programów krajowych: Na terenie województwa zachodniopomorskiego znajdują się dwie drogi ujęte w tej umowie należące do kategorii dróg głównych „A":

- Do sieci podstawowej w układzie północ -południe należy droga E-65 ze szwedzkiego Ystad przez Świnoujście, Szczecin, Zieloną Górę, Jelenią Górę do Czech i dalej przez Słowację, zachodnie Węgry, Bałkany, do greckiej wyspy Krety. Na terenie województwa trasa pokrywa się z drogą S-3/DK3.

- W układzie zachód -wschód do dróg pośrednich należy droga E-28 z Berlina przez Szczecin, Goleniów, Koszalin, Gdańsk, Wilno, Mińsk. Na terenie województwa pokrywa się z drogą A-6/S-6/DK-6 (między Szczecinem a Goleniowem wspólny przebieg z E-65).

AGC /AGTC

Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) z 1985 r. weszła w życie w stosunku do Polski 27 kwietnia 1989 r. W jej ramach wyznaczona została, sieć linii kolejowych znaczenia międzynarodowego. Linie tworzące ten układ powinny być dostosowane do prędkości: 160 km/godz. w ruchu pasażerskim i 120 km/godz. w ruchu towarowym, przy nacisku osi 225 kN. Umową tą, na terenie Pomorza Zachodniego, objęta jest obecnie linia E 59 Świnoujście-Szczecin-Poznań-Wrocław-Chałupki.

Umowa AGTC o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących z 1991 r. zatwierdzona została przez Polskę w 2002 roku. Obejmuje ona sieć linii kolejowych i obiektów towarzyszących (terminali, przejść granicznych) przeznaczonych do transportu kombinowanego - czyli transportu ładunków w jednej jednostce transportowej (głównie kontenery) z wykorzystaniem więcej niż jednego rodzaju transportu. Przez województwo przebiega linia C-E 59 Malmo-Ystad-Świnoujście-Szczecin-Zielona Góra-Wrocław-Chałupki-Ostrawa.

AGN

Porozumienie Europejskie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym z 1996 r. (6 marca 2017 r. Prezydent ratyfikował porozumienie o rozwoju dróg śródlądowych). Obejmuje ona magistralną drogę wodną E30 (Świnoujście-Szczecin rzeka Odra przez Wrocław do Koźle). Do innych głównych dróg wodnych zalicza się drogę E 31 (Szczecin-Odra Zachodnia-Kanał Hohensaaten-Friedrichsthal) oraz odgałęzienie E 30-01 Kanał Gliwicki.

TEN-T

Istotna część infrastruktury transportowej regionu została ujęta w programie rozwoju transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T). Zaktualizowane kierunki rozwoju transeuropejskich sieci transportowych mają strategiczne znaczenie dla województwa zachodniopomorskiego, które w wyniku realizacji tych zamierzeń stanie się ważnym węzłem logistycznym w Europie. Transeuropejską sieć transportową TEN-T na terenie województwa zachodniopomorskiego tworzą:

1) w ramach sieci bazowej:
   - droga krajowa nr 3 / S-3,
   - droga krajowa nr 6 / S-6/ A6 (na odcinku Kołbaskowo-Goleniów),
   - linie kolejowe: Szczecin-Berlin, nr 351 (Szczecin-Poznań) oraz nr 401 (Szczecin Dąbie-Świnoujście) - w ruchu towarowym,
   - porty w Świnoujściu i Szczecinie,
   - fragment Odrzańskiej Drogi Wodnej od Szczecina do kanału Odra-Hawela,
   - Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ "Solidarność";
2) w ramach sieci kompleksowej:
   - drogi krajowe: nr 6 (na odcinku Goleniów-Gdańsk), nr 10 i nr 11,
   - linie kolejowe: nr 401 (Szczecin Dąbie-Świnoujście) - w ruchu pasażerskim, nr 202 (Stargard-Gdańsk), nr 273 (Szczecin-Wrocław/magistrala nadodrzańska),
   - port morski w Policach.

Już poza województwem, ale w bezpośrednim sąsiedztwie granicy państwa, w odległości 11 km od centrum Świnoujścia funkcjonuje port lotniczy Heringsdorf - jako element kompleksowej sieci TEN-T.

Rozporządzenie wymienia również miejskie węzły sieci bazowej TEN-T:

- Szczecin - miejski węzeł bazowy - port lotniczy, port morski, port śródlądowy, terminal kolejowo-drogowy;
- Świnoujście - miejski węzeł bazowy - port morski, port śródlądowy, terminal kolejowo-drogowy.

W ramach sieci kompleksowej:

- Police - port morski, port śródlądowy.

Na poziomie europejskim najważniejsze dokumenty określające cele, kierunki w ramach realizacji wspólnej polityki transportowej oprócz strategii Europa 2020 to Rozporządzenie PEiR Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające wytyczne dla Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) oraz Rozporządzenie PEiR Nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające nowy instrument finansowy UE na lata 2014-2020 - „Łącząc Europę"

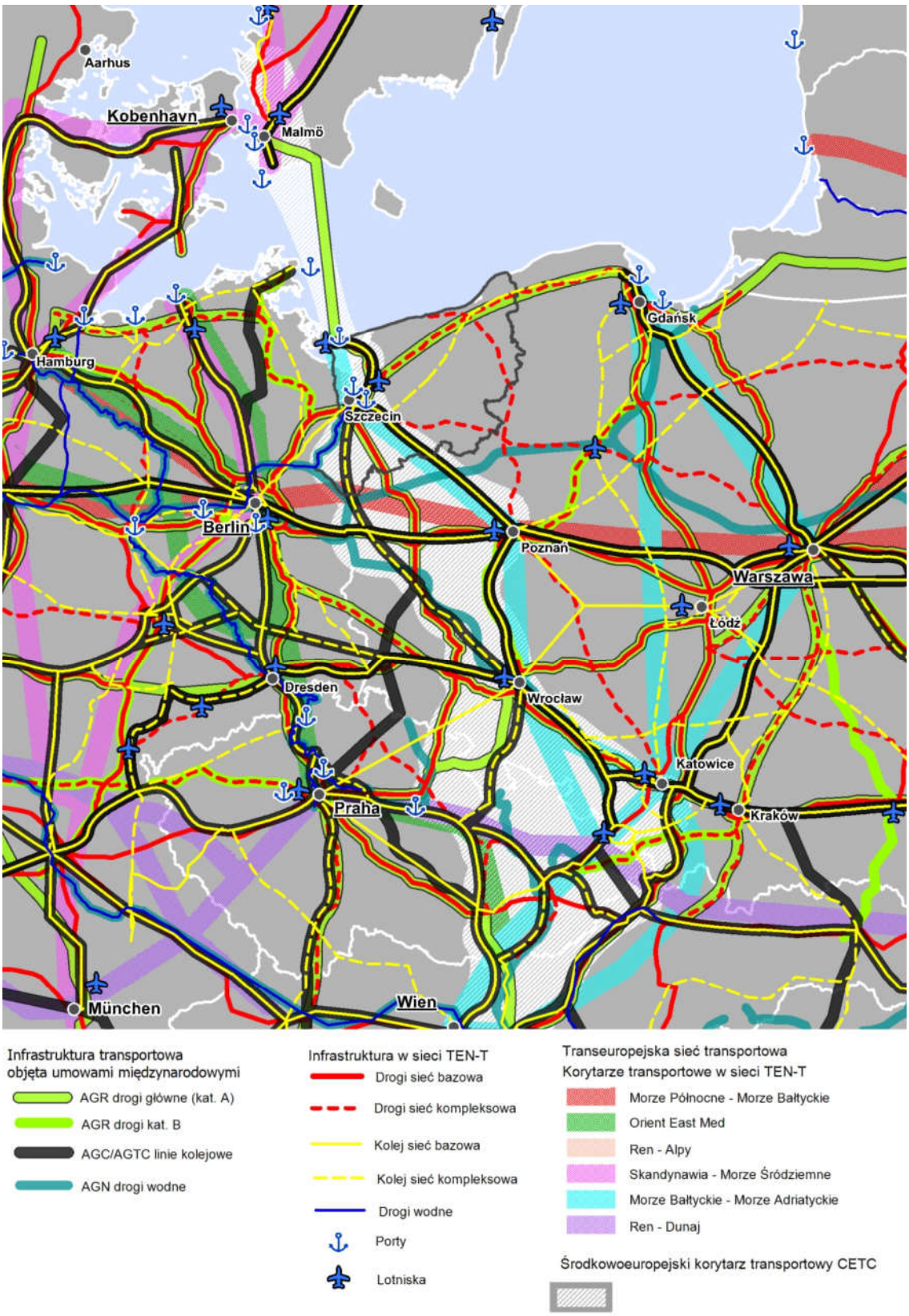
(Connecting Europe Facility - CEF) - służący wspieraniu najistotniejszych i priorytetowych z punktu widzenia Unii Europejskiej inwestycji transportowych (łączących kraje członkowskie).

CETC

Duży udział w procesie rozwoju i integracji transportu mają też inicjatywy polityczne i projekty międzynarodowe takie jak Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC łączący Skandynawię z południem Europy przy wykorzystaniu dróg kołowych, kolejowych i wodnych przebiegających przez zachodnią i południową część województwa. Oś korytarza stanowi międzynarodowa droga E65, która swój początek ma w Malmö (Szwecja), a koniec w miejscowości Chania na Krecie (Grecja). Korytarz CETC łączy w układzie północ-południe trzy ważne osie transportowe z zachodu na wschód: Via Hanseatica, Via Baltica, III Paneuropejski Korytarz Transportowy. Potwierdzeniem wagi tej inicjatywy było przekształcenie jej dotychczasowej formuły w europejskie ugrupowanie współpracy terytorialnej (EUWT). Stosowne porozumienie w tej sprawie zostało podpisane 12 grudnia 2013 r. w Szczecinie. Ranga promowanych w ramach inicjatywy połączeń transportowych została uwzględniona również w ostatniej rewizji sieci TEN-T. Korytarz transeuropejski Bałtyk-Adriatyk został poszerzony o tzw. Korytarz Szczeciński, włączając do Korytarza oś Szczecin/Świnoujście-Poznań-Wrocław-Ostrawa.

Pomorze Zachodnie położone jest również w rejonie skrzyżowania kilku istotnych i strategicznie ważnych dla europejskiego transportu korytarzy powietrznych, przebiegających w układzie północny zachód-południowy wschód (B45) i południowy zachód-północny wschód (W71/B56).

Ryc. 83. Sieć transportowa w umowach i dokumentach międzynarodowych



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

3.7.2. Dostępność transportowa województwa

Dostępność transportowa, czyli łatwość osiągania danego miejsca ze zbioru innych miejsc dzięki istnieniu sieci infrastruktury i usług transportowych, jest jedną z istotniejszych cech , która wpływa na możliwości rozwoju społecznego i gospodarczego. Dany punkt obszaru jest tym dostępniejszy transportowo, im więcej jest innych punktów, do których można z niego dotrzeć zadowalająco, szybko, tanio i sprawnie. Województwo zachodniopomorskie jest najbardziej oddalone od stolicy kraju, a wewnątrz województwa (środkowa i wschodnia część) znajdują się obszary o najgorszej dostępności do dużych miast w Polsce. Z drugiej strony, położenie przygranicze, dostępność do europejskiego systemu autostrad, a także bliskość transportu morskiego, sprawia, że dostępność europejska (do państw Europy Zachodniej) jest jedną z najlepszych w kraju. Położenie geograficzne, przestrzenny rozkład sieci osadniczej oraz duży sezonowy ruch turystyczny stwarza wyzwania dla rozwoju infrastruktury i organizacji transportu.

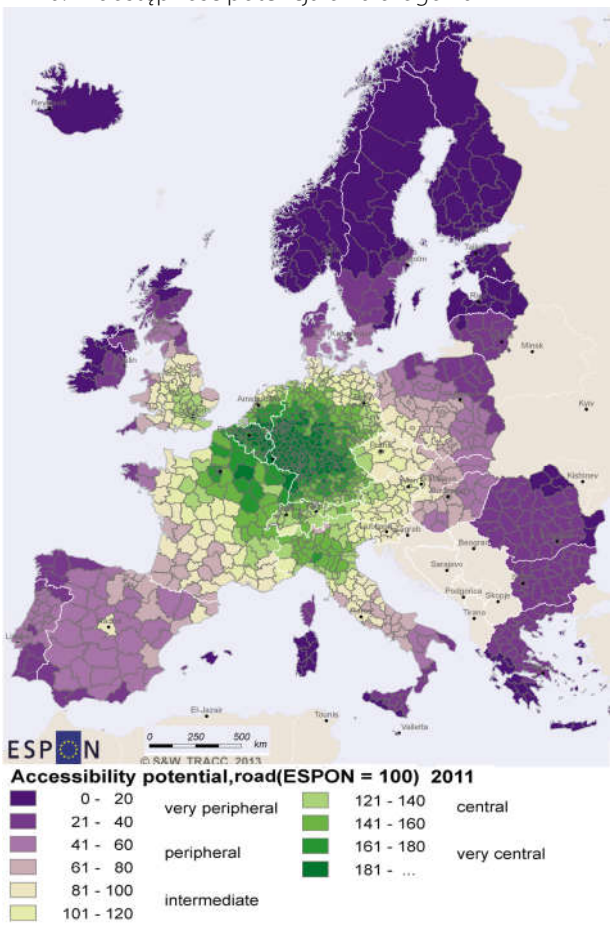
Analizy społeczno-gospodarcze wskazują, że największy rozwój, pod względem ludnościowym i gospodarczym dokonuje się w największych miastach (w przypadku Polski zdecydowanie dominuje Warszawa) i w obszarach je otaczających, posiadających do tych miast najlepszą dostępność (umożliwiających codzienne dojazdy do pracy). Zjawisko takie nie jest wyłącznie polską specyfiką. Dobra dostępność do miejsc koncentracji potencjału ludnościowego i gospodarczego jest jednym z najistotniejszych warunków rozwojowych. W takiej sytuacji tracą obszary peryferyjne.

Położenie względem innych obszarów oraz stan, jakość i klasa poszczególnych elementów infrastruktury transportowej decydują o dostępności transportowej regionu. Peryferyjne położenie województwa względem centrum Polski, a zwłaszcza Warszawy oraz niewystarczający stan infrastruktury transportowej, decyduje o niskiej dostępności wewnątrzkrajowej. Przypadkiem skrajnym jest Świnoujście - najbardziej oddalone od Warszawy miasto powiatowe w Polsce bez stałej przeprawy przez Świnę.

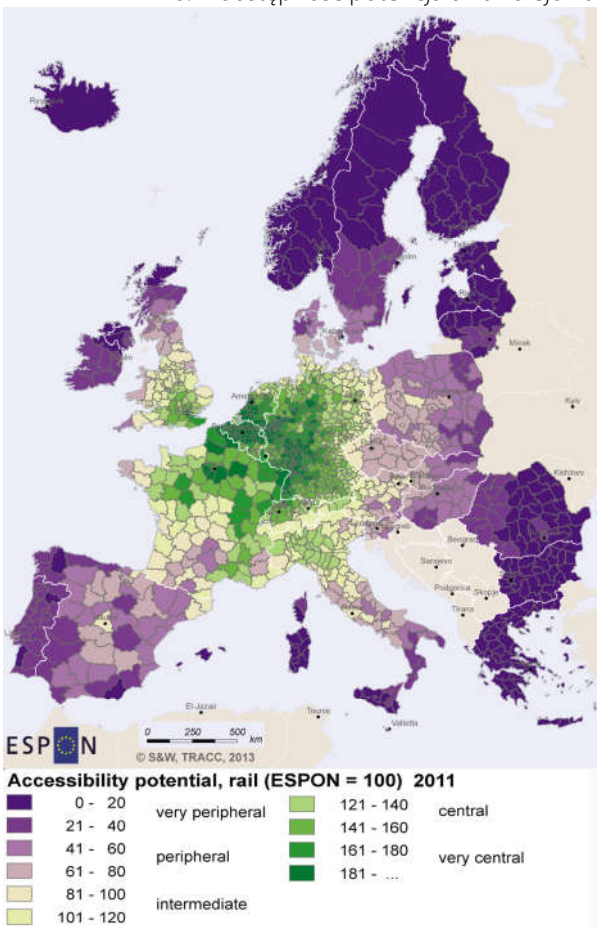
W zakresie dostępności do ośrodków wojewódzkich Pomorze Środkowe stanowi największy w kraju obszar o najgorszej dostępności czasowej. Dla znacznej części województwa, praktycznie spoza subregionu metropolitalnego, czas dostępu do stolicy regionu zawiera się w przedziale od 90 do 180 i więcej minut.

Ryc. 84. Mapa dostępności potencjałowej w Europie

a. dostępność potencjałowa drogowa

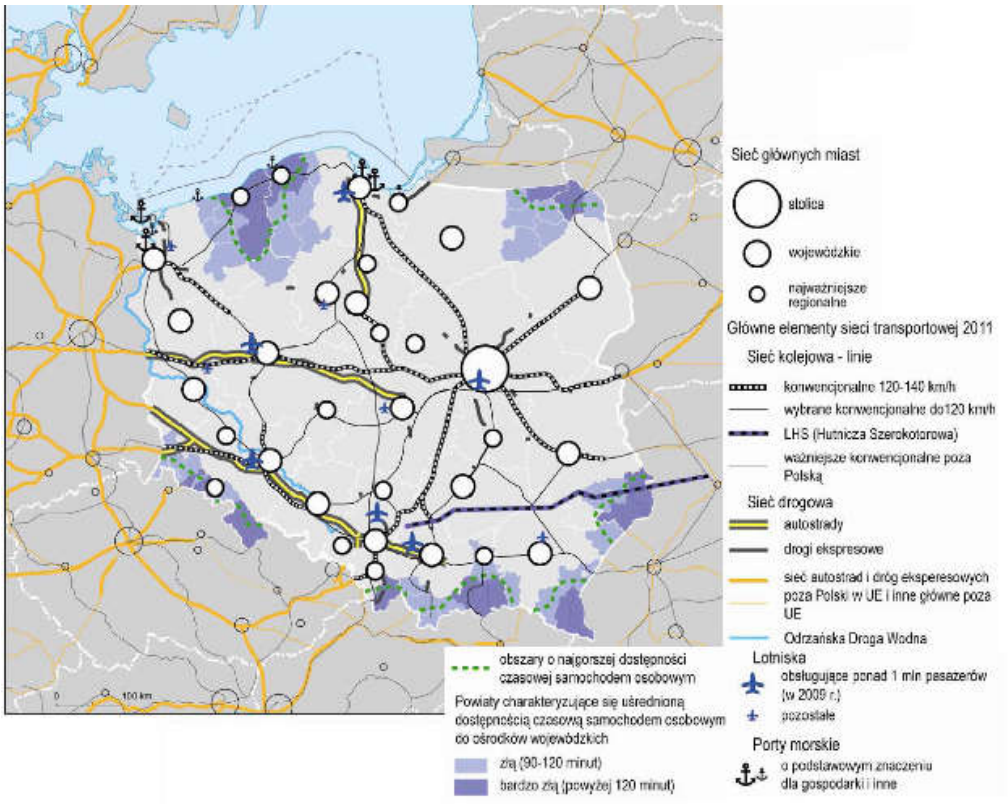


b. dostępność potencjałowa kolejowa



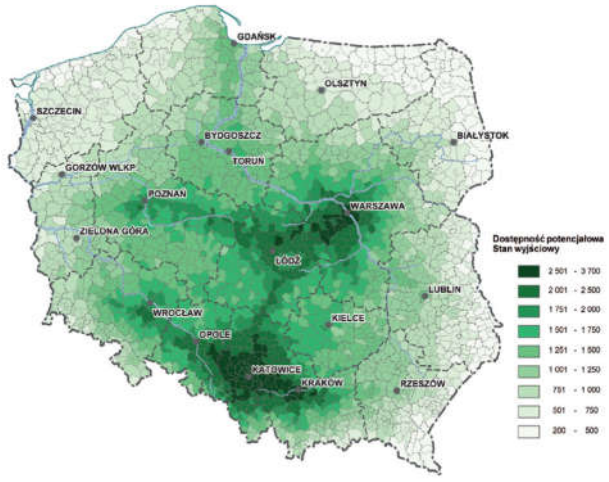
Źródło: ESPON TRACC Transport Accessibility at Regional/Local Scale and Patterns in Europe (Final Report 2015)

Ryc. 85. Główne elementy sieci transportowej w 2011 r. i obszary o najgorszej dostępności czasowej wg KPZK 2030



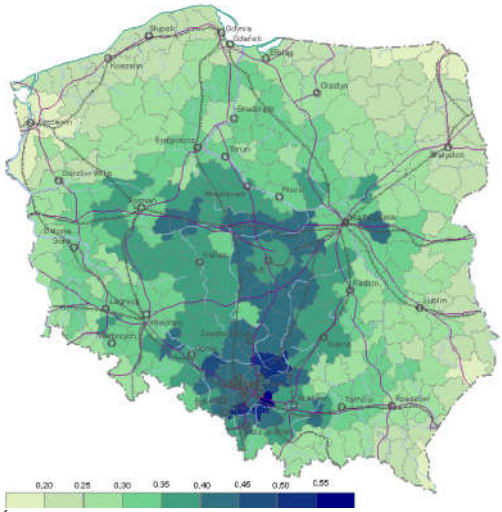
Źródło: KPZK 2030

Ryc. 86. Diagnoza stanu dostępności potencjałowej krajowej w 2012 r.



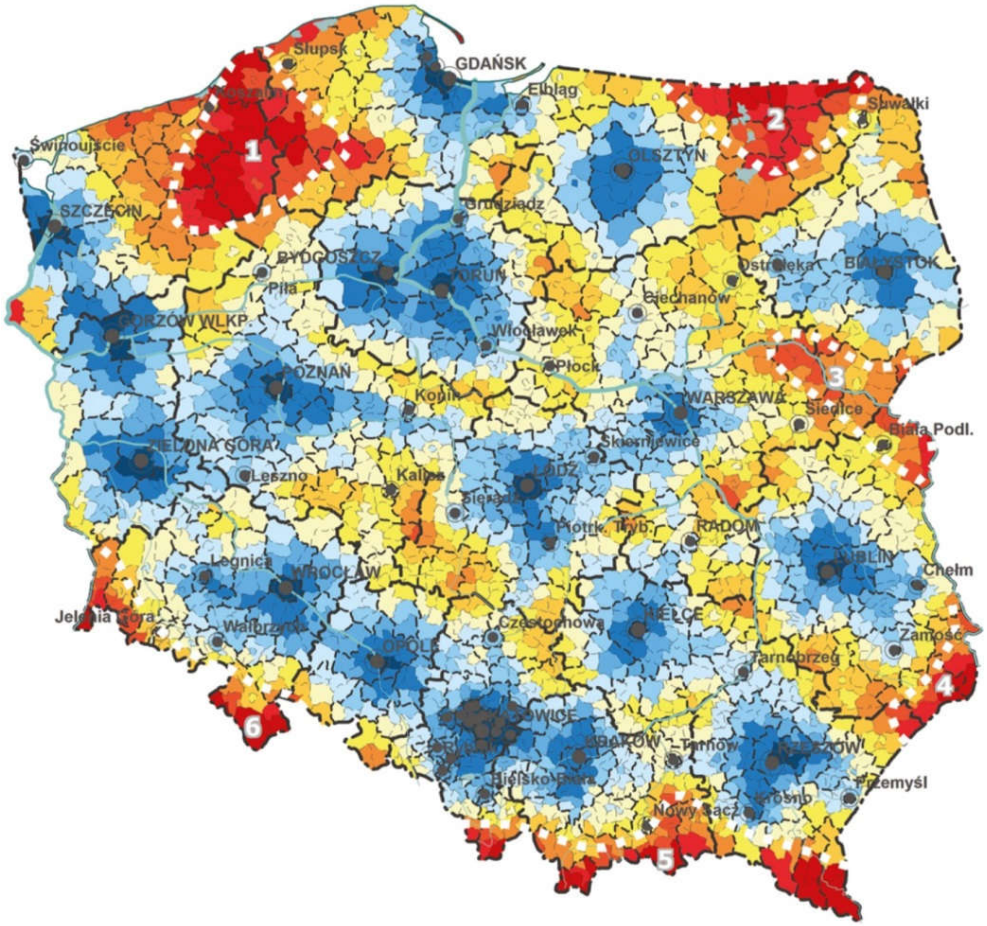
Źródło: Ocena wpływu projektów drogowych realizowanych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych na zwiększenie dostępności transportowej województw - pod kierunkiem dr Piotra Rosika

Ryc. 87. Zróżnicowanie przestrzenne wartości wskaźnika MDT (międzygałęziowej dostępności transportowej) w 2010 r. w skali kraju



Źródło: T. Komornicki i in. - Dostępność transportowa Polski Zachodniej
nie uwzględnia oddanej do użytku w 2010 r. części drogi S3 w relacji Szczecin-Gorzów)

Ryc. 88. Syntetyczny wskaźnik peryferyjności czasowej wg gmin w 2012 r.



Źródło: IGiZP PAN,2016

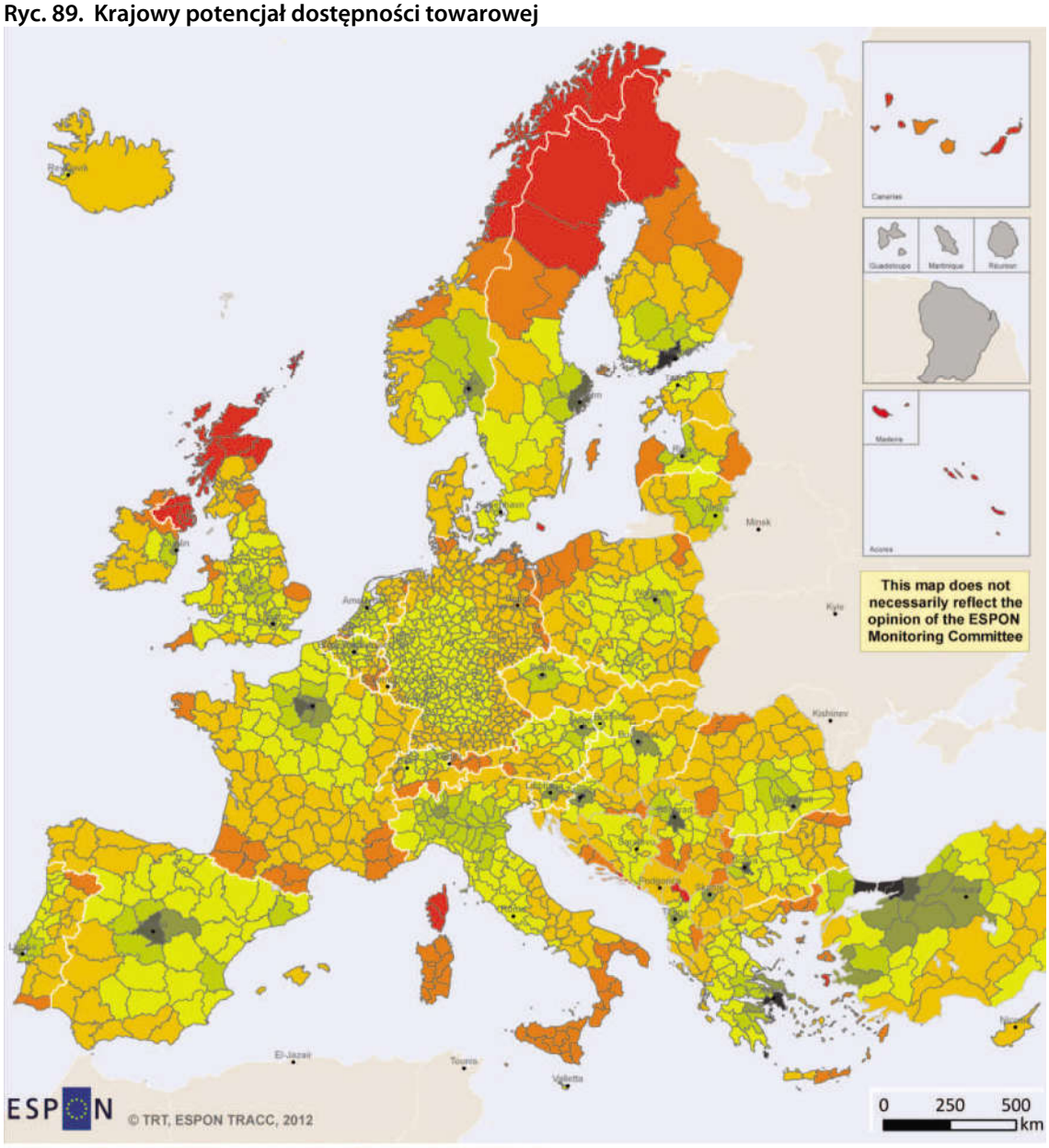
Parametry dostępności obliczone w wyniku wyżej wymienionych analiz nie uwzględniały istotnych z punktu widzenia województwa inwestycji ukończonych w latach 2012-2014. W wyniku oddania do użytku w 2012 r. części autostrady A2 od granicy z Niemcami do Warszawy oraz kolejnych odcinków drogi ekspresowej S3 w latach 2012, 2013 i 2014 z włączeniem do autostrady A2, nastąpiła zauważalna poprawa w zakresie drogowej dostępności czasowej w relacji Szczecin-Warszawa oraz w relacji z innymi ośrodkami wojewódzkimi centralnej Polski (Poznań, Łódź).

Sytuacja dostępności północno-wschodniej części województwa ulegnie poprawie na skutek rozpoczętych inwestycji. Po wybudowaniu drogi ekspresowej S6 czas przejazdu ze Szczecina do Koszalina ulegnie skróceniu o ok. 30 min. (ze 120 do 90 min), co spowoduje zmniejszenie obszaru o najgorszej dostępności do ośrodków wojewódzkich. Zdecydowana poprawa dostępności drogami kołowymi dla tego obszaru, możliwa będzie dopiero po wybudowaniu drogi S11 z Koszalina do Poznania.

Peryferyjne położenie względem centrum kraju nie oznacza położenia na peryferiach Europy. Bliskość granicy z Niemcami i dostępność do zachodnioeuropejskiej sieci autostrad i linii kolejowych sprawia, że dostępność województwa względem całej Europy jest jedną z najwyższych w kraju. Najkrótsze polskie połączenie promowe przez Bałtyk warunkuje również najlepszą dostępność do Skandynawii. Dodatkowo należy dodać, że Port w Szczecinie jako jedyny w Polsce jest włączony w europejską sieć śródlądowych dróg wodnych TEN-T.

Dla poprawy dostępności istotne znaczenie ma również modernizacja linii kolejowych, w celu umożliwienia zwiększenia prędkości rozkładowej pociągów, a tym samym skrócenia czasu podróży. Dotyczy to zarówno linii w relacjach wewnątrzkrajowych (zwłaszcza na kierunku Szczecin-Poznań, Szczecin-Koszalin-Gdańsk), jak i w połączeniach transgranicznych szczególnie z Berlinem.

Ryc. 89. Krajowy potencjał dostępności towarowej



Źródło: ESPON TRACC Transport Accessibility at Regional/Local Scale and Patterns in Europe (Final Report 2015)

Innym ważnym problemem związanym z położeniem regionu jest dostęp do całego pasa nadmorskiego, brzegów morskich wód wewnętrznych oraz małych portów i przystani, w kontekście ruchu turystycznego, a więc o znacznych wahaniach sezonowych (zob. rozdz. 3.6.9. Turystyka). Dotyczy to zarówno ruchu wewnętrznego, jak i zewnętrznego z terenu kraju i w części z zagranicy (głównie z Niemiec). Pomiary średniego dobowego natężenia ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich nie odzwierciedlają faktycznego natężenia w sezonie letnim na drogach prowadzących nad morze, kiedy to ujawniają się rzeczywiste braki w przepustowości dróg. Istotny jest również brak stałego połączenia między wyspami Uznam i Wolin. Niebagatelne znaczenie dla poprawy dostępności zewnętrznej i wewnętrznej regionu ma rozbudowa sieci dróg ekspresowych, budowa obwodnic, a także modernizacje pozwalające zwiększyć prędkość na liniach kolejowych.

3.7.3. Sieć dróg kołowych

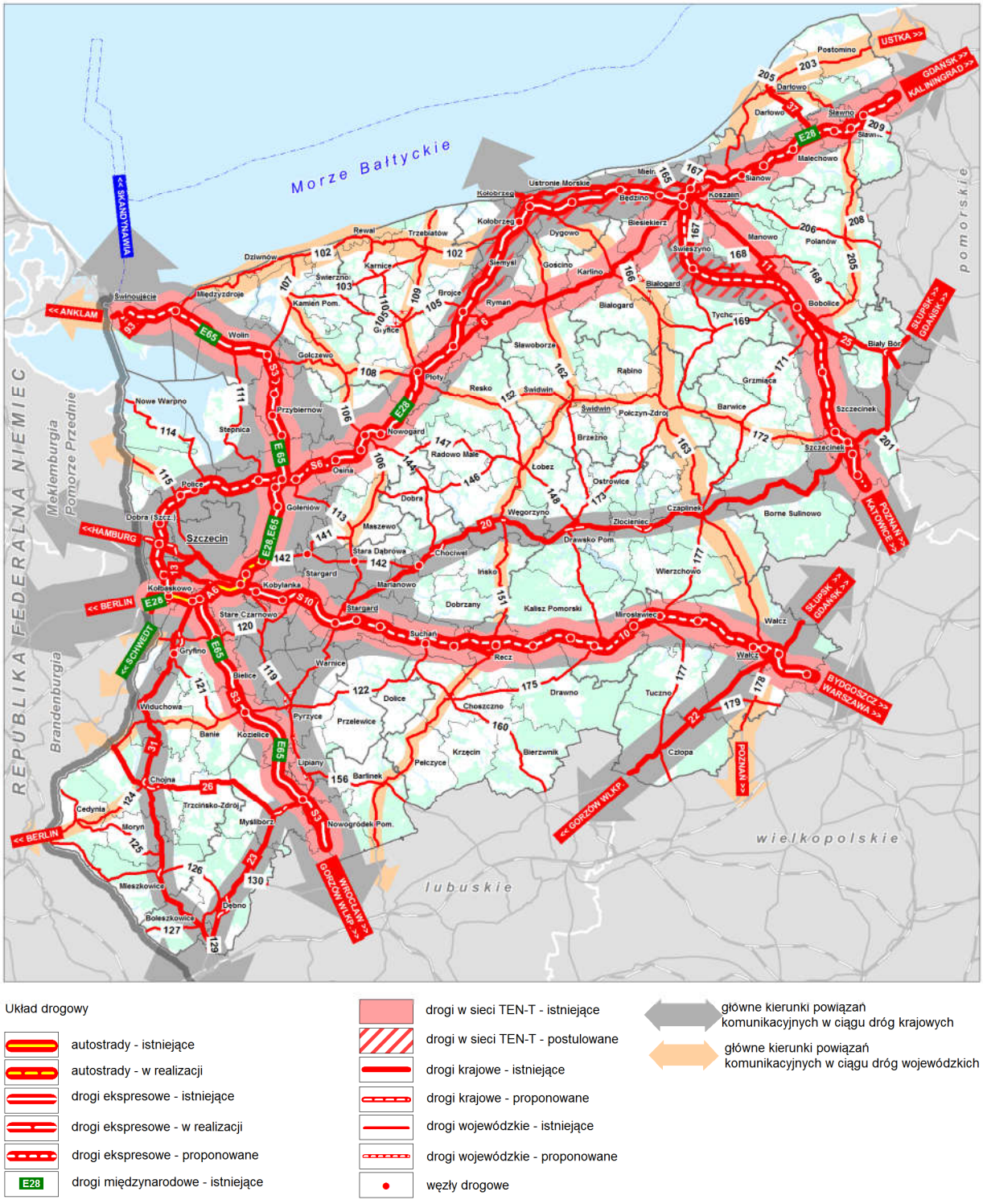
Sieć publicznych dróg kołowych w województwie w 2015 r. wynosiła 19 919,3 km, z czego 12702,3 km to drogi utwardzone ulepszone. Na terenie województwa spośród 1136,3 km dróg krajowych 25,3 km to autostrady, a 135,1 km to drogi ekspresowe. Wskaźnik gęstości dróg twardych ulepszonych (55,5/ km^2) jest po województwie warmińsko-mazurskim najniższy w kraju (średnio w Polsce 85,8/ km^2). Na wskaźnik ten wpływa niska gęstość zaludnienia i struktura sieci osadniczej, co obrazuje wskaźnik gęstości dróg ulepszonych na 10 tys. mieszkańców (74,3), który przekracza średnią krajową (69,8).

Tabela 31. Publiczne drogi kołowe w Polsce w 2015 r.

	Drogi ogółem (km)	O nawierzchni twardej ulepszonej						
		(Km)	W tym odsetek wg kategorii (%)				Wskaźnik gęstości dróg	
			krajowe	wojewódzkie	powiatowe	gminne	gęstość na km^2	na 10 tys. ludności
POLSKA	419 636	268 365	7,2	10,8	41,4	40,6	85,8	69,8
ŁÓDZKIE	26 261	18 553	7,7	7,3	39,2	45,8	101,8	74,4
MAZOWIECKIE	54 160	34 633	7,0	8,7	39,3	45,0	97,4	64,7
MAŁOPOLSKIE	30 153	22 369	4,9	6,5	29,0	59,7	147,3	66,3
ŚLĄSKIE	25 417	20 288	6,0	7,5	29,8	56,7	164,5	44,4
LUBELSKIE	36 210	20 468	5,3	10,9	44,9	38,8	81,5	95,7
PODKARPACKIE	20 839	15 447	5,7	11,0	40,8	42,5	86,6	72,6
PODLASKIE	26 597	11 841	8,4	10,8	50,2	30,6	58,7	99,6
ŚWIĘTOKRZYSKIE	17 490	12 290	6,1	8,8	45,3	39,7	104,9	97,8
LUBUSKIE	14 976	7 608	11,9	20,7	42,1	25,3	54,4	74,7
WIELKOPOLSKIE	40 795	26 261	6,6	10,7	42,3	40,4	88,0	75,6
ZACHODNIOPOMORSKIE	19 919	12 702	8,9	17,2	51,8	22,1	55,5	74,3
DOLNOŚLĄSKIE	23 805	18 185	7,7	13,1	43,7	35,4	91,2	62,6
OPOLSKIE	10 482	7 853	9,9	12,6	46,0	31,5	83,4	78,8
KUJAWSKO-POMORSKIE	26 990	15 289	7,9	11,2	42,9	38,0	85,1	73,3
POMORSKIE	22 804	12 195	7,5	14,8	41,8	36,0	66,6	52,8
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	22 740	12 379	10,7	15,7	52,5	21,1	51,2	86,0

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 90. Infrastruktura transportowa - układ drogowy

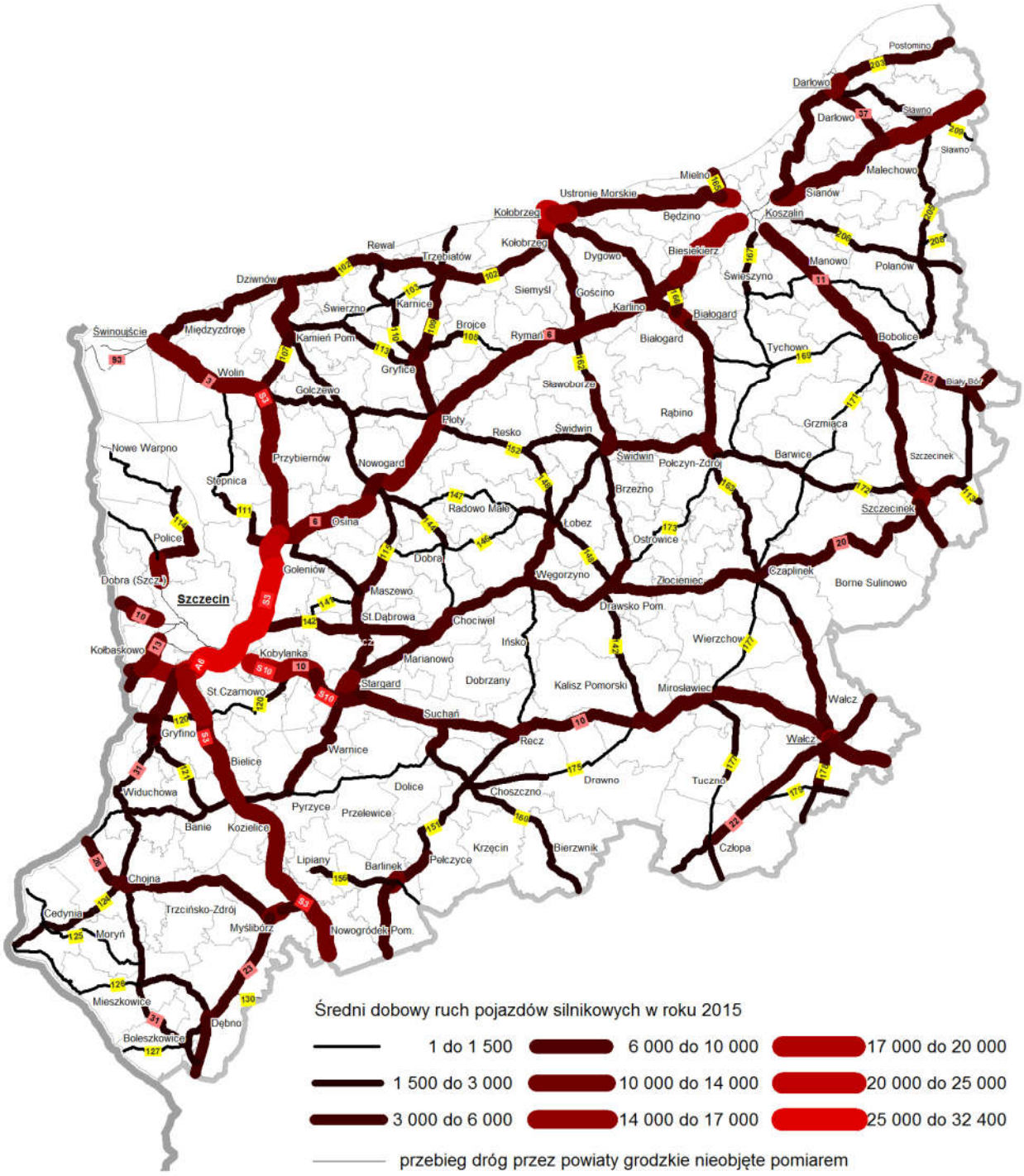


Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich odpowiada w dużej mierze rozkładowi sieci osadniczej i klasie dróg. Największym ruchem obciążone są drogi w zachodniej części województwa, w tym w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, a nieco mniejszym w Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkim Obszarze Funkcjonalnym. Najsilniej obciążonymi drogami jest ciąg drogi nr 3 (wraz z odcinkiem autostrady A6) miedzy Gorzowem a Świnoujściem od 10 tys. do 30 tys. poj/dobę , ruch powyżej 10 tys. poj./dobę odbywa się również na odcinkach drogi nr 6 (Szczecin-Płoty i Biesiekierz-Koszalin-granica województwa). Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich cechuje się dużym zróżnicowaniem. Największy ruch odnotowano na przejściach przez miejscowości: Kołobrzeg, Darłowo, Stargard (od 18,8 tys. do 11,5 tys. poj./dobę), a na odcinkach poza miejskich - na końcowych odcinkach dróg prowadzących nad

morze tj. DW 102 (odcinek Rościęcino-Kołobrzeg), DW107 (Dziwnówek-Kamień Pomorski 8,5 tys) i DW 165 Mielno-Mścice 7,7 tys. Największe natężenie ruchu na całym przebiegu dróg wojewódzkich odnotowuje się na drogach nadmorskich 102 i 203 oraz na drodze 163. Warto podkreślić, iż pomiary dotyczą ruchu średniorocznego, w sezonie letnim jest on wielokrotnie wyższy. Na 32 odcinkach dróg wojewódzkich ruch nie przekracza 1000 poj./dobę (odcinki leżące na obrzeżach województwa na zachodzie:114, 122, 125,126,127, na wschodzie 168,171,208, oraz w centrum na terenach najsłabiej zaludnionych 146, 147, 151, 167,175).

Ryc. 91. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach wojewódzkich i krajowych w 2015 r.

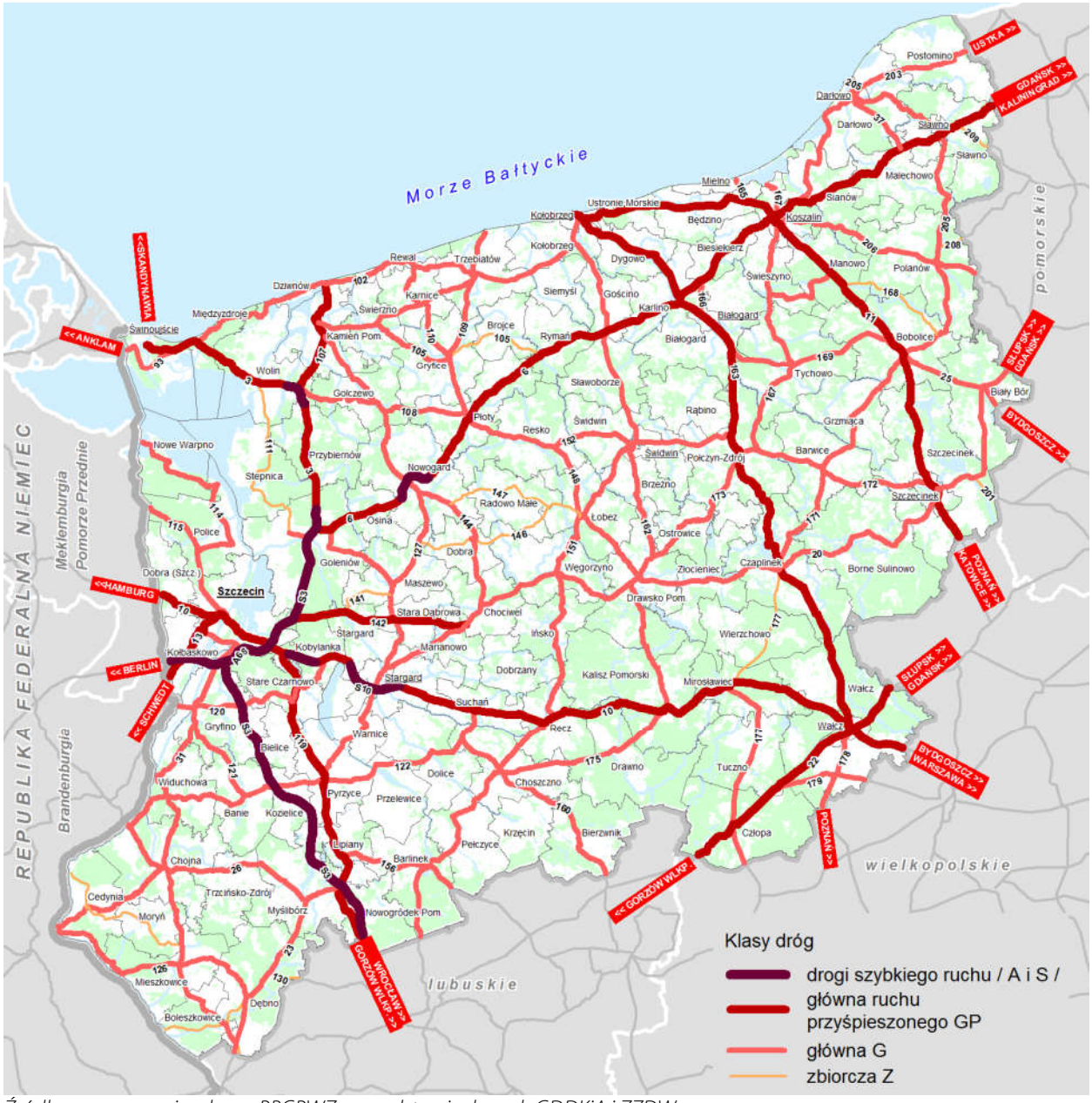


Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie pomiarów ruchu ZZDW i GDDKiA.

Pod względem stanu technicznego i funkcjonalnego dróg kołowych najlepiej wypadają drogi krajowe (700 km, ok. 65% w stanie dobrym niewymagającym prac remontowych, 11% wymaga remontu). W gorszym stanie są drogi wojewódzkie. Prowadzone w ostatnich latach inwestycje poprawiły ich stan, jednakże nadal 35% dróg jest w stanie złym, 25% w stanie niezadowalającym, a tylko 40% jest w stanie dobrym i zadawalającym, 30% dróg nie posiada wystarczającej szerokości jezdni, poza tym na zdecydowanej większości sieci występują nienormatywne,

niebezpieczne dla ruchu łuki poziome i pionowe, a także niebezpieczne i uciążliwe dla mieszkańców oraz użytkowników dróg przejścia przez miejscowości itp.

Ryc. 92. Klasyfikacja techniczna sieci drogowej (2016 r.)



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GDDKiA i ZZDW

Uwarunkowania środowiskowe

Poważnym problemem w rozwoju sieci transportowej regionu jest kwestia pogodzenia wymogów koniecznej ochrony przyrodniczych obszarów chronionych, w tym obszarów w sieci Natura 2000 i korytarzy ekologicznych (nieobjętych prawną formą ochrony). Istniejąca infrastruktura i planowane inwestycje drogowe wielokrotnie kolidują z tymi obszarami, stanowiąc bariery uniemożliwiające migracje organizmów żywych. Dlatego też istotny jest kompromis pomiędzy oczekiwanym rozwojem sieci transportowej, przy jednoczesnym uwzględnieniu niekorzystnego wpływu inwestycji na środowisko a obszarami, które bezwzględnie powinny być chronione, przede wszystkim przez budowę jak największej liczby przepustów, przejść dla zwierząt, zarówno przy budowie nowych dróg, jak i przebudowie istniejących.

Realizacja inwestycji drogowych wymaga (zgodnie z obowiązującymi przepisami) przeprowadzenia procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, a w jej wyniku wyboru najkorzystniejszego wariantu przebiegu uwzględniającego minimalizowanie strat w środowisku.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Z uwagi na powszechny dostęp i użytkowanie dróg kołowych przez ogół społeczeństwa ważnym wyzwaniem jest sukcesywne poprawianie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zmniejszenie liczby wypadków, kolizji ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych.

Mimo zauważalnej poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach, sytuacja Polski, na tle krajów Unii Europejskiej wygląda wręcz tragicznie. Liczba zabitych w wypadkach drogowych na 1 mln mieszkańców wynosiła w 2013 r. 87, przy średniej w UE na poziomie 52 (w UE jedynie w Rumuni ten wskaźnik jest wyższy niż w Polsce i wynosi 92). Najbezpieczniejsze pod tym względem kraje to Szwecja, Holandia, Wielka Brytania i Dania, w których wskaźnik ten osiąga wartości 28-32, czyli ponad trzykrotnie mniej niż w Polsce.

Statystyki wypadków, w Polsce i województwie zachodniopomorskim, z ostatnich lat uwidaczniają wyraźną tendencję spadkową dla wszystkich zdarzeń drogowych przy jednoczesnym stałym wzroście pojazdów mechanicznych i uczestników ruchu drogowego. Szczególnie istotny jest spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 1mln mieszkańców - zmniejszył się on w województwie ze 143 w 2003 r. do 72,9 w 2015 r (w Polsce wskaźnik ten spadł odpowiednio ze 148 do 76,4).

Tabela 32. Liczba wypadków drogowych i ich ofiary w 2015r.

Województwo	Ofiary śmiertelne	Ranni	Wypadki ogółem
zachodniopomorskie	125	1 470	1 298
lubuskie	92	786	639
pomorskie	170	3 347	2 675
wielkopolskie	245	2 523	2 196
Polska ogółem	2 938	39 778	32 967

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS (2015)

Z raportu EuroRAP (European Road Assessment Programme)[41] obejmującego lata 2010-2012 i opracowanej mapy ryzyka indywidualnego na drogach krajowych województwa zachodniopomorskiego (opublikowanej w grudniu 2013 r.) wynika, że:

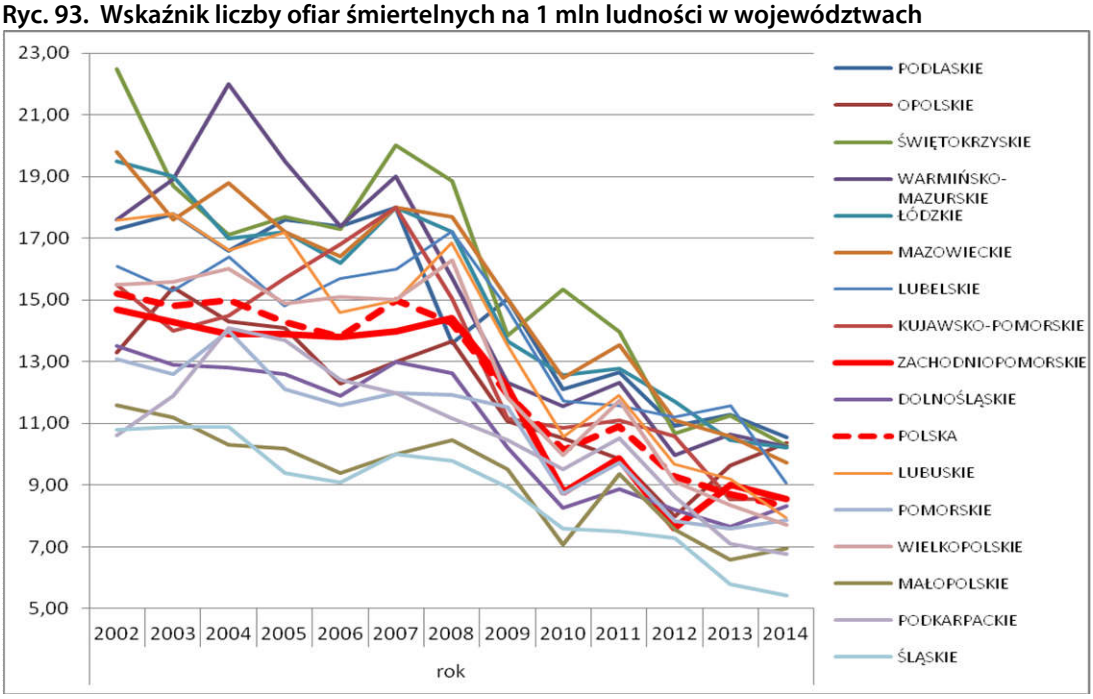
- 11% długości dróg krajowych to "czarne odcinki" o najwyższym poziomie ryzyka,
- 47% długości dróg krajowych to "czarne i czerwone odcinki" o nieakceptowalnym poziomie ryzyka,
- 22% wszystkich poważnych wypadków miało miejsce na "czarnych odcinkach",
- 24% długości dróg krajowych spełnia kryteria bardzo małego i małego ryzyka przyjęte przez EuroRAP, jako poziom ryzyka akceptowanego dla podstawowej sieci dróg.

W stosunku do okresu 2005-2007:

- o 41% zmniejszyła się długość „czarnych odcinków",
- o 35% zmniejszyła się długość „czarnych i czerwonych odcinków",
- o 21% zwiększyła się długość „żółtych i zielonych odcinków".

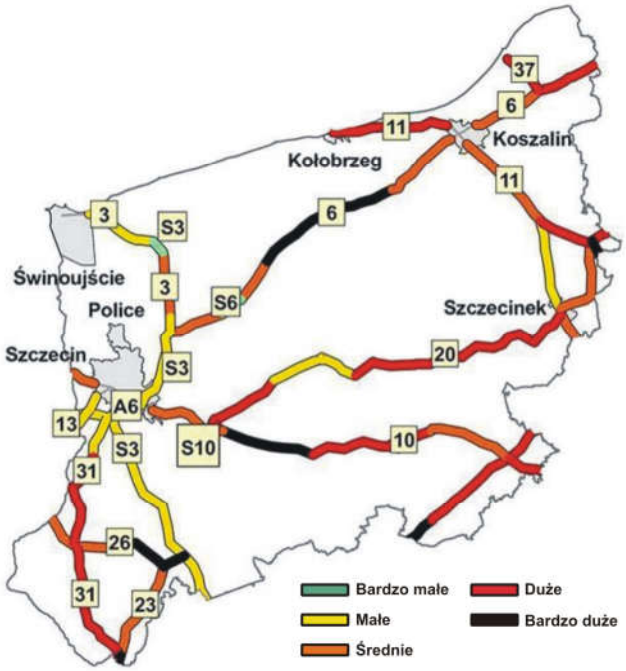
[41] Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach (European Road Assessment Programme) międzynarodowa organizacja pożytku publicznego zajmująca się badaniem bezpieczeństwa ruchu drogowego

Ryc. 93. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 1 mln ludności w województwach



Źródło Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS:

Ryc. 94. Mapa ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w województwie zachodniopomorskim w latach 2010-2012



Źródło: EuroRAP - http://eurorap.pl

Mapa prezentuje poziomy ryzyka bycia ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną w wypadku drogowym na sieci dróg krajowych w Polsce. Ryzyko przedstawiono za pomocą pięciostopniowej skali: kolor zielony oznacza najniższą klasę ryzyka (najwyższy poziom bezpieczeństwa), a kolor czarny najwyższą klasę ryzyka (najniższy poziom bezpieczeństwa). Ryzyko indywidualne dotyczy każdego użytkownika dróg i mierzone jest częstością wypadków z ofiarami śmiertelnymi i ciężko rannymi na każdym odcinku drogi w stosunku do liczby pojazdów, które przejeżdżają przez ten odcinek

Polska przystępując do Unii Europejskiej przyjęła zobowiązanie do realizacji unijnego celu, sformułowanego w Białej Księdze Europejskiej Polityki Transportowej UE do roku 2010 uszczegółowionej w 2003 r. w Europejskim Programie Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, którym jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprzez m.in. zmniejszenie o połowę liczby zabitych w wypadkach drogowych w ciągu dziesięciu lat. Strategia działań zmierzających do osiągnięcia wspólnych unijnych celów została ujęta w Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005 - Krajowy Program BRD, przyjętym przez Radę Ministrów 19 kwietnia 2005 r. Stanowi on podstawę dla wdrażania instrumentów realizujących przyjęte cele.

Jednym z przyjętych i realizowanych instrumentów jest Program Uspokojenia Ruchu (opracowany przez Ministerstwo Infrastruktury do realizacji w latach 2009-2014). Zgodnie z założeniami jego realizacja ma doprowadzić do obniżenia liczby wypadków i rannych o 70%, liczby zabitych w wypadkach o 85%, liczby kolizji o 40%.

Oprócz Programu Uspokojenia Ruchu realizowane są również inne, komplementarne działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa na drogach:

- Program bezpieczeństwa ruchu drogowego GDDKiA „Drogi Zaufania",
- Program Budowy Dróg Krajowych 2014-2023,
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko,

oraz regionalne programy operacyjne.

Założony cel strategiczny Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005, jakim było zmniejszenie do roku 2013 liczby ofiar śmiertelnych o ponad 50%, w stosunku do roku 2003, tj. nie więcej niż 2800 ofiar śmiertelnych rocznie, nie został osiągnięty (liczba ofiar śmiertelnych przekraczała w 2003 r. 5 tys., zaś w roku 2011 wciąż przekraczała 4 tys.). Tym samym określona w programie Wizja ZERO dla Polski oddala się w czasie.

Szczegółowe informacje nt. działań realizowanych na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym działań realizowanych na obszarze województwa zachodniopomorskiego, zawarte są w sprawozdaniu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego - *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2012 r.* - przyjętym przez Radę Ministrów 24 maja 2013 r.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, rewiduje dotychczasowe działania i formułuje ponownie wizję (ZERO zabitych na polskich drogach), cele główne, etapowe i system realizacji.

Województwo zachodniopomorskie opracowało w 2010 r. własną strategię „Zachodniopomorska wizja ZERO", w której jako cel główny zapisano: osiągnięcie zdecydowanej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie, polegającej na znacznym ograniczeniu liczby wypadków, w szczególności z ofiarami śmiertelnymi. Sformułowano również cele szczegółowe:

- dostosowanie istniejącego systemu organizacyjnego BRD w województwie do potrzeb realizacji jego celów,
- kształtowanie bezpiecznych postaw użytkowników dróg w zakresie uczestniczenia w ruchu drogowym,
- wdrożenie warunków bezpiecznego korzystania z dróg przez pieszych i rowerzystów,
- utrzymanie, eksploatacja i budowa bezpiecznej infrastruktury drogowej,
- usprawnienie ratownictwa drogowego,

przypisując im podmioty realizujące i priorytetowe działania.

Oczekiwanym rezultatem realizacji strategii jest zmniejszenie liczby wypadków, w tym z ofiarami śmiertelnymi, o co najmniej 50% do 2020 r. (czyli liczba wypadków nie większa niż 909, a ofiar śmiertelnych niż 101).

3.7.4. Infrastruktura kolejowa

Województwo zachodniopomorskie, mimo istotnych ubytków w sieci i w połączeniach kolejowych powstałych w ostatnich latach, charakteryzuje się stosunkowo dobrym skomunikowaniem z pozostałą częścią kraju i Europy - bezpośrednio w kierunku Berlina i Hamburga, a także w kierunku Skandynawii (połączenia promowe ze Świnoujścia). Likwidacja linii oraz pogorszenie stanu technicznego powodują odcięcie od połączeń kolejowych kolejnych miast, w tym dwóch miast powiatowych Myśliborza i Pyrzyc. Poważnym mankamentem sieci jest brak bezpośredniego połączenia z centrum Świnoujścia oraz ważnym ośrodkiem oddziałującym na południe województwa - Gorzowem Wlkp. Istotnym niedostatkiem sieci kolejowej i połączeń pasażerskich jest ponadto niewielka obsługa kolejowa pasa nadmorskiego.

Długość eksploatowanych linii kolejowych (według danych z GUS na rok 2015) wynosi ogółem 1183 km, z czego 422 km to linie co najmniej dwutorowe. Długość linii zelektryfikowanych wynosi 750 km. 790,8 km linii kolejowych województwa zostało uwzględnionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 20 marca 2007 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz.U. nr 61, poz. 412). 298 km to linie o znaczeniu europejskim objęte umowami AGC i AGTC.

Gęstość linii kolejowych wyrażona stosunkiem długości linii do 100 km^2 powierzchni województwa wynosi 5,2 przy średniej krajowej 6,2. Na 1000 mieszkańców przypada 0,69 km linii eksploatowanych (w Polsce 0,50 km).

Linie eksploatowane wyłącznie w ruchu towarowym oraz nieczynne do potencjalnego wykorzystania i ewentualnego uruchomienia połączeń pasażerskich:

– **nr 406 Szczecin-Trzebież** - linia obecnie eksploatowana w ruchu towarowym, dla której przewiduje się funkcjonowanie w ramach kolei metropolitalnej SOM,

- **nr 410 Złocieniec-Kalisz Pom.** (dalej w kierunku Choszczna i Barlinka), do lutego 2012 r. realizowano połączenie w relacji Kalisz Pom. Miasto-Stargard, obecnie eksploatowana w ruchu towarowym na odcinku Złocieniec-Mirosławiec,
- **nr 411 Stargard-Pyrzyce/nr 422 Lipiany-Głazów** - linia obecnie eksploatowana w ruchu towarowym, której dalszy przebieg w kierunku Myśliborza i Kostrzyna nad Odrą (linią 430) został przerwany na węźle „Myślibórz" drogi ekspresowej S3,
- **nr 418 Sławno-Darłowo -** linia, na której zawieszono ruch pociągów w grudniu 2011 r.,
- **nr 421 Świdwin-Smardzko** - eksploatowana w ruchu towarowym na potrzeby wojska,
- **nr 431 Police-Police Chemia -** eksploatowana w ruchu towarowym.

W połączeniach transgranicznych wykorzystywane są linie:

- **nr 408 Szczecin Główny-Stobno-granica państwa** (kierunek Grambow i dalej Neubrandenburg, Schwerin),
- **nr 409 Szczecin Gumieńce-granica państwa** (kierunek Tantow i dalej w kierunku Berlina),
- linia kolejowa **UBB Świnoujście Centrum-Seebad Heringsdorf**, linia o długości 7,77 km, łącząca Świnoujście z Heringsdorf.
- promowa linia kolejowa **Świnoujście-Ystad** w ciągu międzynarodowej linii kolejowej E59 Malmo-Ystad przez Szczecin, Poznań, Wrocław do Wiednia.

Ponadto na terenie województwa znajdują się linie kolei wąskotorowej, które wymagają rewitalizacji, ewentualnie odbudowy rozebranych odcinków i dostosowania do potrzeb ruchu turystycznego:

- Gryfice-Niechorze-Trzebiatów-Gryfice, czynna sezonowo na odcinku z Gryfic do Pogorzelicy,
- Koszalin-Manowo-Świelino,
- Stargard-Stara Dąbrowa-Ińsko, z odgałęzieniem ze Starej Dąbrowy w kierunku Dobrej.

Pomimo trwającego procesu modernizacji i remontów linii kolejowych, w wyniku długoletnich zaniedbań, stan linii kolejowych i obiektów infrastruktury kolejowej jest niezadowalający i wymaga poprawy - zwłaszcza w miejscach o ograniczeniach prędkości przejazdu oraz ograniczonej przepustowości. Przekłada się to na spadek konkurencyjności przewozów kolejowych względem komunikacji samochodowej. W ciągu ostatnich kilku lat udało się zmodernizować i zrewitalizować kilka odcinków, mających duże znaczenie dla regionu (linia nr 403 Stargard-Ulikowo-Piła, nr 402 Goleniów-Kołobrzeg-Koszalin z budową łącznicy do Portu lotniczego Szczecin Goleniów).

W układzie magistralnym najniższy standard i najgorsze parametry ruchu posiada linia C-E59 od Szczecina w kierunku Wrocławia. Dla połączeń z Europą Zachodnią istotna będzie modernizacja linii 408 Szczecin Gumieńce-granica państwa (kierunek Tantow) oraz odcinek (od granicy do Passow po stronie niemieckiej).

Ważnym odcinkiem kolejowym jest linia 210 Runowo Pomorskie-Szczecinek Ta dwutorowa niezelektryfikowana linia zapewnia dostępność do ważnych miast w centralnej i wschodniej części województwa (Szczecinek ,Czaplinek, Złocieniec, Drawsko Pomorskie). Wobec braku perspektyw poprawy dróg kołowych oraz faktu omijania centrum województwa przez istniejące i planowane drogi ekspresowe, centrum województwa staje się obszarem o najgorszej dostępności czasowej do większych miast województwa i kraju. W związku z powyższym, to kolej powinna przejąć ważniejszą rolę w poprawie dostępności tego terenu, co wymaga modernizacji linii 210, w celu skrócenia czasu przejazdu pociągów.

Ważnym zagadnieniem związanym z rangą portów w Szczecinie i Świnoujściu, jest stan infrastruktury kolejowej w ich granicach. W wyniku zrealizowania projektu przebudowy infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu (POIiŚ 7.2-14) stan inwestycji uległ poprawie. Przebudowie i zmodernizowaniu poddano łącznie 35 927,0 m torów oraz 134 rozjazdy. Zakresem projektu objęte były elementy infrastruktury kolejowej trzech bocznic portowych: „Port Handlowy Świnoujście", „Szczecin Port Masówka" i „Szczecin Port Drobnica". Efektem realizacji projektu jest dostosowanie parametrów torów kolejowych w portach do wymogów taboru eksploatowanego na trasach międzynarodowych magistrali kolejowych E-59 oraz CE-59.

Ryc. 95. Maksymalne prędkości rozkładowe na eksploatowanych liniach kolejowych (stan na 15.12.2015 r.)



Źródło: Opracowanie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 01.03.2016 r.

W dokumencie „Analiza odcinków sieci kolejowej o ograniczonej przepustowości", wykonanym przez Urząd Transportu Kolejowego, wskazano następujące odcinki o ograniczonej przepustowości:

- **Linia kolejowa nr 401** na odcinku Świnoujście Przytór-Świnoujście Port.

  Na końcowym 5-kilometrowym odcinku linii trakcja elektryczna nad torem parzystym jest zdemontowana, w związku z tym wykorzystywany jest tylko jeden tor. Ponadto linia ta obsługuje pasażerski ruch regionalny i dalekobieżny (szczególnie w sezonie letnim) oraz jest intensywnie wykorzystywana w ruchu towarowym.

- **Linia kolejowa nr 402** na odcinku Koszalin-Kołobrzeg oraz stacja Kołobrzeg.

  Jest to 42-kilometrowy odcinek, na którym istnieją tylko dwie czynne stacje umożliwiające mijanie się pociągów. Stacja Kołobrzeg dysponuje jedynie trzema długimi krawędziami peronowymi, co powoduje problemy z podstawianiem pociągów w sezonie letnim.

- **Linia kolejowa nr 402** na odcinku Kołobrzeg-Goleniów oraz stacja Gryfice.

  Ten 100-kilometrowy odcinek jest niezelektryfikowany, a długie odstępy między posterunkami (ok.20 km) ograniczają możliwość krzyżowania pociągów i silnie wpływają na zdolność przepustową trasy Kołobrzeg-Goleniów-Szczecin. Przepustowość stacji Gryfice jest ograniczona poprzez brak semafora wyjazdowego w kierunku Goleniowa.

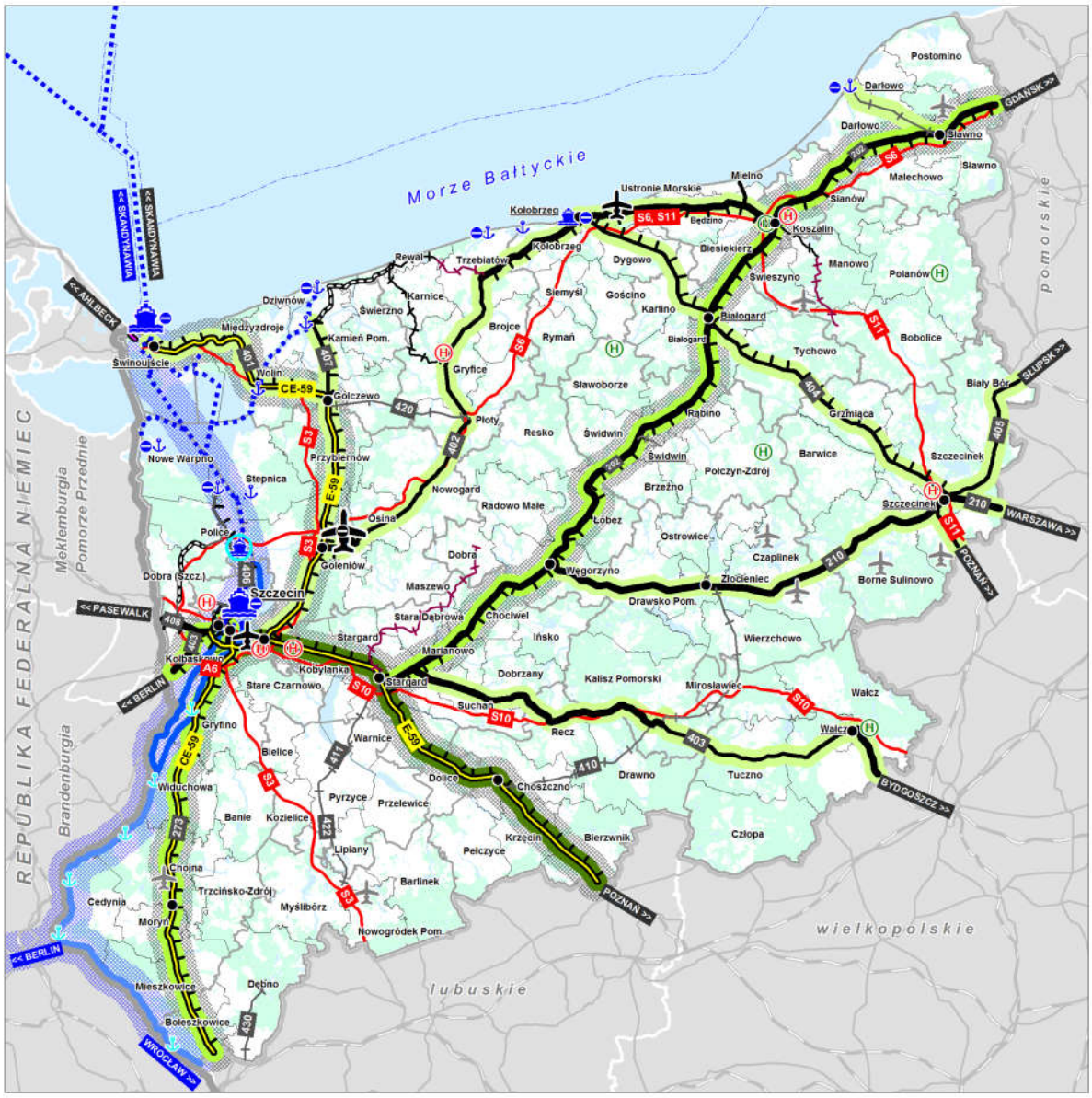
- **Linia kolejowa nr 403 Piła Północ-Ulikowo** na odcinku Wałcz-Kalisz Pomorski.

  Jest to 44-kilometrowy odcinek jednotorowy, niezelektryfikowany. Brak czynnych stacji umożliwiających mijanie się pociągów. Przyczynia się to do problemów w konstruowaniu rozkładów jazdy.

- **Linia kolejowa nr 405 Piła-Ustka** na odcinku Szczecinek-Słupsk.

  To 105-kilometrowy odcinek jednotorowej linii, niezelektryfikowany. Mijanie się pociągów odbywa się jedynie na stacji Miastko - co znacznie obniża przepustowość linii i utrudnia konstruowanie rozkładu jazdy. Podobna sytuacja występuje na odcinku Szczecinek-Okonek, gdzie w wyniku likwidacji możliwości mijania się pociągów na stacji Lotyń, obniżyła się przepustowość na tym odcinku linii.

Ryc. 96. Infrastruktura transportowa - kolejowa, lotnicza, morska, żeglugi śródlądowej

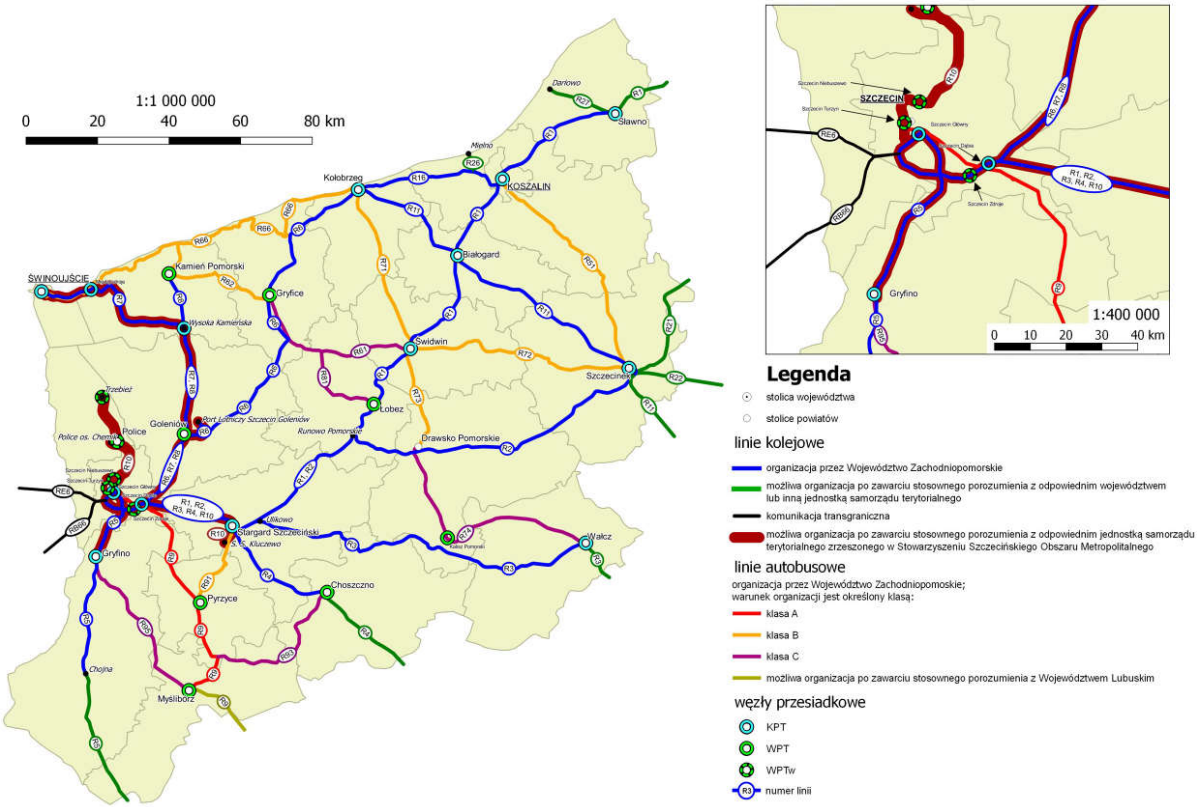

Morze Bałtyckie
REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC
Meklemburgia Pomorze Przednie
Brandenburgia
pomorskie
wielkopolskie
lubuskie
Szczecin
Świnoujście
Police
Nowe Warpno
Dziwnów
Międzyzdroje
Kamień Pom.
Wolin
Gryfino
Goleniów
Stargard
Kołobrzeg
Ustronie Morskie
Darłowo
Sławno
Koszalin
Białogard
Świdwin
Szczecinek
Drawsko Pom.
Wałcz
Chojnice
Człopa
Tuczno
Drawno
Choszczno
Dolice
Barlinek
Myślibórz
Nowogródek Pom.
Mieszkowice
Dębno
Gryfice
Trzebiatów
Mielno
Darłowo
Postomino
Malechowo
Polanów
Manowo
Bobolice
Tychowo
Biały Bór
Grzmiąca
Barwice
Połczyn-Zdrój
Czaplinek
Borne Sulinowo
Złocieniec
Wierzchowo
Mirosławiec
Kalisz Pomorski
Dobrzany
Recz
Suchań
Pyrzyce
Przelewice
Lipiany
Pełczyce
Krzęcin
Bierzwnik
Człopa
Banie
Kozielice
Bielice
Warnice
Widuchowa
Gryfino
Kobylanka
Stare Czarnowo
Marianowo
Stara Dąbrowa
Chociwel
Maszewo
Dobra (Szcz.)
Police
Nowogard
Radowo Małe
Osina
Przybiernów
Stepnica
Resko
Płoty
Rymań
Brojce
Karnice
Rewal
Dygowo
Siemyśl
Gościno
Karlino
Sławoborze
Rąbino
Brzeżno
Łobez
Ostrowice
Węgorzyno
Dobra
Golczewo
Kołobrzeg
Ustronie Morskie
Mielno
Darłowo
Sławno
Malechowo
Sianów
Koszalin
Będzino
Biesiekierz
Manowo
Polanów
Świeszyno
Białogard
Tychowo
Bobolice
Biały Bór
Grzmiąca
Barwice
Połczyn-Zdrój
Szczecinek
Czaplinek
Borne Sulinowo
Złocieniec
Wierzchowo
Drawsko Pom.
Mirosławiec
Kalisz Pomorski
Dobrzany
Recz
Suchań
Wałcz
Tuczno
Drawno
Choszczno
Dolice
Człopa
Barlinek
Myślibórz
Nowogródek Pom.
Mieszkowice
Dębno
Gryfice
Trzebiatów
Rewal
Karnice
Świerzno
Dziwnów
Międzyzdroje
Kamień Pom.
Wolin
Świnoujście
Nowe Warpno
Stepnica
Police
Dobra (Szcz.)
Goleniów
Przybiernów
Nowogard
Radowo Małe
Osina
Płoty
Resko
Rymań
Brojce
Siemyśl
Gościno
Karlino
Sławoborze
Rąbino
Brzeżno
Łobez
Ostrowice
Węgorzyno
Dobra
Maszewo
Stara Dąbrowa
Chociwel
Marianowo
Stargard
Kobylanka
Stare Czarnowo
Kołbaskowo
Gryfino
Widuchowa
Banie
Kozielice
Bielice
Warnice
Pyrzyce
Przelewice
Lipiany
Pełczyce
Krzęcin
Bierzwnik
Człopa
Chojna
Cedynia
Moryń
Trzcińsko-Zdrój
Myślibórz
Barlinek
Nowogródek Pom.
Mieszkowice
Dębno
Boleszkowice
Iński
Wierzchowo
Mirosławiec
Walcz
Złocieniec
Borne Sulinowo
Czaplinek
Szczecinek
Barwice
Połczyn-Zdrój
Grzmiąca
Biały Bór
Bobolice
Tychowo
Polanów
Manowo
Świeszyno
Sianów
Będzino
Biesiekierz
Malechowo
Sławno
Darłowo
Postomino
Ustronie Morskie
Kołobrzeg

Dekapitalizacja infrastruktury wielu linii kolejowych, w konsekwencji spadek zainteresowania komunikacją kolejową wśród potencjalnych klientów, a dodatkowo ogromne upowszechnienie transportu indywidualnego, spowodowały masowe zawieszanie kursowania pociągów oraz likwidację szeregu linii kolejowych. Działania te przyczyniły się do umniejszenia roli transportu kolejowego w regionie, co w wyniku dominacji transportu samochodowego przekłada się na wzrastające zagrożenie dla środowiska, bezpieczeństwa ruchu oraz wzrostu kongestii w transporcie drogowym.

Mimo nakładów poczynionych w ostatnich latach, zarówno infrastruktura kolejowa, jak i tabor kolejowy wymagają dalszej poprawy jakości, dzięki czemu możliwe będzie skrócenie czasu przejazdu pociągów, podniesienie komfortu podróży oraz poprawa konkurencyjności kolei wobec transportu drogowego.

3.7.5. Transport zbiorowy

Ryc. 97. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej



Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego (przyjęty Uchwałą Nr XXXVII/498/14 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 24 czerwca 2014 r.) zakłada oparcie głównie na transporcie kolejowym i uzupełniająco autobusowym, przy założeniu, że województwo będzie organizowało:

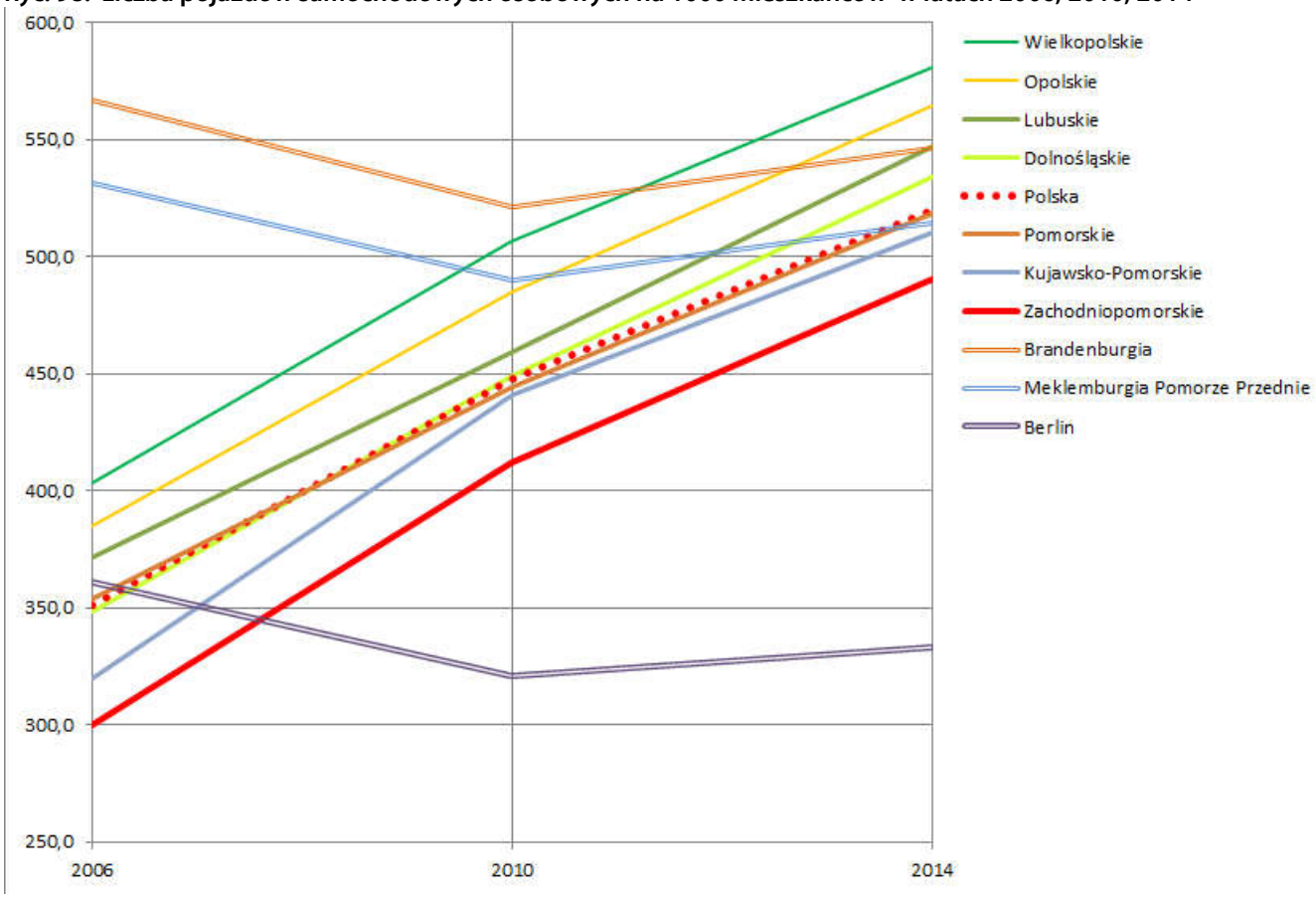
- linie komunikacyjne o charakterze regionalnym (międzypowiatowym), które pozwolą mieszkańcom regionu swobodnie podróżować pomiędzy miastami, będącymi siedzibami powiatów,
- połączenia kolejowe ze Szczecina do Republiki Federalnej Niemiec realizowane w strefie transgranicznej obejmującej województwo zachodniopomorskie i niemieckie kraje związkowe: Meklemburgia-Pomorze Przednie lub Brandenburgia.

W skład sieci komunikacyjnej, na której będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, organizowane przez województwo zachodniopomorskie wejdą:

- linie komunikacyjne, które będą łączyły Szczecin ze wszystkimi miastami będącymi siedzibami powiatów, w transporcie kolejowym - o ile pozwala na to istniejąca infrastruktura kolejowa, oraz w transporcie drogowym - na trasie łączącej Szczecin z Pyrzycami i Myślibórzem, gdzie brakuje bezpośredniej linii kolejowej łączącej te ośrodki miejskie,

- linie komunikacyjne w transporcie kolejowym, które będą łączyły miasta będące siedzibami sąsiadujących ze sobą powiatów (o ile pozwala na to istniejąca infrastruktura kolejowa),
- połączenia międzywojewódzkie w transporcie kolejowym, po zawarciu odpowiednich porozumień pomiędzy województwem zachodniopomorskim i sąsiednimi województwami (dodatkowo zastrzega się możliwość zawarcia porozumienia na organizację połączenia międzywojewódzkiego w transporcie drogowym, łączącego Szczecin i Gorzów Wielkopolski przez Myślibórz),
- linia kolejowa do Portu lotniczego Szczecin-Goleniów,
- połączenia kolejowe ze Szczecina do Republiki Federalnej Niemiec realizowane w strefie transgranicznej (w kierunku Tantow i Grambow),
- linie komunikacyjne w transporcie kolejowym wynikające z celów operacyjnych Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego,
- linie komunikacyjne w transporcie drogowym, które będą łączyły miasta będące siedzibami sąsiadujących ze sobą powiatów (o ile obecnie funkcjonują pomiędzy nimi regionalne przewozy autobusowe i brakuje bezpośrednich lub sprawnie funkcjonujących pośrednich połączeń kolejowych pomiędzy nimi).

Ryc. 98. Liczba pojazdów samochodowych osobowych na 1000 mieszkańców w latach 2006, 2010, 2014



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS, Regionaldatenbank Deutschland

W regionie, podobnie jak w całym kraju, widoczny był w ostatnich latach trend spadkowy udziału transportu publicznego w transporcie lokalnym. Stan ten, przy wciąż rosnącym wskaźniku motoryzacji, niekorzystnie wpływa na obciążenie sieci drogowej przez transport indywidualny, jak i na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Spowodował odpływ pasażerów korzystających z kolei i środków transportu publicznego oraz likwidację połączeń transportu publicznego z powodu braku rentowności.

Rozwoju wymagają systemy transportu elastycznego *(Flexible Transport Systems),* takie jak systemy „na żądanie" (systemy wywoławcze typy Call/Diall), carsharing i bikesharing (rozwiązania oparte na wspólnym użytkowaniu środka transportu), czy też carpooling (systemy oparte na wspólnych przejazdach).

Inwestycje w zakresie wymiany i odnowienia taboru - kolejowego w województwie, tramwajowego w Szczecinie, a także autobusowego w większych miastach regionu - zmieniają powoli niekorzystny trend i wizerunek całego systemu transportowego.

Priorytetami w zakresie transportu publicznego są poprawa jakości i konkurencyjności w stosunku do transportu indywidualnego w regionie, szczególnie w obszarach aglomeracyjnych i na obszarach turystycznych w szczycie sezonu m.in. poprzez: wprowadzenie ułatwień i zachęt dla organizowania zintegrowanych sieci transportowych, wymianę taboru, rozbudowę i modernizację infrastruktury, zwiększenie częstotliwości kursowania, rozwijanie elastycznych usług transportowych, polepszanie komfortu oraz skrócenie czasu podróży.

W funkcjonujących systemach transportu publicznego ważnym zagadnieniem jest dostęp z ostatniego przystanku do miejsca docelowego. Ta odległość jest najtrudniejsza i najkosztowniejsza do obsłużenia (tzw. „problem ostatniej mili").

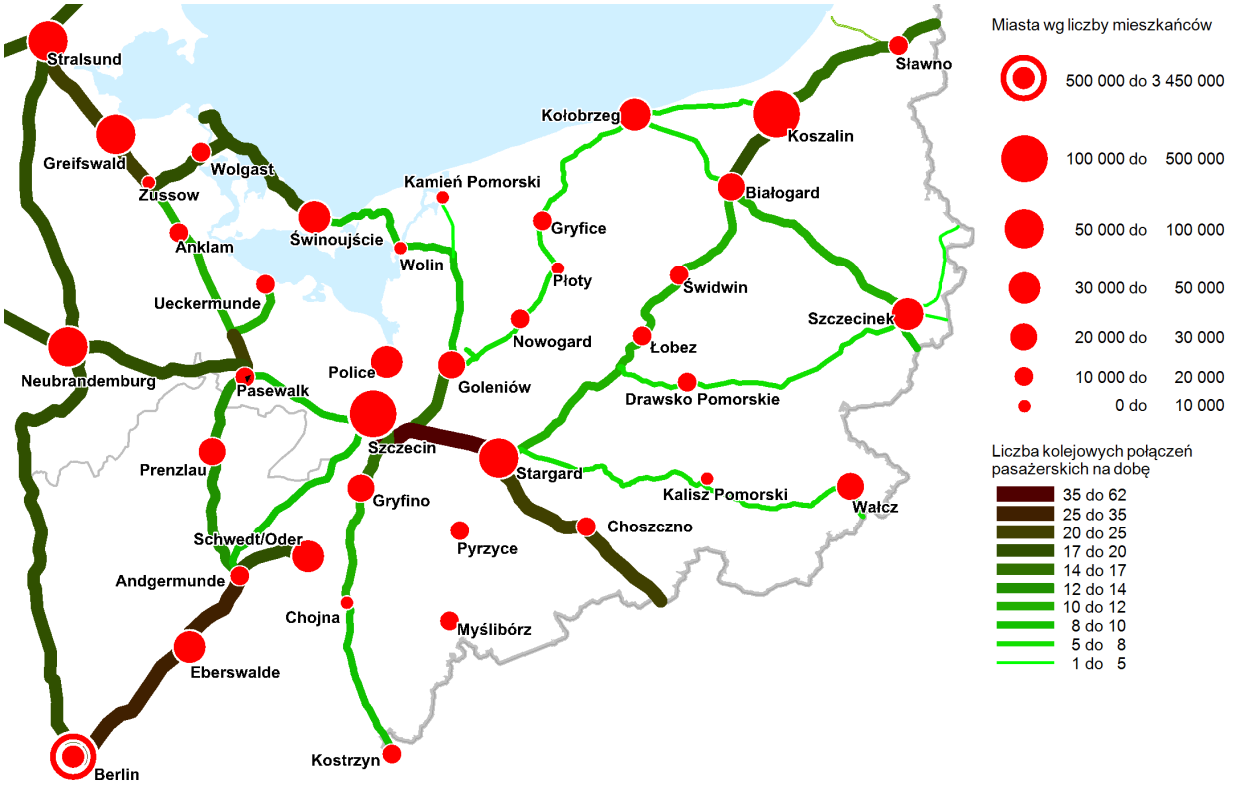
System publicznego transportu „na żądanie" został uruchomiony między innymi w Szczecinie w dzielnicy Podjuchy, gdzie zapewnia mieszkańcom możliwość łatwego dostępu do regularnych linii komunikacji miejskiej oraz ułatwia przemieszczanie się w obrębie samej dzielnicy. Coraz częściej, w miastach (Szczecin, Szczecinek. Świnoujście), uruchomiane są systemy rowerów miejskich.

Dodatkowo elastyczne systemy transportowe mogą uzupełniać ofertę transportową gmin o niedostatecznie rozwiniętej sieci transportu publicznego, przy braku opłacalności transportu regularnego oraz mogą być rozwiązaniem dla obsługi zwiększonego ruchu turystycznego w trakcie trwania sezonu wypoczynkowego.

3.7.5.1. Kolejowy transport pasażerski

Ważnym czynnikiem wpływającym na jakość i konkurencyjność transportu publicznego jest częstotliwość połączeń. Największa częstotliwość połączeń w kolejowym transporcie pasażerskim występuje w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym oraz na liniach Szczecin-Krzyż-Poznań i Białogard-Koszalin-Słupsk, natomiast najwięcej połączeń na dobę odbywa się na liniach Szczecin Główny-Szczecin Dąbie (62 w ciągu doby) oraz Szczecin Dąbie-Stargard (45 w ciągu doby - na tym odcinku zbiegają się trasy pociągów z kierunku Poznania, Koszalina, Szczecinka i Wałcza). Najmniejsza częstotliwość połączeń kolejowych obejmuje stacje kolejowe: Port Lotniczy Szczecin Goleniów, Wysoką Kamieńską (5 połączeń w ciągu doby) oraz Biały Bór (8 połączeń łącznie w obu kierunkach w ciągu doby).

Ryc. 99. Liczba kolejowych połączeń pasażerskich na dobę w okresie szkolnym



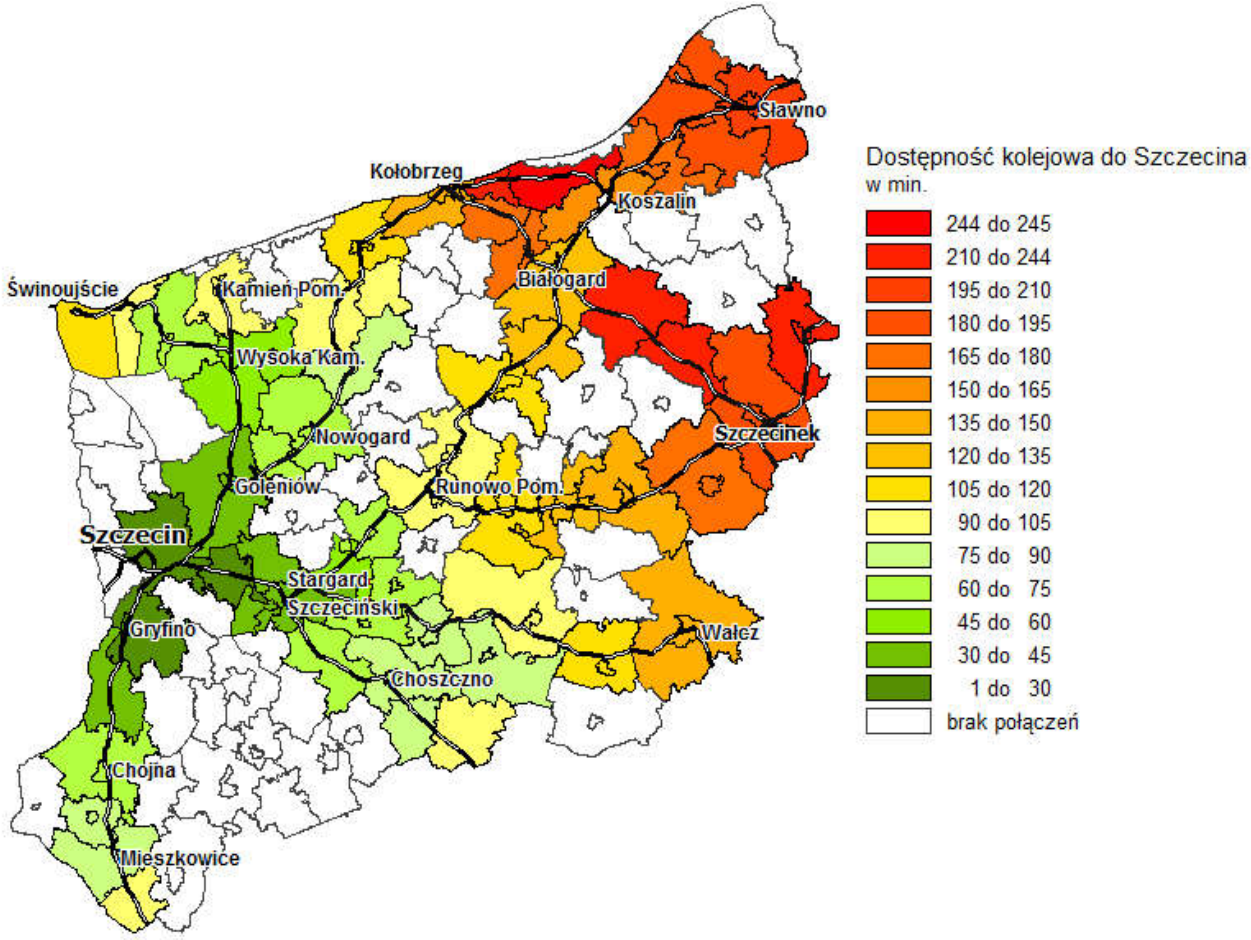
Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie rozkładu jazdy PKP

Na 114 gmin województwa zachodniopomorskiego w 45 z nich (35,5% powierzchni województwa) nie odbywają się kolejowe przewozy pasażerskie. Największy obszar nieobsługiwany przez kolej obejmuje powiaty pyrzycki i myśliborski (za wyjątkiem gminy Boleszkowice) oraz powiat policki. Dostępności do pasażerskich połączeń

kolejowych pozbawione są miasta powiatowe Police, Pyrzyce i Myślibórz (brak połączeń osobowych na istniejącej linii) oraz równie duże miasta jak Dębno, Barlinek. Dwie gminy, Kołbaskowo i Dobra (Szczecińska), pomimo że na ich terenie odbywają się przewozy pasażerskie (linie do Niemiec), są pozbawione obsługi, z uwagi na brak stacji kolejowych. Istotnym mankamentem sieci kolejowej jest również słabe skomunikowanie kolejowe pasa nadmorskiego, co szczególnie w okresie wakacyjnym uniemożliwia dywersyfikację oferty przewozowej dla turystów udających się nad morze. Na odcinku 80 km - pomiędzy Międzyzdrojami a Kołobrzegiem - żadna miejscowość nadmorska nie jest obsługiwana przez kolej.

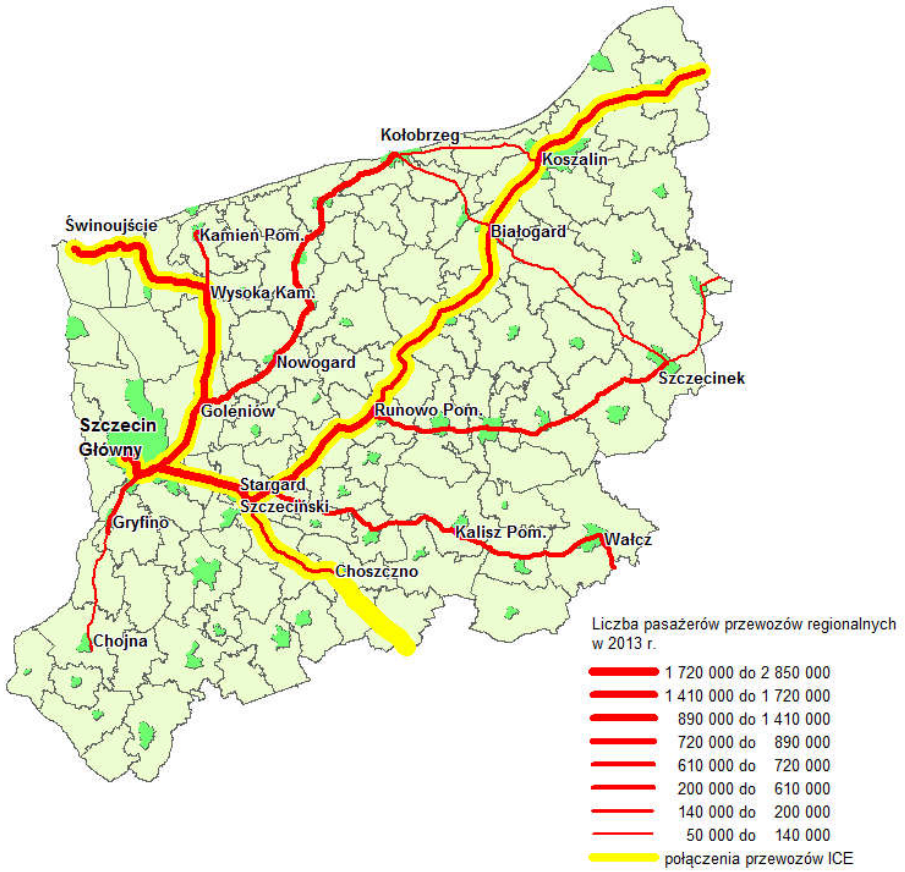
Gminami, z których czas dojazdu do stacji Szczecin Główny jest najdłuższy (od 3 do 4 godzin) są: Ustronie Morskie, Będzino, Darłowo, Sławno, Tychowo, Grzmiąca, Szczecinek, Biały Bór.

Ryc. 100. Dostępność kolejowa do Szczecina w roku 2014



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie rozkładu jazdy PKP - styczeń 2014 r.

Ryc. 101. Liczba pasażerów przewiezionych pociągami spółki Przewozy Regionalne w 2013 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z WIiT na rok 2013

Stacje przeładunkowe, dworce i stacje kolejowe w sposób szczególny ilustrują kondycję finansową tej gałęzi transportu. Jest to stan, który wymaga natychmiastowych zmian, zarówno pod względem skali, jak i jakości obsługi pasażerów, dostępności do obiektów dworcowych, peronów, ale także rozwiązań wymagających zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miast węzłowych. Kierunek przekształceń to tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, łączących w jednym miejscu różne typy transportu publicznego oraz budowa systemów typu park & ride, bike & ride, czy kiss & ride, przynajmniej przy dworcach kolejowych zlokalizowanych w miejscowościach będących siedzibami powiatów i gmin.

W województwie znajduje się 59 czynnych dworców (zarządzanych przez PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe - Rejon w Poznaniu), Ponadto istnieje 165 stacji kolejowych (w tym 37 to przystanki). Największe dworce kolejowe kategorii A, z ruchem powyżej 2 milionów pasażerów rocznie, znajdują się w Szczecinie i Stargardzie oraz kategorii C - z ruchem od 300 000 do 1 000 000 pasażerów rocznie - w Koszalinie, Kołobrzegu i Białogardzie. Pozostałe dworce należą do kategorii D (poniżej 0,3 mln pasażerów rocznie). Punkty te należy traktować jako największe generatory ruchu i huby przesiadkowe w sieci kolejowej regionu.

Zasady organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego reguluje ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5, poz. 13 z późniejszymi zmianami). Najważniejsze regulacje ustawy to:

- wprowadzenie organizatora publicznego transportu zbiorowego, czyli właściwej jednostki samorządu terytorialnego (a na poziomie kraju ministra właściwego do spraw transportu), który będzie odpowiedzialny za organizowanie i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze swojej właściwości,
- wprowadzenie operatora publicznego transportu zbiorowego, czyli samorządowego zakładu budżetowego oraz przedsiębiorcy uprawnionego do wykonywania usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wprowadzenie obowiązku opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, jako podstawy organizowania przewozów wykonywanych przez operatora przy uwzględnieniu potrzeb lokalnej społeczności.

Ustawowe uregulowanie zasad funkcjonowania transportu publicznego powinno również z założenia umożliwiać funkcjonowanie takich usług wszędzie tam, gdzie z punktu widzenia potrzeb społecznych są one niezbędne, a ze względów komercyjnych nieuzasadnione. Od 1 stycznia 2017 r. będą obowiązywały nowe zasady przekazywania

dopłat przewoźnikom realizującym przewozy z zastosowaniem ulg ustawowych. Jedynie operatorzy publicznego transportu zbiorowego będą uprawnieni do pobierania dopłat w związku z utraconymi przychodami w wyniku realizacji przewozów wymagających uwzględnienia ulg.

Ustawa nakłada na organizatorów obowiązek opracowania planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, których elementem ma być integracja wszystkich gałęzi transportu i które obligatoryjnie muszą wskazywać linie komunikacyjne, na których będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Ustawa stwarza również warunki dla integracji publicznego transportu zbiorowego w sferze organizacyjnej, np. przez promocję zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych czy zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Mając na uwadze taki stan rzeczy, zasadne jest tworzenie koncepcji budowy nowoczesnych węzłów przesiadkowych, które oferowałyby usługi transportu publicznego wysokiej jakości, zapewniające pasażerom możliwość szybkiej i łatwej zmiany środka transportu, co w dużym stopniu decyduje o konkurencyjności transportu publicznego względem transportu indywidualnego.

3.7.5.2. Zintegrowane węzły przesiadkowe

Zintegrowany węzeł przesiadkowy to „miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu, wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną - Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym art. 4. 1 pkt 27.

System transportu publicznego oraz węzłów przesiadkowych składa się z infrastruktury punktowej związanej z wartością usług przewozowych do której należą takie elementy jak: oczekiwanie, postój, funkcje informacyjne i organizacja przewozu od strony pasażera. Oprócz filarów systemu transportowego jakimi są pasażer i przewoźnik, w systemie tym powinna się znaleźć także infrastruktura uzupełniająca w postaci zaplecza parkingowego dla rowerów i samochodów.

Podstawowym celem integracji pasażerskiego transportu zbiorowego w województwie zachodniopomorskim jest podniesienie na wyższy poziom wartości usług oferowanych pasażerom. Wiąże się to przede wszystkim z usprawnieniem szybkości połączeń środków transportu publicznego oraz zapewnieniem komfortowych warunków dla podróżujących. Istotnym elementem jest wprowadzenie zintegrowanego biletu na wybranych obszarach województwa zachodniopomorskiego[42].

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego określa przedsięwzięcia strategiczne i komplementarne w zakresie tworzenia nowych i modernizowania istniejących zintegrowanych węzłów przesiadkowych na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020 przewidziane są do realizacji następujące inwestycje:

- przebudowa dróg lokalnych łączących centrum przesiadkowe w Gryfinie z siecią TEN-T,
- realizacja węzła przesiadkowego Głębokie w Szczecinie,
- budowa infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo-promowo-autobusowego w Świnoujściu,
- budowa węzła przesiadkowego i pętli autobusowej w Policach,
- Zintegrowane Centrum Przesiadkowe w Gryfinie,
- Zintegrowane Centrum Przesiadkowe w Stargardzie,
- budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z wielofunkcyjnym dworcem kolejowo-autobusowym w Goleniowie,
- budowa centrum przesiadkowego w miejscowości Załom w raz z pętlą autobusową,
- budowa miejsca przesiadkowego na skrzyżowaniu ulic Na Świdwie i Wschodniej w miejscowości Łęgi,
- budowa punktu przesiadkowego wraz z zapleczem parkingowym przy stacji kolejowej w miejscowości Reptowo,
- zintegrowane działania na rzecz zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej w obszarze funkcjonalnym Szczecina poprzez budowę węzłów przesiadkowych wraz z drogami dojazdowymi,

[42] „Analiza możliwości wdrożenia zintegrowanego metropolitalnego systemu pasażerskich przewozów zbiorowych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym"

- budowa układu dróg rowerowych w celu umożliwienia dojazdu do węzła przesiadkowego przy ul. Dworcowej/Barlickiego w Świnoujściu,
- budowa infrastruktury komunikacyjnej, w tym trasy rowerowej łączącej miejscowości Dobra z węzłem przesiadkowym Głębokie w Szczecinie wraz z promocją rozwiązań alternatywnych wobec transportu indywidualnego.

Ponadto ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w trybie pozakonkursowym realizowana będzie inwestycja *Dworzec Górny (kolejowo-autobusowy) - Centrum Przesiadkowe i budowa budynku górnego dworca ul. Owocowa/ul. Korzeniowskiego wraz z infrastrukturą w Szczecinie*.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego wskazuje na konieczność wprowadzenia multimodalnych rozwiązań transportowych umożliwiających sprawne przesiadanie się podróżujących pomiędzy komunikacją regionalną, prywatną a komunikacją publiczną, szczególnie w miastach powiatowych - Koszalinie, Kołobrzegu, Białogardzie, które według Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego stanowią główne węzły przesiadkowe we wschodniej części województwa.

W ramach przewidzianych do realizacji projektów przewiduje się następujące inwestycje w zakresie zintegrowanych węzłów przesiadkowych:

- Gmina Gościno - budowa i wyposażenie obiektu infrastruktury zintegrowanego systemu transportu publicznego, tj. multimodalnego centrum przesiadkowego wraz z centrum usług informatycznych i komunikacyjnych oraz zakup taboru transportu miejskiego w Gościnie,
- Miasto Kołobrzeg - inteligentne systemy transportowe, ścieżki rowerowe, miejska wypożyczalnia rowerów oraz parkingi strategiczne Park & Ride,
- Miasto Koszalin - inwestycje w zintegrowaną infrastrukturę związaną z transportem niskoemisyjnym na terenie Koszalina,
- Gmina Mielno - budowa centrum przesiadkowego w Mielnie.

Rozwój systemu transportu publicznego w Województwie Zachodniopomorskim przekłada się obecnie na realizację konkretnych inwestycji. Najważniejszą - bo o znaczeniu krajowym - jest powstający zintegrowany węzeł przesiadkowy dworca kolejowego Szczecin Główny. Równocześnie zadanie jest ściśle związane z modernizacją budynku dworca kolejowego. Przedsięwzięcie ma na celu przede wszystkim:

- usprawnienie powiązań metropolii z Niemcami,
- podniesienie jakości i sprawności obsługi podróżnych w kolejowym ruchu krajowym,
- usprawnienie powiązania dwóch podsystemów komunikacji zbiorowej - regionalnego dworca autobusowego i dworca kolejowego,
- lepszą integrację różnych środków zbiorowego transportu miejskiego Szczecina,
- usprawnienie i budowę nowych powiązań pieszych pomiędzy dwoma tarasami śródmieścia Szczecina - nabrzeżem Odry i centrum miasta.

3.7.6. Transport morski

Dostęp do portów morskich stanowi istotną przewagę konkurencyjną województwa zachodniopomorskiego. Najważniejszymi portami województwa, ale również portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, są porty w Szczecinie i Świnoujściu (wraz z budowanym portem zewnętrznym). Kolejnym w hierarchii pod względem wielkości obrotów jest port Police. Spośród pozostałych portów Dziwnów, Mrzeżyno, Kołobrzeg, Darłowo (położonych nad otwartym morzem), Wolin, Kamień Pomorski (nad Zalewem Kamieńskim) oraz Trzebież, Nowe Warpno, Stepnica i Lubin (nad Zalewem Szczecińskim) zdecydowanie wyróżnia się Kołobrzeg, będący największym portem handlowym na środkowym wybrzeżu.

Dostęp od strony lądu do portu w Świnoujściu zapewnia droga krajowa nr 3 (S3) i magistralna linia kolejowa 401 (E59/CE59). Istniejące połączenia komunikacyjne nie będą w stanie sprawnie obsłużyć budowanego zewnętrznego portu w Świnoujściu wraz z jego lądowym zapleczem i wymagają przebudowy w tym zakresie. Terminal LNG stanowi tylko jeden komponent realizowanego przedsięwzięcia i jako taki nie będzie generował dużych potoków w ruchu samochodowym. Budowa zewnętrznego portu stwarza jednak dużo szersze możliwości rozwoju usług portowych, a w tym zakresie wymaga dodatkowych rozwiązań infrastrukturalnych w otoczeniu kompleksu portowego.

Do portu w Szczecinie dostęp zapewnia droga krajowa nr 10 (S10) wraz z drogami nr 3 (S3), nr 6 (A6 i S6) oraz linie kolejowe nr 273 (CE59), 351 (E59), 401 (E59/CE59).

Stan techniczny, parametry, głębokości i wyposażenie w infrastrukturę torów i śródlądowych dróg wodnych stanowi równie istotny element prawidłowego funkcjonowania i rozwoju portów, co infrastruktura transportowa zapewniająca dostęp od strony lądu. Dostęp od strony wody do portów w Świnoujściu i Szczecinie zapewniają tory wodne na wewnętrznych wodach morskich i śródlądowe drogi wodne Odrzańskiej Drogi Wodnej. Od strony morza do portu w Świnoujściu prowadzą na Zatoce Pomorskiej dwa tory wodne, których parametry określone zostały rozporządzeniem ministra infrastruktury: tor podejściowy o długości 25,2 km, szerokości w dnie 240 m i głębokości technicznej 14,5 m oraz tor podejściowy północny o długości 35,5 km, szerokościach w dnie 180-220 m i głębokości technicznej 14,3 m. Głębokości kotwicowisk wahają się od 9 do 19 m. Ze Świnoujścia do Szczecina prowadzi przez Zalew Szczeciński podejściowy tor wodny o głębokości 10,5 m. W praktyce z portu w Świnoujściu mogą korzystać statki o maksymalnym zanurzeniu 13,2 m i długości 270 m, natomiast z portu w Szczecinie - odpowiednio 9,15 m i 160 m. Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście posiada nabrzeża o łącznej długości 16,74 km, z czego do eksploatacji nadaje się 13,86 km.

Przyszłość zespołu portów zależy w głównej mierze od pogłębienia i utrzymania odpowiedniej głębokości torów podejściowych do Świnoujścia i toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Tory podejściowe na Zatoce Pomorskiej powinny umożliwiać zawijanie do portu w Świnoujściu statków o zanurzeniu maksymalnym, jak dla cieśnin duńskich, tj. 15 m. Oznacza to również, iż podwodne instalacje, przede wszystkim gazociąg północny z Rosji do Niemiec, powinny być ułożone na minimalnej głębokości 17 m, aby nie stanowić przeszkody w dostępie do portów dla statków o zanurzeniu 15 m. Głębokość toru wodnego ze Świnoujścia do Szczecina powinna wynosić co najmniej 12,5 m - taki standard oferują konkurencyjne porty bałtyckie: Rostock, Gdynia, Gdańsk.

Główna aktywność największych zachodniopomorskich portów znajduje się :

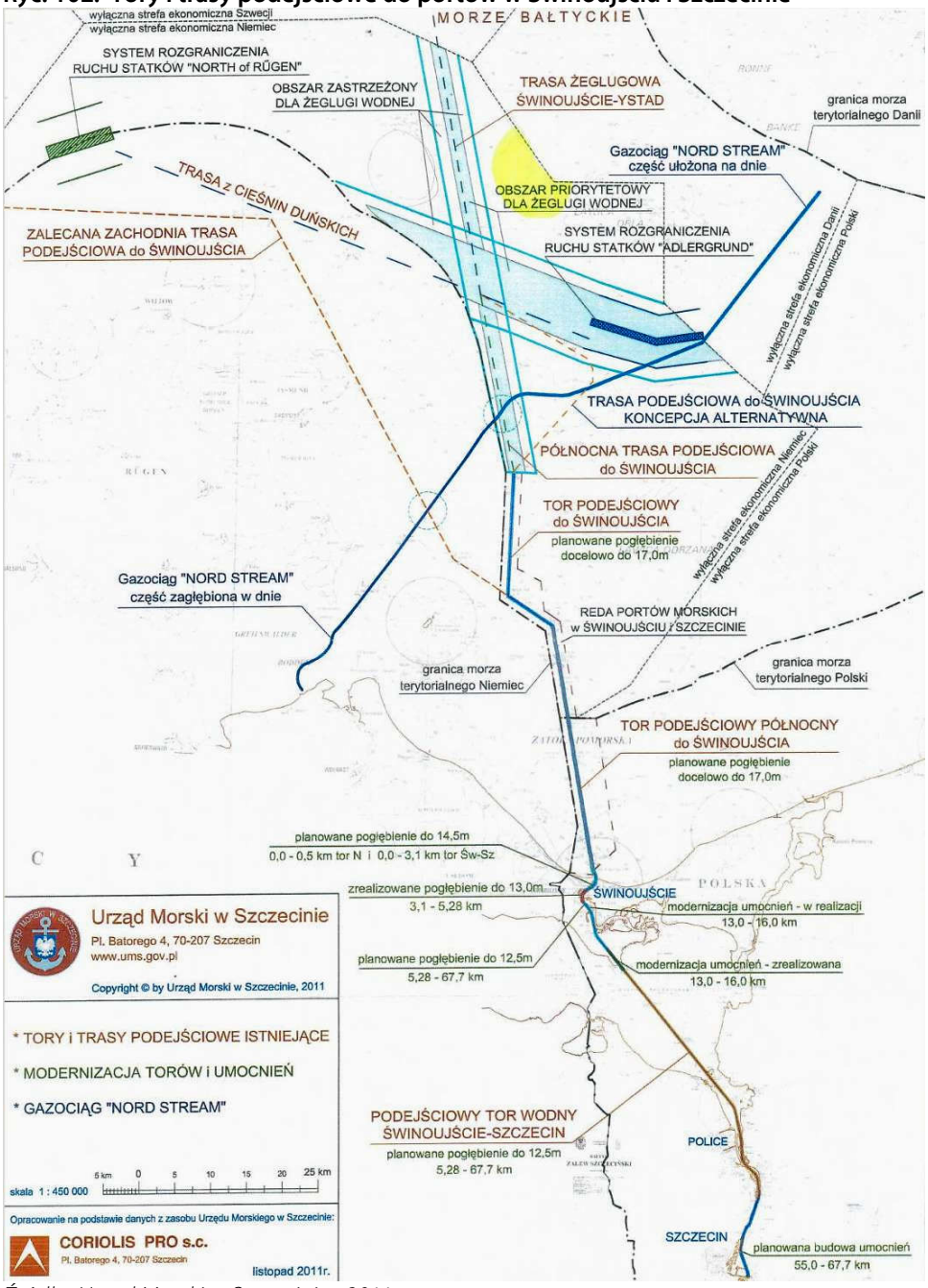
1) w Porcie Szczecin na obszarach:
   - Łasztowni (rejon przeładunków drobnicy; znajduje się tam wolny obszar celny o powierzchni 19,66 ha - działalność portu w tym obszarze jest stopniowo ograniczana i wycofywana),
   - Półwyspu Ewa (rejon przeładunków i składowania zbóż),
   - Basenu Górniczego (rejon przeładunków masowych),
   - Basenu Górnośląskiego (rejon przeładunków paliw),
   - Ostrowa Grabowskiego (z lokalizacją terminalu kontenerowego).
2) w Porcie Świnoujście (OT Port Świnoujście) na obszarach:
   - terenu północno-wschodniego (rejon największego na polskim wybrzeżu centrum obsługi ładunków masowych),
   - terminalu promowego (rejon lokalizacji największego w Polsce terminalu promowego),
   - wolnego obszaru celnego (obsługującego ładunki chłodnicze).

Port zewnętrzny wraz z terminalem LNG otwiera kolejne możliwości w zakresie usług portowych.

Portem o niższej randze, jednakże zasługującym na wyróżnienie, jest port Police, zajmujący piąte miejsce w kraju pod względem wielkości przeładunków. Port został uwzględniony w ostatniej rewizji sieci TEN-T jako element sieci kompleksowej. Parametry nabrzeży w porcie Police umożliwiają przyjęcie statków załadowanych o nośności sięgającej 22 tys. DWT na terminalu morskim i 3,5 tys. DWT na terminalu barkowym. Dostęp drogowy i kolejowy do portu w Policach jest ograniczony i odbywa się przez szczeciński węzeł komunikacyjny - drogi wojewódzkie i powiatowe oraz linię kolejową 406 relacji Szczecin-Trzebież (obecnie nieeksploatowaną), a od strony wody z toru podejściowego Świnoujście-Szczecin.

Szczególną rolę pełni również port w Kołobrzegu, położony w ujściu Parsęty, oddalony o ok.40 km od Koszalina. Jest szóstym - pod względem wielkości - morskim portem handlowym w Polsce, a jego drugą podstawową funkcją jest obsługa kutrów rybackich. Duże znaczenie ma również funkcja turystyczna i obsługa połączeń wycieczkowych. Dostęp od strony lądu do portu zapewnia droga krajowa nr 11 i linie kolejowe 402 i 404. Do portu w Kołobrzegu mogą wchodzić obecnie statki o maksymalnej długości do 100 m, szerokości do 20 m i zanurzeniu do 5 m. Infrastruktura portu i dostępu do portu od strony lądu podlegają obecnie przebudowie. W 2010 r. zakończone zostały prace mające na celu poszerzenie wejścia do portu (z 40 do 80 m) i przedłużenie falochronów.

Ryc. 102. Tory i trasy podejściowe do portów w Świnoujściu i Szczecinie

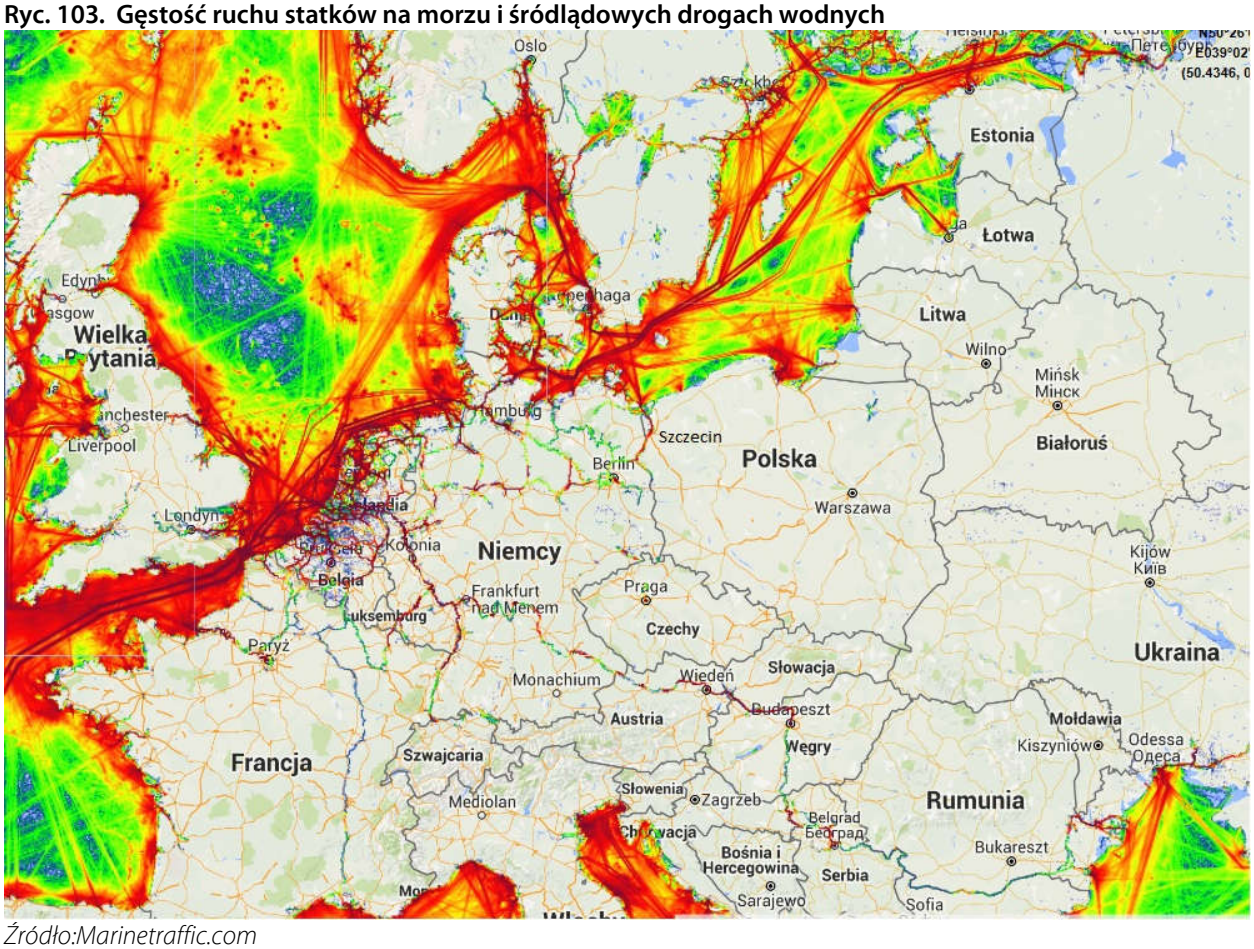


Źródło: Urząd Morski w Szczecinie - 2011 r.

Infrastruktura i suprastruktura portów, mimo realizowanych sukcesywnie inwestycji, jest wciąż niezadowalająca. Stan nabrzeży jest zły, a część z nich nie nadaje się do dalszej eksploatacji z racji stanu technicznego, bądź niewystarczających parametrów technicznych. Modernizacji wymagają zarówno nabrzeża, jak i drogi kołowe czy tory kolejowe zlokalizowane na terenach portowych.

Istotny wpływ na transport morski na Morzu Bałtyckim, Północnym i Kanale La Manche zaliczonych do SECA (obszarów kontroli emisji siarki) ma implementacja tzw. Dyrektywy Siarkowej. Od 1 stycznia 2105 r. armatorzy statków pływających w obszarach SECA zobowiązani są do używania paliw zawierających maksymalnie 0,1% siarki (wcześniej zawartość siarki mogła wynosić 1%). Oznacza to wzrost kosztów funkcjonowania transportu morskiego na Bałtyku (droższe paliwo, nakłady na modernizację lub wymianę floty), a w związku z faktem nie objęcia tymi rygorami południa Europy (Morze Śródziemne) powstaje dysproporcja i zakłócenie konkurencyjności. Warto tez dodać że otwiera to także nowe możliwości przed Terminalem LNG w Świnoujściu, gdyż gaz może być alternatywnym paliwem dla nowych statków.

Ryc. 103. Gęstość ruchu statków na morzu i śródlądowych drogach wodnych



Źródło:Marinetraffic.com

3.7.7. Transport wodny śródlądowy

Głównym śródlądowym szlakiem żeglugowym województwa jest Odrzańska Droga Wodna. Tworzy ona naturalne połączenie krajów skandynawskich - przez porty ujścia Odry w Świnoujściu, Policach i Szczecinie - z krajami Europy południowej. Odrzańska Droga Wodna stanowi element ukształtowanego w procesie historycznym odrzańskiego korytarza transportowego, funkcjonalnie związanego z obsługą wymiany towarowej. Wiąże ona również aglomerację szczecińską i morsko-rzeczne porty ujścia Odry z aglomeracją wrocławską i górnośląską, a za pośrednictwem drogi wodnej Wisła-Odra z wielkopolskim obszarem gospodarczym, zaś przez kanały Odra-Hawela i Odra-Sprewa z aglomeracją berlińską i zachodnioeuropejskim systemem dróg wodnych.

Jako jedna z gałęzi transportu zaplecza zespołu portowego ujścia Odry, żegluga śródlądowa podnosi ich zdolność konkurencyjną w stosunku do innych portów bałtyckich, zapewniając lepszą sprawność połączeń transportowych z zapleczem.

Tworzenie warunków funkcjonowania i rozwoju żeglugi śródlądowej jest zgodne z głównymi kierunkami zrównoważonej polityki transportowej Wspólnoty Europejskiej, dążącej do zmniejszania degradującego wpływu transportu na środowisko naturalne, m.in. przez wspieranie żeglugi śródlądowej wszędzie tam, gdzie może skutecznie konkurować z transportem samochodowym. Rozwój żeglugi śródlądowej gwarantuje tworzenie bezpiecznego, niezawodnego i wielogałęziowego systemu transportowego, kompatybilnego z systemem transportowym innych regionów i krajów Unii Europejskiej.

Żegluga śródlądowa wg założeń europejskiej polityki transportowej będzie odgrywała coraz większą rolę w systemie transportowym Europy. Decydują o tym właśnie takie cechy jak niska energochłonność, bezpieczeństwo, nośność jednostek pływających, możliwość włączenia w intermodalny system transportowy.

Odrzańska Droga Wodna stanowi element projektowanego europejskiego szlaku żeglownego E30 (porozumienie AGN[43] o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia), łączącego Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie.

[43] AGN (European Agrement on Main Inland Waterway of International Importance) – europejskie porozumienie o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia

Istniejąca zabudowa hydrotechniczna rzeki Odry jest niedostosowana do obecnych potrzeb transportowych. Brak odpowiednich nakładów na jej utrzymanie doprowadził do dekapitalizacji zabudowy hydrotechnicznej, która na poszczególnych odcinkach charakteryzuje się różnym stopniem fizycznego zużycia obiektów oraz różnymi parametrami eksploatacyjnymi.

Tabela 33. Parametry Odrzańskiej Drogi wodnej w województwie zachodniopomorskim

L.p.	Odcinek	Długość w km	Obowiązująca klasa drogi wodnej Dz.U.02.77.695	Rzeczywista klasa drogi wodnej	Parametry ograniczające możliwości żeglugowe
1.	Odra od ujścia rzeki Warty do Ognicy	79,4	III	< III	Zmienna głębokość i szerokość szlaku żeglownego.
2.	Odra od Ognicy do Widuchowej	7,1	Vb	Vb	brak
3.	Odra Wschodnia od Widuchowej do przekopu Klucz-Ustowo	26,4	Vb	Vb	brak
4.	Przekop Klucz-Ustowo łączący rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią	2,7	Vb	<Vb	Niedostateczna głębokość szlaku żeglownego.
5.	Regalica od przekopu Klucz-Ustowo do jeziora Dąbie	11,1	Vb	<III	Niedostateczne prześwity pionowe i poziome mostów kolejowych i kolejowo-drogowych.
6.	Jezioro Dąbie od ujścia Regalicy do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	9,5	Vb	<Vb	Niedostateczna głębokość szlaku żeglownego.
7.	Odra Zachodnia od Widuchowej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	36,6	Vb	< III	Niedostateczne prześwity pionowe i poziome mostów kolejowych i drogowych w Szczecinie.
8.	Przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do rzeki Parnicy	1,3	Vb	Vb	brak
9.	Rzeka Parnica od Przekopu Parnickiego do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	1,6	Vb	<III	Niedostateczne prześwity pionowe i poziome mostów kolejowych i drogowych w Szczecinie.

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Mimo utrudnień, zachodniopomorski odcinek Odrzańskiej Drogi Wodnej Hohensaaten-Szczecin (ujęty w sieci bazowej TEN-T) jest już dzisiaj odcinkiem o najlepszych warunkach żeglowności i najintensywniej eksploatowanym.

Odra, do wejścia na wschodnią śluzę w Hohensaaten, stanowi najlepsze i najszybsze połączenie portów ujścia Odry z europejskim systemem dróg wodnych. Nie ma jednak trwałych głębokości tranzytowych przy średnich i niskich stanach wody (odcinek Ognica-Hohensaaten o długości ok. 32 km). Inne istotne ograniczenie stanowią niedostateczne prześwity pionowe i poziome mostów kolejowych, kolejowo-drogowych i drogowych. Odcinek ten powinien w pierwszej kolejności przejść modernizację do osiągnięcia parametrów drogi wodnej IV-Vb klasy (obecnie < III-Vb) i winien być traktowany na równi z przebudową niemieckiego odcinka drogi wodnej Odra-Hawela.

Realizacja *Programu dla Odry 2006* w zakresie żeglugi śródlądowej pozwoli jedynie przywrócić stan z pierwszej połowy XX wieku. Ratyfikacja porozumienia AGN umożliwia rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce, gwarantując tworzenie bezpiecznego, niezawodnego i wielogałęziowego systemu transportowego, kompatybilnego z systemami transportowymi innych krajów Unii Europejskiej, a jednocześnie zapewniającego pełne zaspokojenie potrzeb transportowych.

Odra, pomimo regulacji na przeważającej długości, jest ciągle rzeką o wysokich walorach przyrodniczych, ważnym międzynarodowym korytarzem ekologicznym, a w jej dolinie skupia się największe bogactwo siedlisk i gatunków

w tej części Europy Środkowej. Aktywizacja transportowa Odrzańskiej Drogi Wodnej powinna być przykładem realizacji idei zrównoważonego rozwoju, stwarzającego szanse rozwoju gospodarczego Nadodrza, przy zachowaniu unikatowego potencjału przyrodniczego. Konieczność minimalizacji negatywnego oddziaływania planowanych inwestycji hydrotechnicznych na środowisko przyrodnicze wymaga zastosowania wszelkich dostępnych środków, przez wykorzystanie odpowiednich rozwiązań technicznych i funkcjonalno-przestrzennych. Poszukiwanie konsensusu między argumentami przemawiającymi za aktywizacją funkcji transportowej a racjami środowiskowymi staje się warunkiem niezbędnym dla realnego podniesienia parametrów Odrzańskiej Drogi Wodnej do III klasy, a w przyszłości do włączenia jej do sieci europejskich dróg wodnych.

W województwie zachodniopomorskim za priorytetowe inwestycje uważa się:

- modernizację zabudowy hydrotechnicznej na Odrze granicznej do III klasy, do roku 2020,
- docelowo rozbudowę Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Ognica (km 697,0) - Hohensaaten (km 667,2) celem osiągnięcia parametrów IV klasy żeglowności (zrównanie z parametrami niemieckiego odcinka kanału Odra-Hawela),
- modernizację szczecińskiego węzła wodnego,
- budowę portu rzecznego w Szczecinie, zintegrowanego z portem morskim.

Uzyskanie IV klasy żeglowności na Odrze granicznej, a tym samym głębokości 280 cm przez minimum 240 dni w roku, wymaga kanalizacji rzeki oraz zakrojonych na szeroką skalę robót bagrowniczych. Obecnie wspólnym celem polskiej i niemieckiej administracji rzeki jest uzyskanie głębokości minimum 180 cm w przeważającym okresie roku. Cel ten ma również służyć poprawie przepływu wody i poprawie warunków pracy lodołamaczy na Odrze.

Odra pełni ważne funkcje gospodarcze, polityczne i ekologiczne, co implikuje konieczność sprecyzowania potrzeb i roli rzeki nie tylko w systemie wodno-gospodarczym i transportowym Polski, ale także potraktowania jej jako ogniwa łączącego te systemy z systemami pozostałych krajów Unii Europejskiej. Działania związane z utrzymaniem i rozbudową drogi wodnej Odry muszą być zatem skoordynowane z realizacją zobowiązań międzynarodowych oraz stanowić ich integralną część.

Zachodniopomorski odcinek ODW stanowi fragment liczącego prawie 180 km długości granicznego odcinka Odry, administrowanego wspólnie przez stronę polską i niemiecką.

Odra, jako rzeka graniczna, wymaga wspólnych rozwiązań integrujących systemy transportowe Polski i Niemiec, przy jednoczesnym uwzględnieniu zagrożenia powodziowego. Z tego powodu. 27 kwietnia 2015 r. podpisana została *Umowa między Rządem Rzeczpospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych pogranicza polsko-niemieckiego (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi)*. Poza kwestią ochrony przeciwpowodziowej, realizacja umowy, poprzez osiągnięcie III klasy żeglowności, umożliwi aktywizację terenów nadodrzańskich poprzez rozwój transportu śródlądowego, działalności turystycznej i rekreacyjnej na obszarach położonych wzdłuż Odry.

3.7.8. Transport lotniczy

System transportu lotniczego w województwie zachodniopomorskim tworzy przede wszystkim międzynarodowy Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność oraz kilkanaście lotnisk i obiektów lotniskowych, częściowo lub całkowicie wyłączonych z ruchu.

Port lotniczy Szczecin-Goleniów położony jest w odległości 45 km od Szczecina oraz 5 km od Goleniowa. Dostęp do portu zapewniają drogi krajowe nr 3 i 6, czas dojazdu ze Szczecina wynosi ok. 40min. W 2013 roku uruchomiono ponadto połączenie szynowe od linii kolejowej nr 402, dzięki któremu z Dworca Szczecin Główny pod sam terminal można dostać się w 45 minut (dla uzyskania oczekiwanej sprawności wymaga się właściwej koordynacji rozkładu). Lotnisko odnotowuje wzrost liczby obsługiwanych pasażerów z 56,6 tys. w roku 2000, 182,4 tys. w roku 2006 do 412,5 tys. w roku 2015. Istotnym uwarunkowaniem rozwoju portu lotniczego w Goleniowie jest jego relatywnie bliskie położenie w stosunku do niemieckich lotnisk. Lotniska berlińskie (SXF-Schönefeld i TXL-Tegel), a docelowo budowany Port lotniczy Berlin-Brandenburg im. Willy'ego Brandta (BER), przy ich rozbudowanej sieci połączeń o szerokim zasięgu globalnym (światowym i europejskim) i dogodnym połączeniu autostradowym ze Szczecinem (dojazd autostradami A6 i A10 zajmuje ok. 2 godzin), przejmują i obsługują znaczną część międzynarodowego ruchu pasażerskiego z regionu. Na korzyść lotniska w Goleniowie przemawia położenie w strefie wybrzeża południowego Bałtyku, co daje dodatkowy impuls związany z obsługą rejonów o dużych walorach turystycznych i uzdrowiskowych. Dotyczy to również ruchu międzynarodowego z kierunku Skandynawii i Wysp Brytyjskich. Lotnisko w Goleniowie posiada pas startowy o wysokich parametrach technicznych i jest wyposażone w obiekty kubaturowe i techniczne niezbędne do jego funkcjonowania jako międzynarodowego lotniska komunikacyjnego. W roku 2006 oddano do użytku terminal o przepustowości projektowej 600-750 tys. pasażerów rocznie, a układ funkcjonalny terminalu umożliwia rozdzielenie odpraw w ruchu krajowym - europejskim (strefa Schengen) i zagranicznym. W 2015 r.

zakończono modernizację lotniska obejmującą rozbudowę płyt postojowych, remont istniejącej nawierzchni oraz budowę nowej drogi kołowania. Żadne inne lotnisko w województwie nie ma infrastruktury umożliwiającej obsługę regularnego ruchu międzynarodowego i nie spełnia wymogów bezpieczeństwa lotów określonych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

Na niemieckiej części wyspy Uznam, ok. 11 km od centrum Świnoujścia znajduje się Międzynarodowe Lotnisko Heringsdorf. Lotnisko nastawione jest głównie na obsługę ruchu turystycznego - stanowi alternatywę dla podróżnych zmierzających nad Bałtyk zarówno po stronie niemieckiej - jak i polskiej. Na lotnisku co roku nieco zmienia się oferta, w 2016 r. w sezonie letnim obsługiwane były połączenia z 5 miastami niemieckimi, 2 miastami szwajcarskimi, a także Londynem. We wcześniejszych latach istniały połączenia z Wiedniem, a także z Warszawą i Krakowem (w lutym 2015 roku podpisano list intencyjny, w którym polskie Świnoujście i niemiecki Vorpommern wyraziły wolę zmiany nazwy lotniska na Heringsdorf/Świnoujście).

Na terenie województwa istnieją obiekty, które po modernizacji i dostosowaniu do wymogów stosownych przepisów mogłyby pełnić funkcję lokalnych i ponadregionalnych lotnisk, oferujących obsługę w połączeniach o charakterze dyspozycyjnym i nieregularnym. Jednym z takich obiektów jest lotnisko w Zegrzu Pomorskim, zlokalizowane na wydzielonej części lotniska wojskowego, położone 25 km na południe od Koszalina. Aktualnie jest ono niedostępne dla regularnego ruchu cywilnego. Lotnisko obsługuje jedynie niewielki ruch lotniczy (General Aviation) oraz ruch śmigłowców (w tym sezonową bazę Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego). Ze względu na uwarunkowania finansowe, uruchomienie portu lotniczego w tym miejscu, będzie w najbliższych latach mało prawdopodobne.

W Szczecinie znajduje się miejskie lotnisko Szczecin Dąbie, które jest siedzibą Aeroklubu Szczecińskiego. Nie posiada ono dróg startowych o nawierzchni sztucznej oraz infrastruktury nawigacyjnej.

We wrześniu 2012 r. otwarto do użytku lotnisko Bagicz (Kołobrzeg). Ze względu na położenie w strefie nadmorskiej i uzdrowiskowej, obsługuje ono sezonowo ruch jednostek turystycznych i czarterowych o pojemności do 20 pasażerów, a także śmigłowce i Lotnicze Pogotowie Ratunkowe.

Do innych lotnisk i obiektów lotniskowych województwa zachodniopomorskiego należą:

- Wilcze Laski (gmina Szczecinek) - wojskowe lotnisko poradzieckie, dzierżawione od gminy przez Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Lotnicze; posiada drogę startową o wymiarach 2300×30 m i drogi kołowania 2300×10 m;
- Kluczewo (Stargard) - nieczynne wojskowe lotnisko poradzieckie, nieużytkowane lotniczo (poza okazjonalnymi operacjami mikrolotów);
- Chojna - nieczynne wojskowe lotnisko poradzieckie, nieużytkowane lotniczo (własność gminy Chojna);
- Czaplinek-Broczyno - nieczynne wojskowe lotnisko (własność gminy Czaplinek);
- Śniatowo - nieczynne wojskowe lotnisko zapasowe poradzieckie i polskie, obecnie farma wiatrowa (własność prywatna);
- Kalina - nieczynne gruntowe, zapasowe wojskowe lotnisko poradzieckie (własność prywatna);
- Borne Sulinowo - lotnisko zlokalizowane na wojskowym poradzieckim terenie (własność gminy), częściowo utwardzone dla mikrolotów i samolotów;
- Świdwin - czynne lotnisko wojskowe;
- Mirosławiec - czynne lotnisko wojskowe;
- Oleszno (Drawsko) - czynne lotnisko wojskowe;
- Darłowo - czynne wojskowe lotnisko śmigłowcowe Marynarki Wojennej;
- Maków-Płoty - nieczynne wojskowe lotnisko zapasowe (własność prywatna);
- Wicko Morskie - nieczynne lotnisko wojskowe;
- lądowiska przyszpitalne (Gryfice, Koszalin, Szczecin (2), Szczecinek, , Świnoujście, Wałcz), lądowiska Lasów Państwowych (Kołacz -Nadleśnictwo Połczyn, Polanów) i inne w tym prywatne obiekty lotniskowe.

85% obiektów lotniskowych posiada pasy startowe o dobrych parametrach.

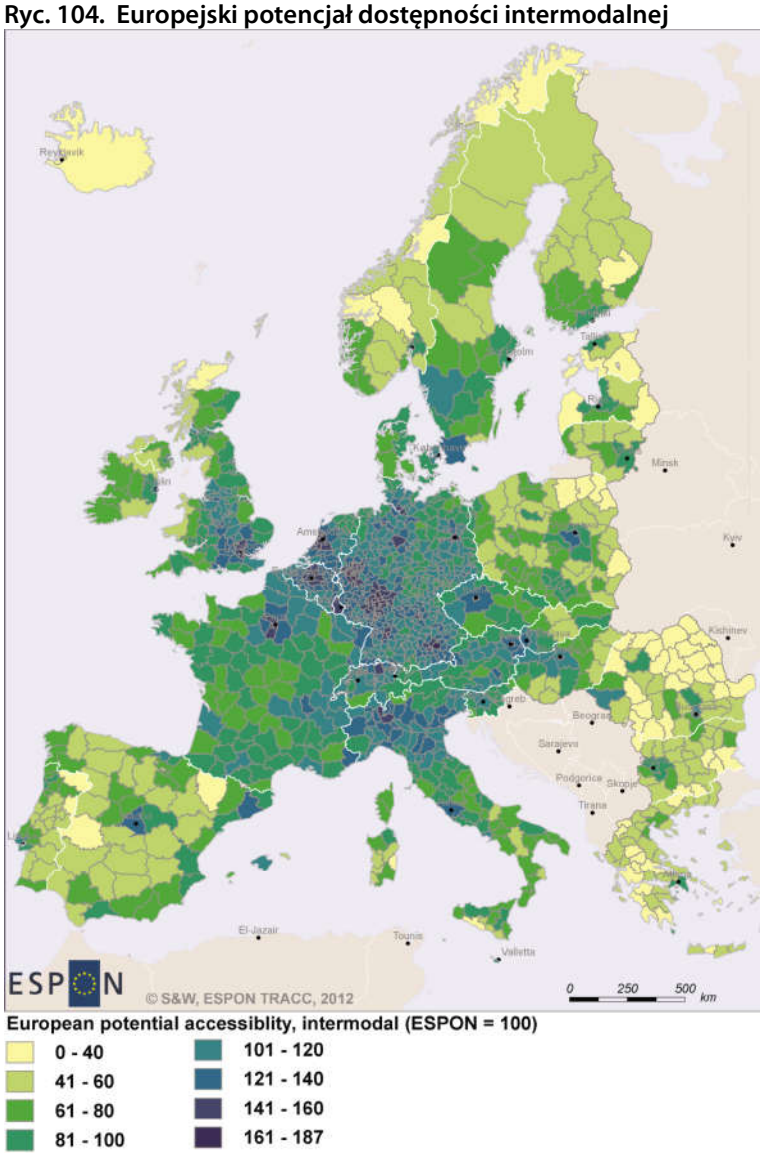
3.7.9. Transport intermodalny

Transport intermodalny to forma alternatywy dla transportu drogowego. Przyczynia się on do realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu i rozwiązuje problemy transportowe przez:

- odciążenie zatłoczonej sieci drogowej z części przewozów towarowych, co powoduje wzrost bezpieczeństwa ruchu,
- zmniejszenie skutków negatywnych dla zdrowia i życia człowieka, środowiska naturalnego oraz kosztów zewnętrznych spowodowanych przez transport drogowy.

Na rozwój transportu intermodalnego wpływa polityka transportowa UE i związane z nią ustawodawstwo dotyczące bezpośrednio i pośrednio sektora transportu oraz trendy w europejskim handlu i rynku transportu. Przewiduje się, że w ciągu najbliższych kilku lat wzrośnie popyt na usługi przewozowe realizowane w morsko-lądowych intermodalnych łańcuchach transportowych w rozwijającym się gospodarczo Regionie Morza Bałtyckiego, zwłaszcza na przewozy kontenerowe. Położenie województwa przy zachodniej granicy Polski oraz lokalizacja portów morskich i włączenie w europejską sieć śródlądowych dróg wodnych sprawia, że zachodnia część województwa posiada jeden z najwyższych w kraju potencjał rozwoju transportu intermodalnego.

Ryc. 104. Europejski potencjał dostępności intermodalnej



Źródło: ESPON TRACC Transport Accessibility at Regional/Local Scale and Patterns in Europe (Final Report 2015)

Wyrazem europejskiej polityki w zakresie rozwoju optymalnej i racjonalnej sieci transportowej jest zaktualizowane podejście do sieci TEN-T. W wyniku rewizji sieci TEN-T do korytarza transportowego Morze Bałtyckie-Morze

Adriatyckie - jednej z głównych osi transportowych Europy dołączono Korytarz Szczeciński (Szczecin/Świnoujście-Poznań- Wrocław -Ostrawa) . W celu przyspieszenia inwestycji w dziedzinie sieci transeuropejskich Parlament Europejski i Rada UE ustanowiła instrument finansowy „Łącząc Europę"[44]. W ramach Korytarza Morze Bałtyckie-Morze Adriatyckie wstępnie zidentyfikowano projekty:

– kolejowy na odcinku Wrocław-Poznań-Szczecin/Świnoujście,
– portowy Świnoujście , Szczecin w zakresie wzajemnych połączeń między portami.

Strona niemiecka rozwija i promuje korytarz rozwojowy Bałtyk-Adriatyk (Scandria), który jest konkurencyjny wobec Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC i może przejąć większość połączeń między Skandynawią a Włochami i Słowenią. Korytarz ten wpisuje się w ustanowione w ramach rewizji TEN-T połączenia transeuropejskie Skandynawia-Morze Śródziemne oraz Hamburg/Rostok-Burgas, w których połączenia Rostoku przez Berlin z południem i wschodem Europy stanowią ich ważne odnogi.

Wobec powyższego priorytetowym zadaniem dla partnerów Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej jest przyspieszenie procesu realizacji inwestycji modernizacyjnych i rozwojowych w zakresie infrastruktury kolejowej - linii E59, CE59 - Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz wprowadzenie inteligentnych systemów transportowych w punktach węzłowych i na całej długości korytarza („Zielonego Korytarza").

W wyniku porozumienia pomiędzy spółką DB Port Szczecin a Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście - w kwietniu 2012 r. - uruchomiono pierwszy terminal kontenerowy w szczecińskim porcie. Możliwości przeładunkowe terminala kontenerowego wynoszą 120 tys. TEU rocznie. Z kolei w 2013 r. otwarto w Porcie w Świnoujściu terminal kontenerowy o maksymalnej rocznej zdolności przeładunkowej 70 tys TEU.

Według *Analizy Kolejowych Przewozów Intermodalnych w Polsce* opracowanej przez Urząd Transportu Kolejowego w Polsce wykorzystywanych do realizacji przewozów intermodalnych jest obecnie 31 terminali kontenerowych. W województwie zachodniopomorskim są to dwa wymienione terminale: w porcie szczecińskim., którego udział w maksymalnej rocznej możliwości przeładunkowej wynosi 1,95% oraz w porcie świnoujskim z udziałem 1,14% maksymalnej rocznej możliwości przeładunkowej. Dla porównania warto zaznaczyć, że największe terminale kontenerowe w Polsce, tj. DCT Gdańsk S.A. z możliwościami przeładunkowymi 1,5 mln TEU posiada 24,3% udział w krajowych możliwościach przeładunkowych, a BCT Gdynia (1,2mln TEU) prawie 20%.

Potencjalne zagrożenia rozwoju transportu intermodalnego w Polsce i w województwie stanowią:

- zaniechanie lub opóźnienie działań promujących transport intermodalny,
- dalsze pogarszanie jakości usług kolejowych i utrata klientów,
- brak współpracy pomiędzy polskimi podmiotami rynku transportu intermodalnego,
- możliwość bezpośredniego przejęcia części polskiego rynku transportowego przez silniejszych kapitałowo i organizacyjnie operatorów zagranicznych, którzy bezpośrednio i pośrednio wchodzą na polski rynek transportowy,
- możliwość przejmowania klientów z rynków północnej i południowej Europy przez operatorów i połączenia konkurencyjne w stosunku do polskich tras i połączeń.

Barierami dla rozwoju transportu intermodalnego w Polsce i regionie są:

- mało atrakcyjne stawki za dostęp do infrastruktury, w szczególności kolejowej,
- nieodpowiedni stan infrastruktury, w szczególności liniowej infrastruktury kolejowej z niską prędkością handlową,
- niewystarczająca ilość specjalistycznego taboru i jego zły stan techniczny,
- uboga sieć terminali intermodalnych,
- brak współpracy między polskimi operatorami,
- brak uregulowań prawnych w zakresie transportu intermodalnego (zwłaszcza w kwestii udzielania systemowej i kompleksowej pomocy finansowej państwa dla transportu intermodalnego),

Działania ukierunkowane na eliminowanie barier to:

- modernizacja linii kolejowych AGTC,

[44] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę", zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010

- zapewnienie rozkładowych czasów przejazdu pociągów oraz skrócenie czasu przejazdu regularnych pociągów z jednostkami intermodalnymi,
- monitorowanie połączeń i zapewnienie bieżącej informacji o przesyłkach dla klientów, elastyczna polityka cenowa i rabatowa operatorów intermodalnych i przewoźników kolejowych,
- dotacje budżetowe dla operatorów do kosztów przewozów intermodalnych,
- obniżanie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej dla pociągów intermodalnych,
- wsparcie finansowe budowy i modernizacji terminali intermodalnych (ze środków publicznych),
- instrumenty ograniczające popyt na towarowe przewozy samochodowe na dalekie odległości.

3.8. Infrastruktura techniczna

3.8.1. Elektroenergetyka

3.8.1.1. Źródła energii elektrycznej

W zakresie bezpieczeństwa energetycznego Polski szczególnie istotnym problemem jest niski stopień zdywersyfikowania źródeł energii. Struktura produkcji energii elektrycznej według źródeł wytwarzania w 2015 r. przedstawiała się następująco: węgiel kamienny 46,5 %, węgiel brunatny 32,2 %, gaz ziemny 3%, energia odnawialna (biomasa, biogaz, wodna, wiatr) 13,7 %, pozostałe 4,6%. Polska energetyka, oparta nadal przede wszystkim na węglu, stoi przed ogromnym wyzwaniem wdrożenia polityki Unii Europejskiej, a zwłaszcza zmniejszenia emisji CO_2 i innych gazów cieplarnianych.

Źródła energii charakteryzują się przestarzałymi technologiami wykorzystywanymi w energetyce i złym stanem technicznym bloków energetycznych. Oznacza to konieczność intensywnej modernizacji infrastruktury wytwórczej oraz konsekwentnego zastępowania starej bazy wytwórczej nowoczesnymi jednostkami, spełniającymi zaostrzone normy środowiskowe.

W ciągu najbliższych dwudziestu lat zostanie utrzymana znacząca rola elektrowni spalających węgiel kamienny i brunatny, prawdopodobnie będzie wzrastać atrakcyjność budowy elektrowni opalanych gazem ziemnym. Elektrownie pracujące w technologii gazowo-parowej osiągają najwyższe sprawności produkcji energii elektrycznej w grupie źródeł konwencjonalnych, dzięki czemu ich emisja CO_2 jest o połowę niższa niż emisja elektrowni węglowych.

Tabela 34. Podstawowe dane o województwie zachodniopomorskim w zakresie energetyki

Kategoria	Województwo zachodniopom. 2016 r.	Polska 2016 r.	Województwa ościenne			
			Województwo lubuskie 2016 r.	Województwo pomorskie 2016 r.	Województwo wielkopolskie 2016r.	Meklemburgia Pomorze Przednie 2016 r.
Moc zainstalowana w elektrowniach ogółem [MW]	3363,2	41249,1	667,1	1931,4	3653,2	-
Moc zainstalowana w OZE [MW]	1587,1	8415,5	321,19	746,5	850,0	5 140
Moc zainstalowana w energetyce wiatrowej [MW]	1477,2	5807,4	192,0	684,9	686,8	3 310
Ilość instalacji wiatrowych [szt.]	98	1193	14	56	218	1839
Produkcja energii elektrycznej ogółem [GWh]	9359,4	166634,4	2959,1	4465,0	12822,9	14 629,2
Produkcja energii elektrycznej z OZE [GWh]	3912,0	22825,4	631,7	2225,5	1977,2	9769,9
Zużycie energii elektrycznej [GWh]	6 252	159 138	3 914	8 418	12 590	6600,0
Udział energii z OZE w produkcji energii elektrycznej ogółem [%]	41,8	13,7	21,3	49,8	15,4	66,8
Udział energii z OZE w zużyciu energii elektrycznej [%]	62,6	14,3	16,1%	26,4	15,7	-
Długość czynnej sieci gazowej [km]	722	140037	4300	6834	15252	-
Ludność korzystająca z instalacji gazowych [%]	59,1	52,1	51,9	49,2	47,5	-
Długość sieci cieplnych ogółem (przesył + przyłącza) [km]	1065	23917	490	1816	1610	-

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS, URE oraz Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern.

Podstawowym dostawcą energii elektrycznej w województwie zachodniopomorskim jest PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. (PGE GiEK S.A.) z siedzibą w Bełchatowie, w skład której wchodzi Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra (ZEDO), o łącznej mocy elektrycznej 1565 MW. Oddział ten tworzą:

- Elektrownia Dolna Odra w Nowym Czarnowie - 1362 MW;
- Elektrownia Pomorzany w Szczecinie - 134,2 MW;
- Elektrownia Szczecin - 68,5 MW.

Od kwietnia 2012 r. w Elektrowni Dolna Odra wycofano z eksploatacji 2 bloki energetyczne, co spowodowało spadek mocy o 410 MW. W miejsce wyłączanych najstarszych, planowana jest budowa nowych bloków gazowo-parowych. Elektrownie zespołu pracują w oparciu o węgiel kamienny, a od roku 2005 także w oparciu o biomasę.

W grudniu 2011 r. w Elektrowni Szczecin uruchomiono - największy wówczas w Polsce - kocioł fluidalny opalany biomasą, o zdolności produkcyjnej „zielonej" energii elektrycznej około 580 GWh/rok brutto.

W 2015 r. w Elektrowni Pomorzany uruchomiono procedury dotyczące budowy instalacji odsiarczania i odazotowania spalin oraz innych prac modernizacyjno-odtworzeniowych. Dzięki tym inwestycjom elektrownia zostanie dostosowana do przyszłych wymagań technicznych i środowiskowych i będzie mogła funkcjonować przez kolejne 20 lat.

W Elektrowni Dolna Odra funkcjonują dwa warianty rozwoju - budowa bloków gazowo-parowych wraz z budową gazociągu przesyłowego lub budowa bloków na paliwo stałe wraz z budową portu.

Oprócz zespołu elektrowni PGE GiEK S.A., znaczącymi źródłami energii elektrycznej w województwie są: elektrownia szczytowo-pompowa Żydowo o mocy 167 MW oraz odnawialne źródła energii o łącznej mocy około 1587 MW, wśród których największy udział mają elektrownie wiatrowe - 1477 MW (dane URE na dzień 30 września 2016 r.).

3.8.1.2. Sieci przesyłowe i dystrybucyjne

System elektroenergetyczny jest jednym z systemów infrastrukturalnych, ustawowo zaliczonych do tzw. infrastruktury krytycznej, czyli spełnia kluczową rolę dla bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służy zapewnieniu sprawnego funkcjonowania organów administracji publicznej, a także instytucji i przedsiębiorstw. Polski system elektroenergetyczny, jak podaje KPZK 2030, charakteryzuje się zdekapitalizowaniem sieci przesyłowych i dystrybucyjnych - średnio na poziomie 70-80% oraz wysokim stopniem awaryjności sieci dystrybucyjnych średniego i niskiego napięcia na terenach wiejskich. Stan sieci dystrybucyjnych stanowi jedną z najpoważniejszych barier rozwojowych Polski Północnej.

Postępujące zużycie techniczne liniowej infrastruktury elektroenergetycznej, w połączeniu z utrudnieniami (prawnymi i przestrzennymi) w zakresie budowy nowych obiektów, stawia przed sektorem elektroenergetycznym duże wyzwania. Oznacza konieczność intensywnej modernizacji infrastruktury przesyłowej i dystrybucyjnej. Rozwój infrastruktury elektroenergetycznej będzie musiał odpowiedzieć w perspektywie roku 2030 m.in. na następujące podstawowe wyzwania:

- ograniczanie emisji CO_2 do poziomu uzgodnionego w ramach Unii Europejskiej, poprzez m.in. wspieranie działań inwestycyjnych w różnych skalach przestrzennych (od elektrowni systemowych o zerowym lub niskim poziomie emisji CO_2, po obiekty przydomowe); przystosowanie sieci elektroenergetycznych do odbioru energii ze źródeł rozproszonych, wykorzystujących technologie OZE;
- rozbudowa sieci przesyłowej niezbędnej dla przyłączenia nowych źródeł wytwórczych, w tym OZE (m.in. planowanych lądowych i morskich farm wiatrowych) i wyprowadzenia z nich mocy;
- poprawa efektywności przesyłu, zaopatrzenia i zużycia energii poprzez rozwój inteligentnych sieci przesyłowych.

Obiekty elektroenergetyczne (stacje i linie o napięciu 220 i 400 kV) funkcjonujące w północno-zachodniej części kraju są elementami krajowej sieci przesyłowej i umożliwiają wyprowadzenie mocy z elektrowni, elektrociepłowni i odnawialnych źródeł energii zlokalizowanych na terenie województwa, równoważenie bieżącego zapotrzebowania na energię elektryczną z dostawami tej energii w krajowym systemie elektroenergetycznym oraz współpracę krajowego systemu elektroenergetycznego w układzie transgranicznym.

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego operatorem systemu przesyłowego są Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A., które poprzez dwie spółki PSE-Zachód S.A. z siedzibą w Poznaniu i PSE-Północ S.A. z siedzibą w Bydgoszczy, wykonują zadania związane z prowadzeniem ruchu i dysponowaniem mocą w przesyłowym systemie elektroenergetycznym na obszarach swojego działania, utrzymaniem stacji i linii sieci przesyłowej, projektowaniem rozwoju sieci przesyłowej, a także koordynacją rozwoju sieci rozdzielczej 110 kV.

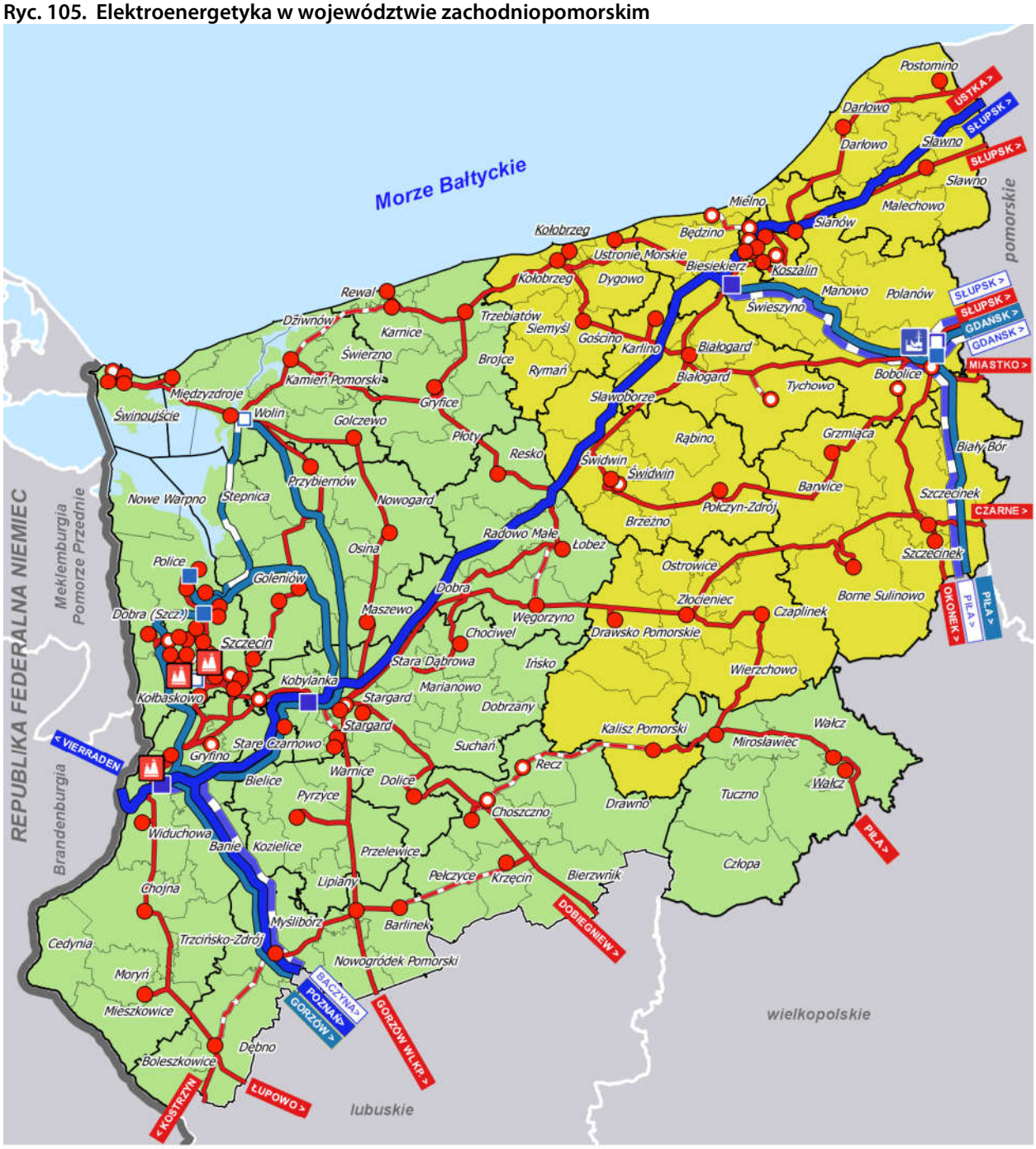
Energia elektryczna z systemowej stacji elektroenergetycznej 400/220 kV Krajnik wyprowadzana jest do stacji zasilających: 400/220/110 kV Morzyczyn oraz 220/110 kV Glinki i Police, a ze stacji 400/220/110 kV Dunowo (k. Koszalina) do stacji 220/110 kV Żydowo. Obiekty niedoinwestowanej sieci przesyłowej charakteryzuje długi okres eksploatacji - wszystkie stacje i prawie wszystkie linie pracują już około 35 lat lub dłużej (jedynie dwie linie 220 kV - z Morzyczyna do Polic i do Recławia - są eksploatowane od 30 lat). W latach 2010-2013 została całkowicie rozbudowana i zmodernizowana na wszystkich poziomach napięć stacja 220/110 kV w Morzyczynie. Zbudowano rozdzielnię 400 kV i wprowadzono do stacji linię 400 kV relacji Krajnik-Dunowo. W ten sposób stacja Morzyczyn stała się kolejną stacją systemową 400/220/110 kV, funkcjonującą w północno-zachodniej części kraju i zasilającą obszar szczeciński i gorzowski. W rezultacie nastąpił wzrost poziomu bezpieczeństwa energetycznego regionu Pomorza Zachodniego.

Obiekty elektroenergetycznej sieci dystrybucyjnej (stacje i linie o napięciu 110, 15 i 0,4 kV) zasilane są w energię elektryczną z sieci przesyłowej oraz ze źródeł lokalnych, przyłączonych bezpośrednio do sieci dystrybucyjnej. System sieci dystrybucyjnej w województwie obsługiwany jest przez dwóch operatorów - część zachodnią województwa

obsługuje Enea Operator Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu (i siedzibami oddziałów w Szczecinie i Gorzowie Wielkopolskim), a część wschodnią obsługuje Energa-Operator S.A. z siedzibą w Gdańsku (siedziba oddziału znajduje się w Koszalinie).

W segment sieci dystrybucyjnej wchodzi Spółka PKP Energetyka S.A. z siedzibą w Warszawie, zajmująca się dostarczaniem energii elektrycznej spółkom kolejowym oraz innym odbiorcom pozakolejowym, ponadto świadczy ona wyspecjalizowane usługi elektroenergetyczne na rzecz spółek kolejowych oraz klientów pozakolejowych na obszarze całego kraju, z wykorzystaniem własnej, na bieżąco rozbudowywanej sieci.

Ryc. 105. Elektroenergetyka w województwie zachodniopomorskim



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Z uwagi na uwarunkowania historyczne (produkcja energii elektrycznej odbywała się w źródłach systemowych zlokalizowanych w głównej mierze na południu Polski, a przesył energii i jej dystrybucja następowały do odbiorców, na terenie całego kraju) infrastruktura elektroenergetyczna najwyższych i wysokich napięć wymaga znacznej rozbudowy i modernizacji, w szczególności na terenie północnej części kraju, w tym w województwie zachodniopomorskim. Efektem wstąpienia Polski do Unii Europejskiej i podjęcia zobowiązań akcesyjnych, w zakresie promowania gospodarki niskoemisyjnej, było pojawienie się regulacji prawnych, wspierających rozwój źródeł rozproszonych, w tym w szczególności źródeł odnawialnych. Wymusza to potrzebę znacznego przekonfigurowania układu pracy sieci.

Analiza struktury wiekowej linii napowietrznych 110 kV, pracujących w sieci dystrybucyjnej, wykazuje znaczne ich zużycie. Biorąc pod uwagę obszary działania poszczególnych operatorów, sytuacja przedstawia się jak niżej.

Tabela 35. Struktura wiekowa linii napowietrznych 110 kV na obszarach działania operatorów 2013 r.

Operator	[%]			Obszar działania - województwa
	do 20 lat	21-40 lat	powyżej 40 lat	
Enea Operator linie 1- i 2-torowe o dł. 4613 km	21	49	30	zachodniopomorskie, wielkopolskie, lubuskie, kujawsko-pomorskie, niewielka część dolnośląskiego i pomorskiego
Energa Operator linie 1- i 2-torowe o dł. 6240 km	17	55	28	pomorskie, warmińsko-mazurskie, częściowo - zachodniopomorskie, wielkopolskie, łódzkie, mazowieckie, kujawsko-pomorskie

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie projektów Planów rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną na lata 2014-2019 poszczególnych operatorów.

Wiek linii napowietrznych oraz prognozowany wzrost zapotrzebowania na energię, wskazują potrzebę rozbudowy oraz modernizacji infrastruktury elektroenergetycznej, zarówno przesyłowej, jak i dystrybucyjnej. Planowana jest modernizacja sieci przesyłowych, budowa nowych punktów transformacji NN/110 kV oraz budowa nowych odcinków linii przesyłowych, a także modernizacja i rozbudowa sieci dystrybucyjnych - w szczególności linii wysokich napięć. Efektem tych działań będzie wzrost bezpieczeństwa i ciągłości dostaw energii elektrycznej, poprawa jakości i niezawodności jej dostarczania, zapewnienie bilansowania mocy wprowadzanej i wyprowadzanej w obszarze dużych aglomeracji, w tym w obszarze miasta Szczecina. Jednocześnie nastąpi rozwój odnawianych źródeł energii (poprzez umożliwienie przyłączania źródeł i odbioru energii), przyłączanie do sieci nowych odbiorców energii, co z kolei przełoży się na wzrost aktywizacji gospodarczej i poprawę infrastruktury komunalnej województwa. Długofalowa polityka rozwojowa sieci dystrybucyjnej 110 kV Enea Operator zmierza do zmiany jej konfiguracji, poprzez budowę pierścieni oraz nowych stałych podziałów sieci 110 kV, umożliwiających tworzenie wydzielonych układów (struktur) sieci. Taki układ pracy jest jednym ze sposobów uwalniających sieć 110 kV z pełnienia funkcji sieci rezerwującej sieć przesyłową najwyższych napięć.

Na obszarze gmin położonych nad Zalewem Szczecińskim, m.in. północna część gm. Police (Trzebież), a przede wszystkim gm. Nowe Warpno, gdzie występowały problemy z jakością i niezawodnością dostaw energii elektrycznej, operator podjął działania na sieci średniego napięcia celem polepszenia warunków zasilania odbiorców. Część inwestycji została zrealizowana, pozostałe są w trakcie realizacji. Niemniej, docelowo należy przewidywać budowę sieci wysokiego napięcia, zarówno w rejonie Trzebież-Nowe Warpno, jak i po drugiej stronie Zalewu w gm. Stepnica.

Linia przesyłowa 220 kV w Szczecinie oraz linia dystrybucyjna 110 kV w Świnoujściu zostały przebudowane na linie kablowe (ułożone pod dnem Odry i Świny), w związku z możliwością wystąpienia kolizji z transportem morskim dużych konstrukcji stalowych, produkowanych w Szczecinie.

3.8.2. Gazownictwo i paliwa płynne

3.8.2.1. Sieć przesyłowa

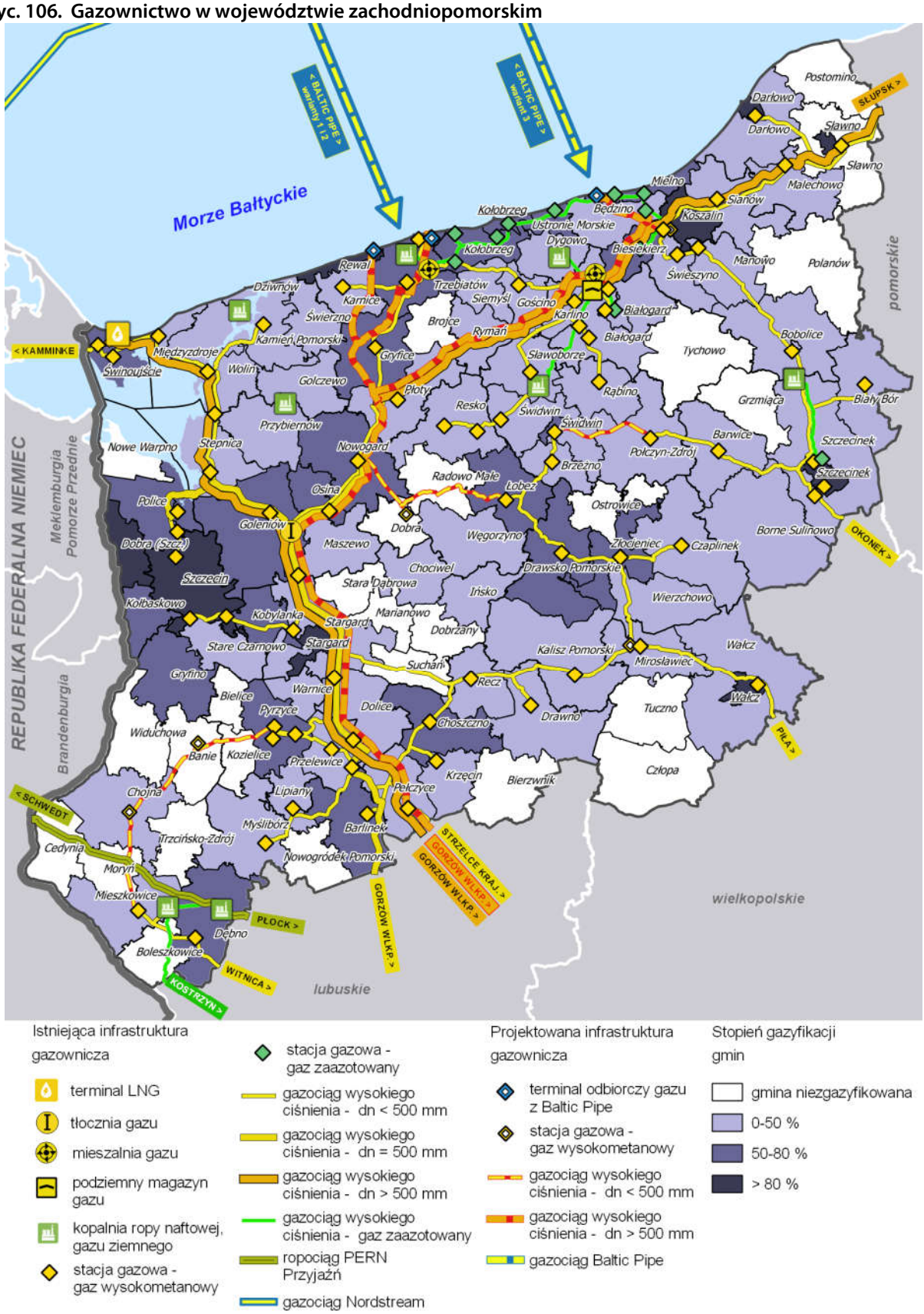
Na obszarze województwa przesyłem gazu ziemnego zajmuje się Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz-System S.A. w Warszawie, oddziały: w Poznaniu i Gdańsku. Realizując podstawowe obowiązki wynikające z ustawy Prawo energetyczne, Gaz-System S.A. odpowiada m.in. za transport paliw gazowych siecią gazociągów oraz za rozwój systemu przesyłowego.

Największe braki przepustowości krajowego systemu przesyłowego gazu występują na obszarze Pomorza Środkowego i Polski Zachodniej (KPZK 2030).

System przesyłowy na obszarze województwa zachodniopomorskiego zasilany jest z kierunku południowego - z punktu wejścia Lwówek, który zlokalizowany jest na Systemie Gazociągów Tranzytowych (na tzw. Gazociągu Jamalskim). Funkcjonuje magistralny układ zasilania północno-zachodniej Polski na trasie Odolanów-Lwówek-Police,

z odgałęzieniem w rejonie Goleniowa w kierunku wschodnim do Płot, realizujący dostawy gazu w oparciu o gazociąg DN 500 z kierunku Gorzowa Wlkp. oraz gazociąg DN 250 z kierunku Piły, relacji Piła-Wałcz-Stargard, dostarczający gaz do sieci dystrybucyjnej lub bezpośrednio do dużych odbiorców przemysłowych (np. Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „Police" S.A.).

Ryc. 106. Gazownictwo w województwie zachodniopomorskim



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Ilość gazu przesłanego siecią przesyłową Gaz-Systemu S.A. do odbiorców na terenie województwa wahała się od 857,0 mln m3 w roku 2008, przez 683,5 mln m3 w roku 2010 i 821,4 mln m3 w roku 2012, do 806,7 mln m3 w roku 2014.

W gminie Goleniów zakończona została budowa tłoczni gazu Goleniów, której przekazanie do eksploatacji nastąpiło w marcu 2011 r. Korzyści wynikające z uruchomienia tłoczni gazu, to:

- zwiększenie zasięgu gazyfikacji w regionie oraz zaopatrzenie w gaz odbiorców indywidualnych i przemysłowych, w tym Goleniowskiego Parku Przemysłowego;
- otwarcie sieci na transport zwiększonych ilości gazu, pochodzącego z terminalu LNG w Świnoujściu, do krajowej sieci przesyłowej; obiekt odgrywa istotną rolę w okresie zimowym, gdy system przesyłowy jest obciążony i wymagane jest utrzymanie ciągłości przesyłu gazu;
- wraz z gazociągiem Świnoujście-Szczecin - istotny element rozwoju transgranicznej infrastruktury przesyłowej w rejonie Morza Bałtyckiego.

Głównym celem realizacji inwestycji w krajowej sieci przesyłowej gazu, w pierwszym etapie (lata 2008-2014) było umożliwienie odbioru i przesyłu gazu z terminalu LNG w Świnoujściu, z powiązań transgranicznych oraz rozprowadzenie go na terytorium Polski.

Zrealizowane zostały gazociągi Świnoujście-Szczecin, Szczecin-Gdańsk i Szczecin-Lwówek, umożliwiające odbiór gazu z Terminalu LNG w Świnoujściu. Gazociąg Szczecin-Gdańsk etap V Goleniów-Płoty - jest przewidywany do realizacji w dalszej perspektywie, w latach 2019-2023.

W jednym z wariantów rozwoju przedsiębiorstwa PGE GiEK S.A., rozważana jest budowa 2 bloków gazowo-parowych w Elektrowni Dolna Odra wraz z budową gazociągu przesyłowego umożliwiającego dostawy gazu do nowych jednostek produkcyjnych.

OGP Gaz-System S.A. prognozuje w roku 2015 zapotrzebowanie na usługę przesyłową na obszarze województwa zachodniopomorskiego od poziomu 935 mln m3 w roku 2017, do 947 mln m^3 w roku 2025.

Biorąc pod uwagę już zrealizowane inwestycje oraz nowy kierunek importu z terminalu LNG w Świnoujściu, sytuacja dostaw gazu do odbiorców na obszarze województwa znacząco się poprawi.

3.8.2.2. Terminal LNG w Świnoujściu

Terminal do odbioru i regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu to największa i najważniejsza inwestycja, która ma poprawić bezpieczeństwo energetyczne Polski. Uznana przez Rząd RP za inwestycję strategiczną dla naszego kraju, zgodną z planami dywersyfikacji źródeł i dróg dostaw gazu ziemnego. Terminal umożliwia odbiór gazu ziemnego drogą morską z dowolnego kierunku na świecie.

Na mocy ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu („specustawa"), wyłączającej w tym przypadku zastosowanie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, z wyjątkiem art. 57 ust. 1 i 4, OGP Gaz-System S.A. pełni rolę koordynatora prac związanych z budową terminalu LNG i portu zewnętrznego w Świnoujściu. Odpowiedzialny jest za wybudowanie i eksploatację gazociągu przyłączeniowego przy powstającym terminalu oraz gazociągów przesyłowych, m.in.: Świnoujście-Szczecin, Szczecin-Gdańsk, Szczecin-Lwówek oraz międzysystemowego Gazociągu Bałtyckiego (Baltic Pipe), stanowiącego połączenie systemów przesyłowych Polski i Danii, wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi. Wszystkie powyższe gazociągi są inwestycjami towarzyszącymi inwestycjom w zakresie terminalu i do nich również stosuje się zapisy „specustawy".

Gaz-System S.A. jest właścicielem spółki Polskie LNG S.A. powołanej do budowy i eksploatacji terminalu LNG.

W skład terminalu wchodzą m.in. 2 zbiorniki skroplonego gazu o pojemności 160 tys. m^3 każdy. Przepustowość w I etapie wynosi 5 mld m^3 gazu ziemnego rocznie; w II etapie - w zależności od wzrostu zapotrzebowania na surowiec - do 7,5 mld m^3 (co stanowi około 50% obecnego rocznego zapotrzebowania na gaz w Polsce), bez konieczności powiększania terenu, na którym powstaje terminal. W czerwcu 2016 r. terminal został odebrany przez Polskie LNG S.A. od Generalnego Realizatora Inwestycji i rozpoczęta została jego komercyjna eksploatacja.

3.8.2.3. Gazociąg Bałtycki (Baltic Pipe)

Celem projektu jest budowa gazociągu podmorskiego łączącego systemy przesyłowe gazu ziemnego Rzeczypospolitej Polskiej i Królestwa Danii. Projekt jest aktualnie w fazie przedinwestycyjnej. Został zatwierdzony raport końcowy z badań geofizycznych dna morskiego oraz prowadzone są studia dotyczące wykonalności połączenia gazociągów na Morzu Północnym przez terytorium Danii, Morze Bałtyckie do Polski. Prawdopodobna realizacja inwestycji nastąpi po roku 2020.

Realizacja projektu umożliwi m.in.: dostawy gazu z norweskiego szelfu kontynentalnego do Polski. Po połączeniu z Terminalem LNG w Świnoujściu, kraje skandynawskie uzyskałyby dostęp do globalnego rynku gazu LNG, przy wykorzystaniu polskiej infrastruktury przesyłowej, a ponadto zaistniałaby możliwość przepływu wstecznego, w celu

umożliwienia dostaw gazu z Polski do Danii i Szwecji (w przypadku wybudowania połączenia gazowego Norwegia-Dania).

Gazociąg Bałtycki (Baltic Pipe) wpisuje się w projekty: Korytarza Północ-Południe oraz Baltic Energy Market Interconnection Plan (BEMIP GRIP), które stanowią priorytety rozwoju infrastruktury energetycznej, wyznaczone przez Unię Europejską.

3.8.2.4. Korytarz Północ-Południe

Projekt pn. Korytarz Północ-Południe ma połączyć Terminal LNG w Świnoujściu oraz Gazociąg Bałtycki (Baltic Pipe), przez Polskę, Republikę Czeską, Słowację i Węgry z proponowanym terminalem Adria LNG w Chorwacji. Planowany zakres inwestycji gazowych na obszarze województwa zachodniopomorskiego wchodzi w skład zachodniego odcinka gazowego Korytarza Północ-Południe. Korzyści płynące z realizacji tego projektu, to m.in.: zwiększenie bezpieczeństwa dostaw paliw gazowych, umożliwienie dostępu do nowych źródeł dostaw (LNG, Norwegia) dla Europy Wschodniej, umożliwienie wdrożenia regionalnych procedur prewencyjnych i awaryjnych w przypadku sytuacji kryzysowych.

3.8.2.5. Baltic Energy Market Interconnection Plan (BEMIP GRIP)

Projekt Baltic Energy Market Interconnection Plan (BEMIP GRIP) to Regionalny Plan Inwestycyjny 2012-2021, sporządzony zgodnie z zapisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 715/2009 (art. 12). Celem opracowania jest przekazanie informacji na temat rozwoju rynku i infrastruktury gazu ziemnego oraz analiza wyzwań i barier utrudniających rozbudowę infrastruktury w regionie Morza Bałtyckiego. Działania takie przyczyniają się do integracji krajowych rynków w jeden rynek gazu ziemnego w regionie Morza Bałtyckiego, a w przyszłości doprowadzą do zwiększenia bezpieczeństwa dostaw paliw gazowych oraz przyspieszą budowę zdywersyfikowanego i konkurencyjnego rynku energii w Unii Europejskiej.

3.8.2.6. Sieci dystrybucyjne

Największym operatorem gazowych sieci dystrybucyjnych, działającym na obszarze województwa, jest przedsiębiorstwo energetyczne Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o.o. Przedsiębiorstwo to pełni funkcję krajowego operatora systemu dystrybucyjnego gazu PSG Sp. z o.o. i obsługuje odbiorców na obszarze województwa zachodniopomorskiego poprzez swoje oddziały w Poznaniu i Gdańsku oraz zakłady w Szczecinie i Koszalinie (świadczy usługi dystrybucji gazu ziemnego sieciami gazowymi na terenie 74 gmin w województwie). W latach 2010-2015 nastąpił przyrost długości sieci dystrybucyjnej operatora o 470 km (bez przyłączy).

Tabela 36. Długości sieci PSG Sp. z o.o. na obszarze województwa zachodniopomorskiego - 2012 r.

Województwo zachodniopomorskie	Długość gazociągów w podziale na ciśnienie [km]					Przyłącza	
	niskie	średnie	podwyższone średnie	wysokie	razem	długość [m]	ilość [szt.]
Obszar ZG Szczecin	1128,67	1937,47	0,00	196,58	3262,72	943467	64203
Obszar ZG Koszalin	485,62	942,85	5,04	403,38	1836,89	512048	29451
Obszar ZG Poznań	74,20	35,28	0,00	0,00	109,48	39508	2342
Obszar Oddz. Gdańsk	51,10	1,90	0,00	21,04	74,04		
Ogółem:	1739,59	2917,50	5,04	621,00	5283,13	1495023	95996

Źródło: Wielkopolska Spółka Gazownictwa Sp. z o.o. Oddział w Poznaniu, marzec 2013 r.

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego dostawy gazu realizują również lokalni operatorzy sieci dystrybucyjnych: G.EN. Gaz Energia S.A. z siedzibą w Tarnowie Podgórnym (woj. wielkopolskie) oraz DUON Dystrybucja S.A. z siedzibą w Wysogotowie k/Poznania.

Przedsiębiorstwo G.EN. GAZ ENERGIA S.A. jest firmą zajmującą się obrotem i dystrybucją gazu ziemnego wysokometanowego i zaazotowanego w obszarach działania firmy, pn. „Karlino" i „Kamień Pomorski" - obejmujących 21 gmin województwa: Białogard miasto i gminę, Biesiekierz, Kołobrzeg miasto i gminę, Dygowo, Karlino, Gościno, Siemyśl, Świdwin miasto i gminę, Rąbino, Ustronie Morskie, Rymań, Sławoborze, Biały Bór, Dębno, Resko, Chociwel, Międzyzdroje, Kamień Pomorski.

Przedsiębiorstwo DUON Dystrybucja S.A. prowadzi obrót, regazyfikację i dystrybucję paliw gazowych, m.in. na obszarze gmin: Myślibórz, Lipiany i Chojna. Do gmin Myślibórz i Lipiany gaz dostarczany jest siecią dystrybucyjną przyłączoną do gazociągu przesyłowego OGP Gaz-System S.A., natomiast w gminie Chojna sieć dystrybucyjna przyłączona jest do stacji regazyfikacji LNG.

Do odbiorców dostarczany jest gaz wysokometanowy i zaazotowany. Głównym odbiorcą przemysłowym gazu ziemnego w województwie są Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „Police" S.A. Na koniec 2015 r. z gazu sieciowego

korzystało 59,1% ogółu ludności województwa (w kraju 52,1%); 77,8% ludności miejskiej (kraj - 71,6%) i 18,3% ludności wiejskiej (kraj - 22,6 %). Dobre zaopatrzenie w gaz występuje w większych miastach i tylko w niektórych gminach. Mieszkańcy korzystają z gazu sieciowego w 88 gminach województwa, z czego w 29 gminach stopień gazyfikacji wynosi powyżej 50%. Pomimo wysokiego stopnia gazyfikacji (50% i więcej), w niektórych gminach, zwłaszcza miejsko-wiejskich, zgazyfikowane są tylko największe miejscowości. 26 gmin jest całkowicie pozbawionych dostępu do gazu sieciowego. W dużej części województwa na obszarach wiejskich brak jest gazowej sieci dystrybucyjnej średnich ciśnień. Na koniec 2015 r. całkowita długość wojewódzkiej sieci gazowej wynosiła 7194 km. Informacje dotyczące stopnia gazyfikacji gmin podano na podstawie danych PSG Sp. z o.o. (stan na lipiec 2015 r.). Ze względu na brak takich danych od innych operatorów sieci dystrybucyjnych informacje te mogą się różnić od stanu rzeczywistego.

Współpraca operatorów systemów dystrybucyjnych gazu z jednostkami samorządu terytorialnego na poziomie gminnym jest istotna przy planowaniu rozwoju sieci gazowej. Czynniki mające wpływ na opłacalność gazyfikacji na obszarach gmin:

- odległość od gazociągów wysokiego ciśnienia;
- gęstość zabudowy - jednostkowe koszty przyłączenia odbiorcy;
- liczba kotłowni na paliwa stałe, które mogą być przestawione na gaz;
- obecność infrastruktury komunalno-bytowej i przemysłowej;
- czynniki rozwoju ekonomicznego gminy: średnie dochody gospodarstw, stopa bezrobocia itp.

3.8.2.7. Magistrala rurociągów PERN „Przyjaźń"

Przedsiębiorstwo PERN S.A. jest krajowym liderem logistyki naftowej i strategiczną spółką gwarantującą bezpieczeństwo energetyczne Polski, a także Unii Europejskiej. Podstawową działalnością Spółki jest eksploatacja sieci rurociągów transportujących rosyjską ropę naftową do największych producentów paliw w Polsce oraz w Niemczech. Realizację tej usługi umożliwiają dwie nitki rurociągu „Przyjaźń", biegnące z Adamowa, położonego przy granicy Polski z Białorusią, do Płocka, a następnie do Schwedt w Niemczech. Magistrala rurociągów PERN S.A. jest strategiczną w Europie drogą transportu ropy naftowej ze wschodu na zachód i północ oraz z północy na zachód.

Odcinek Zachodni magistrali PERN S.A., łączący bazę surowcową w Płocku z bazą ropy naftowej zlokalizowaną w Schwedt, osiąga przepustowość 27 mln ton ropy naftowej rocznie. Odcinek o długości około 50 km przebiega przez południowo-zachodnią część województwa zachodniopomorskiego.

3.8.2.8. Kopalnie ropy i gazu, magazyny gazu

Na obszarze województwa prowadzi również działalność Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A. z siedzibą w Warszawie. Oddział firmy w Zielonej Górze zajmuje się zagospodarowaniem i eksploatacją złóż ropy naftowej i gazu ziemnego na terenie pięciu województw Polski północnej i zachodniej. Jest największym dostawcą gazu na rynek krajowy, a produkcja Oddziału zaspokaja około 20% krajowego zapotrzebowania na gaz ziemny.

PGNiG S.A. jest właścicielem obszarów i terenów górniczych oraz urządzeń technicznych: odwiertów, gazociągów i ropociągów. Przedsiębiorstwo posiada koncesje na wydobywanie kopalin węglowodorowych na obszarach i terenach górniczych położonych w rejonie Kamienia Pomorskiego, Karlina i Gorzysławia oraz Dębna i Mieszkowic. Eksploatacja złóż gazu odbywa się w kopalniach: Gorzysław, Ciechnowo i Daszewo z ośrodkiem produkcyjnym Wierzchowo, ropy w kopalniach: Kamień Pomorski (Buniewice), Wysoka Kamieńska (Leszczno gm. Przybiernów) oraz ropy i gazu w kopalniach: Karlino, Zielin, Dębno (Barnówko).

Ponadto w województwie zlokalizowane są 2 mieszalnie gazu (w Gorzysławiu i Karlinie), w których mieszane są gazy o małej zawartości metanu, pochodzące z kopalń, z gazem wysokometanowym oraz pierwszy w Polsce naturalny podziemny magazyn gazu Daszewo w wyeksploatowanej kopalni ropy i gazu w Krzywopłotach (gm. Karlino), którego eksploatację prowadzi również PGNiG S.A.

Szczegółowe informacje dot. kopalin zawarte są w rozdziale 3.1. Środowisko przyrodnicze, 3.1.5. Kopaliny.

3.8.3. Ciepłownictwo

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego w 2016 r. koncesje Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki (URE) na działalność w zakresie wytwarzania, przesyłania, dystrybucji i obrotu ciepłem posiadało 27 przedsiębiorstw. Są to nie tylko przedsiębiorstwa typowo ciepłownicze, ale również przedsiębiorstwa przemysłowe i usługowe, dla których działalność ciepłownicza stanowi tylko część działalności gospodarczej. Od 2005 r. z koncesjonowania wyłączone jest wytwarzanie ciepła w źródłach o mocy do 5 MW, przesyłanie i dystrybucja ciepła, jeżeli moc zamówiona przez odbiorców nie przekracza 5 MW oraz wytwarzanie ciepła w przemysłowych procesach technologicznych, gdy wielkość mocy zamówionej przez odbiorców nie przekracza 5 MW.

W 2016 r. w województwie moc zainstalowana koncesjonowanych źródeł ciepła wynosiła 2123 MW, natomiast moc wykorzystana 1654 MW. W instalacje centralnego ogrzewania wyposażonych było 89,8% ogólnej liczby mieszkań w miastach (kraj - 87,4%) i 76,1% na terenach wiejskich (kraj - 71,3%). Największymi odbiorcami ciepła są: budownictwo mieszkaniowe, urzędy i instytucje oraz przemysł.

Głównymi dostawcami energii cieplnej w województwie zachodniopomorskim są PGE GiEK S.A. Oddział ZEDO: Elektrownia Dolna Odra (moc cieplna 101 MWt), Elektrownia Pomorzany (324 MWt) i Elektrownia Szczecin (162 MWt), co daje łącznie moc cieplną 587 MWt.

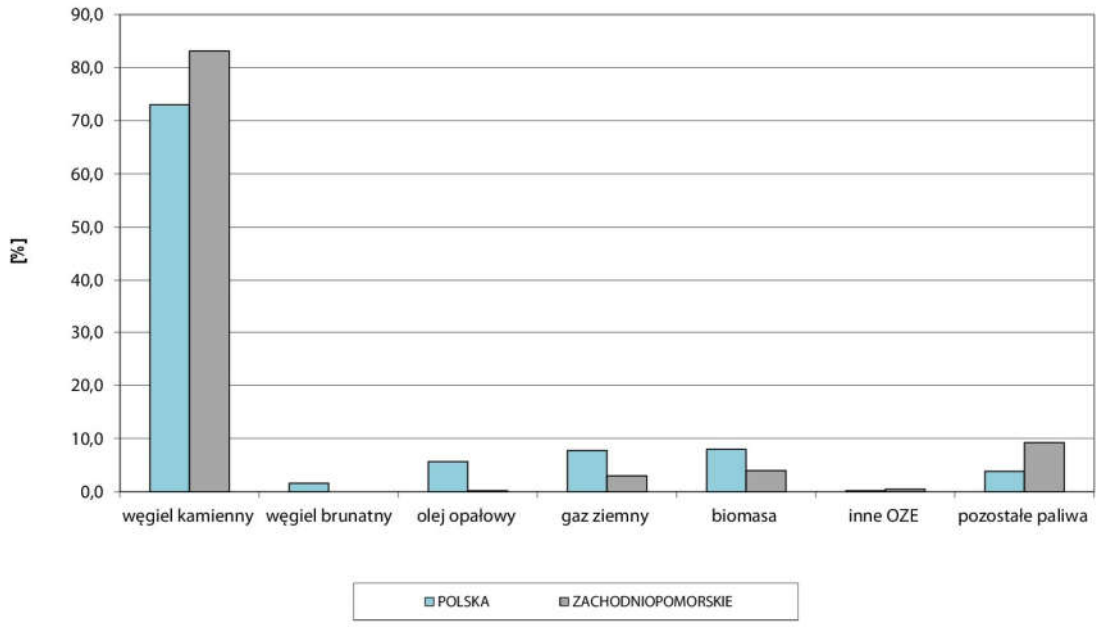
Znaczącymi przedsiębiorstwami energetycznymi prowadzącymi działalność w zakresie wytwarzania, przesyłu i dystrybucji ciepła są m.in.:

- Szczecińska Energetyka Cieplna Sp. z o.o. obsługująca odbiorców w Szczecinie. Od 2008 r. zaczyna tworzyć się branżowa grupa SEC poprzez zakup udziałów w przedsiębiorstwach ciepłowniczych w Łobzie i Barlinku. W 2012 r. SEC staje się strategicznym udziałowcem Zakładu Energetyki Cieplnej w Słubicach i Energetyki Cieplnej w Połczynie Zdroju. Do grupy dołączają spółki z Dębna i Strzelec Krajeńskich;
- Miejska Energetyka Cieplna Sp. z o.o. obsługująca odbiorców w Koszalinie;
- oraz w Sianowie;
- Miejska Energetyka Cieplna w Kołobrzegu;
- Przedsiębiorstwo Energetyki Cieplnej Sp. z o.o. w Stargardzie;
- Przedsiębiorstwo Energetyki Cieplnej Sp. z o.o. w Świnoujściu;
- Przedsiębiorstwo Energetyki Cieplnej S.A. w Policach.

W miastach funkcjonują sieci cieplne. Długość sieci cieplnych ogółem, na koniec 2016 r. wynosiła 1068 km, w tym w miastach 1038 km, a na terenach wiejskich 30 km, eksploatowane były 1313 kotłownie, z czego 1075 w miastach. Odbiorcy znajdujący się poza sieciami oraz na terenach wiejskich korzystają z indywidualnych źródeł ciepła. Ze struktury produkcji ciepła z różnych rodzajów paliw wynika, że zarówno w Polsce, jak i w województwie zachodniopomorskim nadal głównym paliwem używanym do tego celu jest węgiel kamienny. Udział wszystkich innych paliw stanowi łącznie około 20% (w Polsce - 25,4%, w woj. zachodniopomorskim - 14,4%). Na wykresie kategoria „pozostałe paliwa" obejmuje koks, gaz koksowniczy, gaz rafineryjny, gaz propan-butan, energię elektryczną.

Ze struktury produkcji ciepła z różnych rodzajów paliw wynika, że zarówno w Polsce, jak i w województwie zachodniopomorskim nadal głównym paliwem używanym do tego celu jest węgiel kamienny; udział wszystkich innych paliw stanowi łącznie - w Polsce -27,0 %, w woj. zachodniopomorskim - 16,9 %. Na wykresie - kategoria pozostałe paliwa - obejmuje koks, gaz koksowniczy, gaz rafineryjny, gaz propan-butan, odpady komunalne stałe, energię elektryczną.

Ryc. 107. Struktura produkcji ciepła z różnych rodzajów paliw, 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie Raportu Prezesa URE - Energetyka cieplna w liczbach - 2016 r.

W porównaniu do lat wcześniejszych, gdzie produkcja ciepła z poszczególnych rodzajów paliw utrzymywała się na w miarę stałym poziomie (fluktuacje rzędu kilku procent), w roku 2012 nastąpił 3-krotny przyrost produkcji ciepła z biomasy (z 387 913 GJ w 2011 r., do 1 060 902 GJ w 2012 r.). Wzrost związany był z oddaniem do eksploatacji w grudniu 2011 r. w Elektrowni Szczecin kotła opalanego biomasą (.największego wówczas w Polsce), spalającego około 600 tys. ton biomasy rocznie. W koncesjonowanym sektorze ciepłowniczym nakłady na inwestycje związane z modernizacją, rozwojem i ochroną środowiska w latach 2011-2016, w województwie zachodniopomorskim kształtowały się, jak niżej.

Tabela 37. Nakłady na inwestycje związane z modernizacją, rozwojem i ochroną środowiska w latach 2011-2016, w województwie zachodniopomorskim

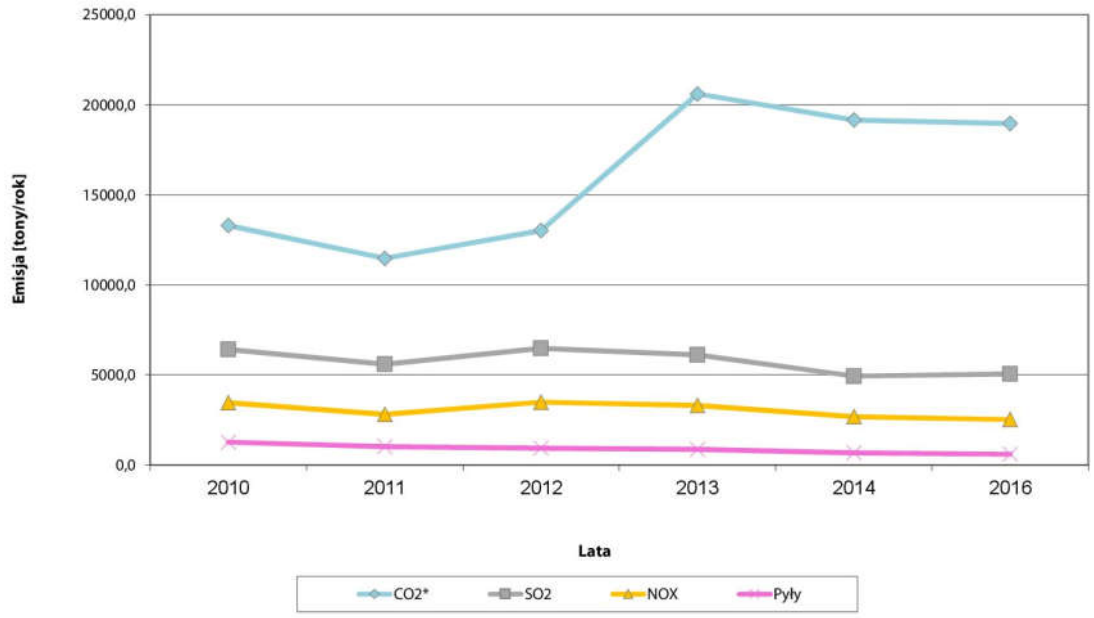
Nakłady	2011 r.	2012 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.
	[mln zł.]					
Nakłady związane z wytworzeniem ciepła	112,682	22,819	21,643	31,820	34,201	26,577
Nakłady związane z przesyłaniem i dystrybucją ciepła	29,986	43,350	34,216	45,553	98,915	61,371
Ogółem:	142,668	66,169	55,859	77,373	133,116	87,948

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie Raportów Prezesa URE - Energetyka cieplna w liczbach – 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2016 r.

W ciągu ostatnich sześciu lat w województwie następował spadek nakładów na inwestycje związane z modernizacją, rozwojem i ochroną środowiska, z ponad 140 mln zł. w 2011 r. (4. miejsce w kraju) do około 77 mln zł. w 2014 r. (12. miejsce w kraju). W roku 2015 znów nastąpił wzrost do poziomu ponad 133 mln zł. (10. miejsce w kraju), aby w 2016 r. znowu spaść do poziomu około 88 mln zł. (12. miejsce w kraju). W roku 2011 zdecydowana większość nakładów przeznaczana była na rozwój i modernizację źródeł ciepła, w latach 2012-2016 większe nakłady przeznaczano na przesył i dystrybucję ciepła. W analizowanym okresie największe środki w kraju inwestowano w województwach – mazowieckim i śląskim.

W województwie zachodniopomorskim w latach 2010-2016 emisja zanieczyszczeń powietrza pochodzących z koncesjonowanej energetyki cieplnej, poza emisją CO_2, utrzymuje się mniej więcej na tym samym poziomie. Na wielkość emisji zanieczyszczeń decydujący wpływ ma emisja dwutlenku węgla, stanowiąca ponad 99% całej emisji.

Ryc. 108. Emisja zanieczyszczeń powietrza w woj. zachodniopomorskim w latach 2010-2016

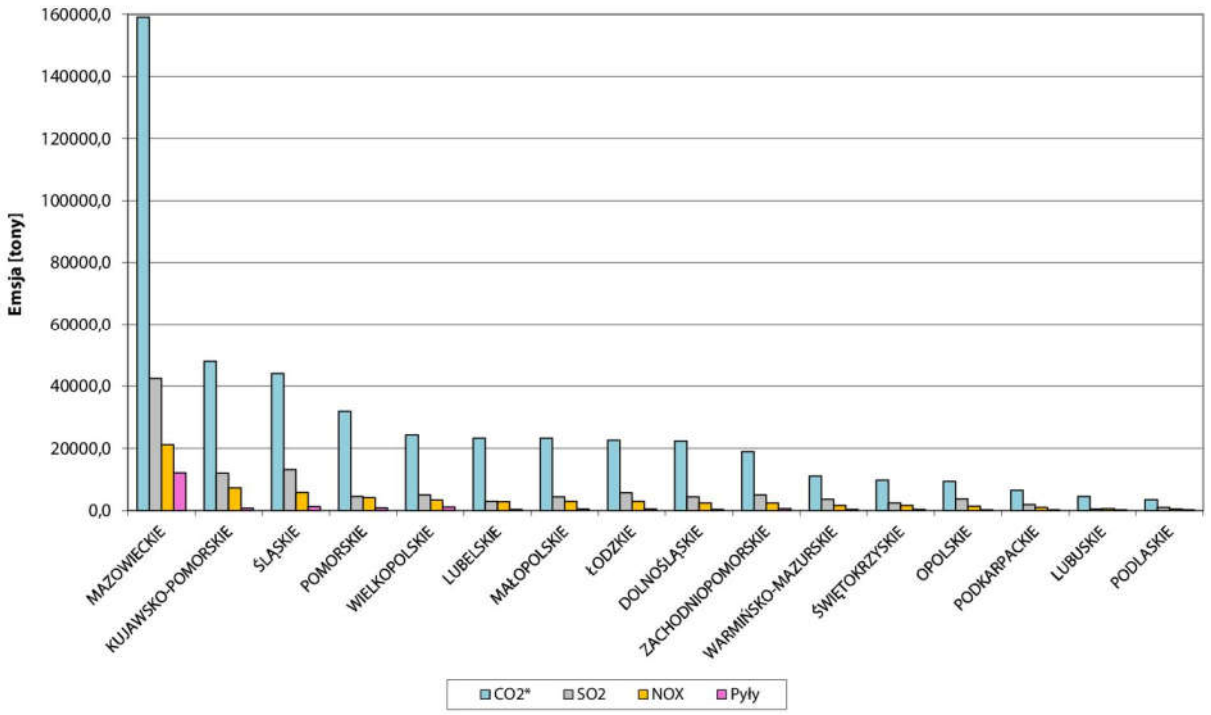


* Wielkość emisji CO2 = wartość x 100

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie Raportów Prezesa URE - Energetyka cieplna w liczbach – 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 r.

Spośród wszystkich województw, zachodniopomorskie od pięciu lat plasuje się na 10. miejscu w kraju.

Ryc. 109. Emisja zanieczyszczeń według województw, 2016 r.



* Wielkość emisji CO_2 = wartość x 100

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie Raportu Prezesa URE - Energetyka cieplna w liczbach - 2016 r.

Największy udział w emisji dwutlenku siarki w Polsce w 2015 r. miały energetyka zawodowa oraz kotłownie lokalne, paleniska domowe, warsztaty rzemieślnicze, rolnictwo. Głównym źródłem emisji tlenków azotu były źródła mobilne. Na wielkość całkowitej emisji pyłów w zasadniczy sposób wpływa emisja pochodząca z kotłowni lokalnych, palenisk domowych, warsztatów rzemieślniczych, rolnictwa oraz technologii przemysłowych.

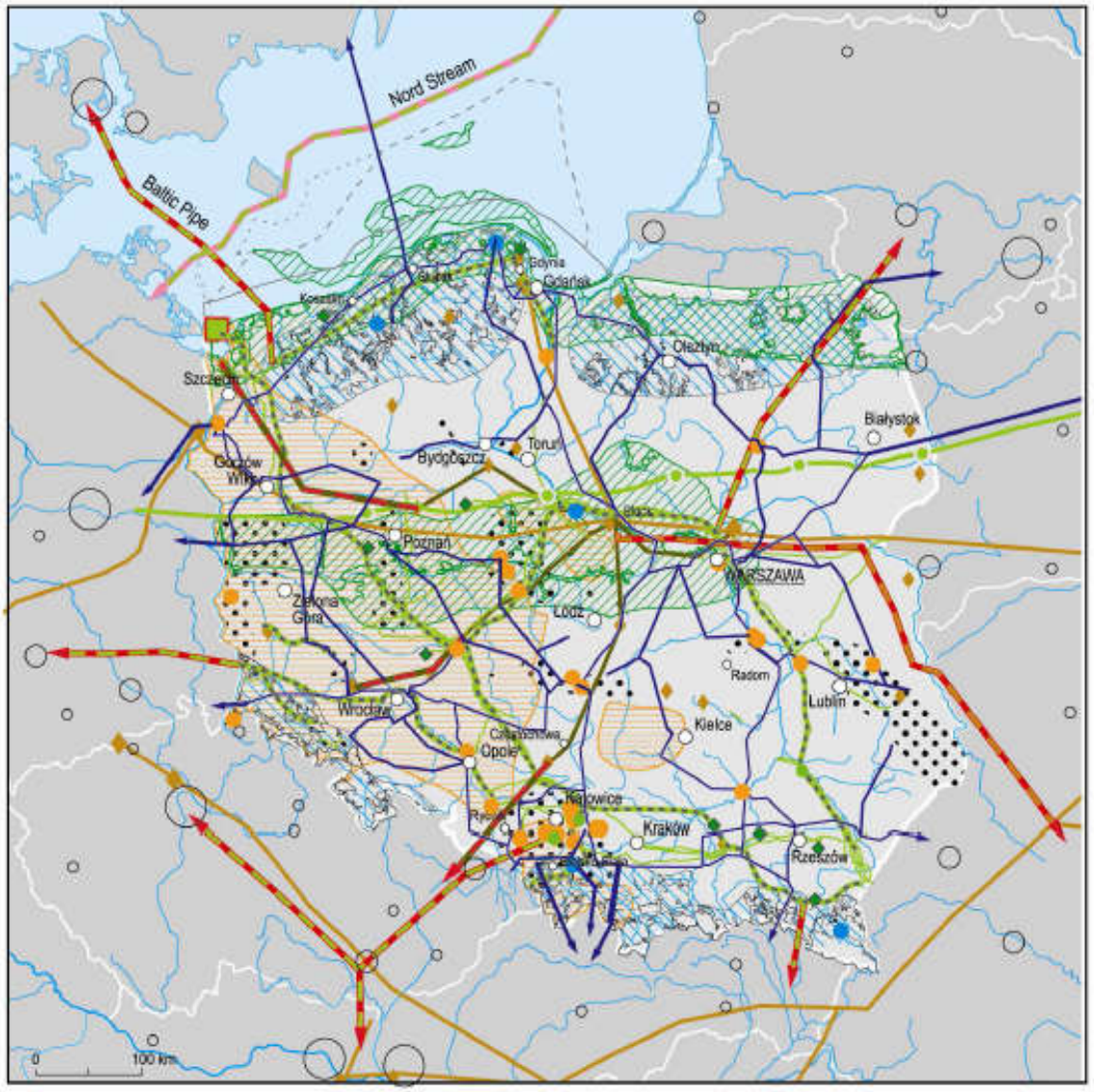
Zgodnie z *Raportem Stan Środowiska w województwie zachodniopomorskim*, opublikowanym przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie w 2016 r., przekroczenie obowiązujących standardów jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim ze względu na ochronę zdrowia dotyczyło dwóch zanieczyszczeń: pyłu zawieszonego PM10 oraz zawartego w tym pyle benzo(a)pirenu. W przypadku pyłu PM10 został przekroczony poziom dopuszczalny przez 24-godzinne stężenia pyłu tylko na jednym stanowisku pomiarowym w województwie w mieście Myślibórz. Na wszystkich stanowiskach pomiarowych w województwie został przekroczony poziom docelowy przez średnioroczne stężenia benzo(a)pirenu. Najwyższe wartości stężeń - zarówno w przypadku pyłu PM10, jak i benzo(a)pirenu - zarejestrowano w okresach grzewczych, dlatego jako główną przyczynę przekroczeń wskazuje się niską emisję pochodzącą z indywidualnego ogrzewania mieszkań.

3.8.4. Odnawialne źródła energii

Zgodnie z KPZK 2030, jednym z elementów wsparcia dla dywersyfikacji źródeł energii, mającym także pozytywne skutki dla zmniejszania emisji dwutlenku węgla, jest zwiększanie wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych. W warunkach polskich do tego typu źródeł o największym potencjale ekonomicznym należy zaliczyć energię wiatru, wykorzystanie biomasy i biogazu oraz energię geotermalną. Pewien potencjał rozwoju ma także hydroenergetyka. Ze względu na klimat Polski, przy obecnych możliwościach technologicznych, mniejsze znaczenie będzie miała produkcja energii elektrycznej z energii słonecznej, przy dużym znaczeniu energii solarnej do produkcji ciepła. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych, nakłada na Polskę obowiązek osiągnięcia do 2020 r. docelowego udziału energii ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii brutto w wysokości 15%. Ze względu na rozproszenie źródeł odnawialnych będzie musiało następować przystosowanie krajowej sieci przesyłowej i dystrybucyjnej do odbioru energii z tych źródeł. Sieć przesyłowa powinna zostać rozbudowana, aby umożliwić przejęcie mocy z planowanych lądowych i morskich farm wiatrowych oraz dużych elektrowni wykorzystujących biomasę i biogaz. Zadaniem planowania przestrzennego w tym obszarze jest wyznaczenie stref dla rozwoju energetyki wiatrowej (na poziomie krajowym i wojewódzkim), i innych źródeł odnawialnych, wskazanie warunków wykorzystania

istniejących i planowanych budowli hydrotechnicznych do produkcji energii wodnej, określenie obszarów wykorzystania energii geotermalnej oraz lokalizacji wieloletnich plantacji roślin energetycznych.

Ryc. 110. Systemy energetyczne i obszary rozwoju energetyki rozproszonej



Główne linie elektroenergetyczne
- 400 kV i więcej
- mosty elektroenergetyczne z krajami sąsiednimi

Główne elektrownie
- cieplne
- na biomasę
- wodne

Infrastruktura gazowa
- podziemne magazyny gazu
- terminal LNG

Gazociągi
- jamalski z tłoczniami
- o przekroju 500 mm i więcej
- nowe połączenia krajowe
- międzysystemowe
- omijające Polskę

Infrastruktura naftowa
- rurociągi naftowe
- nowe rurociągi naftowe
- rurociągi produktowe
- nowe rurociągi produktowe
- główne rafinerie i bazy paliwowe

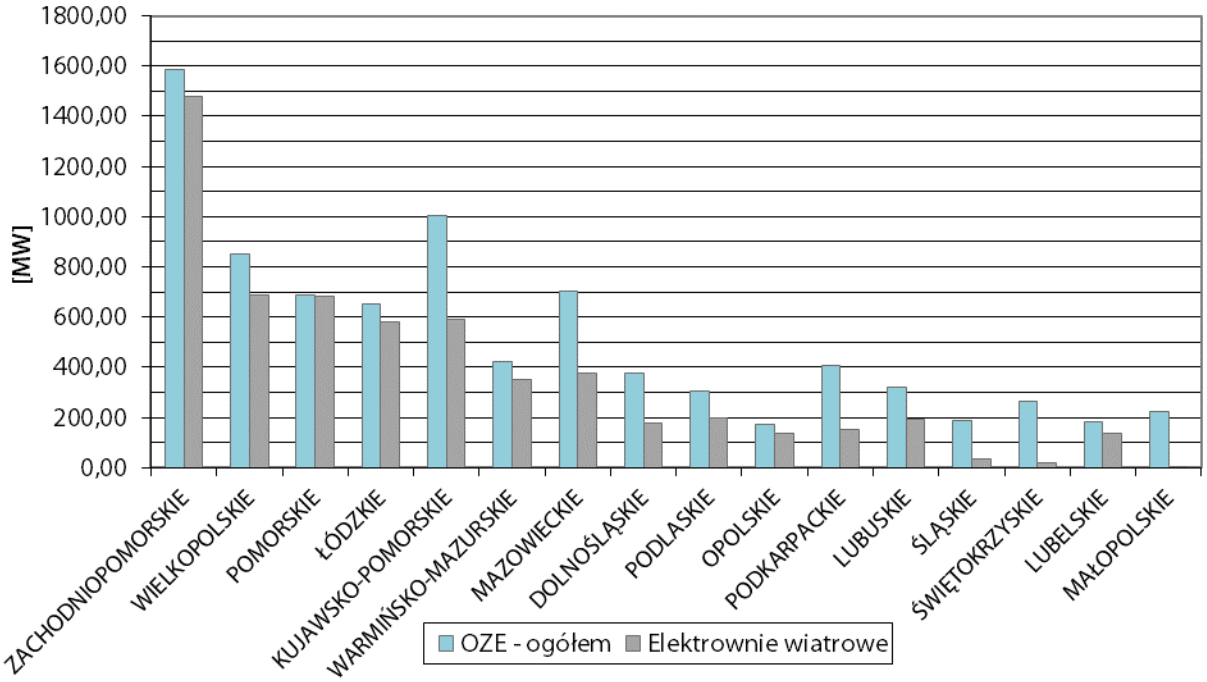
Strefy rozwoju rozproszonej energetyki odnawialnej:
- wiatrowej
- wodnej
- geotermalnej
- wyłączenie obszarów Natura 2000

Złoża węgla brunatnego i kamiennego mogące podlegać ochronie

Źródło: KPZK 2010

Województwo zachodniopomorskie charakteryzuje się znacznym potencjałem w zakresie możliwości produkcji energii ze źródeł odnawialnych. Według Urzędu Regulacji Energetyki (stan na 30 września 2016 r.) w województwie zainstalowane jest około 19% mocy krajowych źródeł energii odnawialnej (w energetyce wiatrowej około 26%), co plasuje województwo zachodniopomorskie na pozycji lidera, utrzymującego tę pozycję od kilku lat.

Ryc. 111. Moc zainstalowana w odnawialnych źródłach energii według województw, stan na 30.09.2017 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Urzędu Regulacji Energetyki

Tabela 38. Instalacje odnawialnych źródeł energii w województwie zachodniopomorskim

Rodzaj instalacji	Ilość instalacji	Moc [MW]	[%] mocy wojewódzkiej z OZE	[%] mocy krajowej z poszczególnych OZE
Instalacje biogazowe	25	17,336	1,08	7,36
wytwarzające z biogazu z oczyszczalni ścieków	4	1,478	_	_
wytwarzające z biogazu rolniczego	13	12,690	_	_
wytwarzające z biogazu składowiskowego	8	2,980	_	_
Instalacje wytwarzające z biomasy mieszanej	2	83,230	5,20	6,11
Instalacje wytwarzające z promieniowania słonecznego	11	3,798	0,24	3,66
Elektrownie wiatrowe na lądzie	98	1481,720	92,63	25,33
Elektrownie wodne	64	13,581	0,85	1,36
elektrownie wodne przepływowe do 0,3 MW	57	4,463	_	_
elektrownie wodne przepływowe do 1 MW	4	2,768	_	_
elektrownie wodne przepływowe do 5 MW	3	6,350	_	_
Elektrownie realizujące technologię współspalania (paliwa kopalne i biomasa)	1			
Elektrownie realizujące technologię współspalania (paliwa kopalne i biogaz)	1			
Ogółem:	202	1599,665	100,00	18,74

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Urzędu Regulacji Energetyki, stan na 30.09.2017 r.

System elektroenergetyczny XXI wieku w dużej mierze opiera się na funkcjonowaniu tzw. prosumentów. Prosument jest to odbiorca, który produkuje energię we własnym zakresie (przypadku niedoboru pobiera energię z sieci, a w przypadku nadwyżki oddaje ją do sieci). Taki nowy układ energetyki wymaga przeprowadzenia zmian jakościowych w systemach zarządzania, technologii i na gruncie obowiązującego prawa, celem usunięcia aktualnie występujących barier rozliczeniowych, budowlanych i finansowych, hamujących rozwój tego segmentu rynku energii.

Podstawowym argumentem za wprowadzeniem generacji rozproszonej jest fakt, iż uzupełnia ona zawodową generację centralną na zasadzie komplementarności. Mikroenergetyka rozproszona, w stosunkowo krótkim czasie, może zacząć wypełniać puste obszary na mapie konwencjonalnych źródeł wytwórczych w Polsce, które w głównej mierze zlokalizowane są w południowej części kraju i wymagają istnienia systemu sieci przesyłowych. Rozwój rynku prosumenta oznacza de facto budowę zdecentralizowanego systemu wytwórczego energii, opartego na źródłach odnawialnych.
Ustawa z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii (Dz. U. z 2015 r. poz. 478) określa zasady i warunki wykonywania działalności w zakresie wytwarzania energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii, biogazu rolniczego w instalacjach odnawialnego źródła energii i biopłynów oraz określa mechanizmy i instrumenty wspierające wytwarzanie energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii, biogazu rolniczego, ciepła w instalacjach odnawialnego źródła energii. Ponadto ustawa definiuje małe instalacje i mikroinstalacje odnawialnego źródła energii:

- mała instalacja - instalacja odnawialnego źródła energii o łącznej mocy zainstalowanej elektrycznej większej niż 40 kW i nie większej niż 200 kW, przyłączona do sieci elektroenergetycznej o napięciu znamionowym niższym niż 110 kV lub o mocy osiągalnej cieplnej w skojarzeniu większej niż 120 kW i nie większej niż 600 kW;
- mikroinstalacja - instalacja odnawialnego źródła energii o łącznej mocy zainstalowanej elektrycznej nie większej niż 40 kW, przyłączona do sieci elektroenergetycznej o napięciu znamionowym niższym niż 110 kV lub o mocy osiągalnej cieplnej w skojarzeniu nie większej niż 120 kW.

NFOŚiGW realizuje program Prosument, który ma na celu ograniczenie lub uniknięcie emisji CO_2 w wyniku zwiększenia produkcji energii ze źródeł odnawialnych, poprzez zakup i montaż małych instalacji lub mikroinstalacji odnawialnych źródeł energii, do produkcji energii elektrycznej lub ciepła i energii elektrycznej dla wspólnot mieszkaniowych, spółdzielni mieszkaniowych oraz osób fizycznych. Program realizowany będzie w latach 2015-2022. Dofinansowaniu z programu podlegają źródła energii elektrycznej o mocy do 40 kW - systemy fotowoltaiczne, małe elektrownie wiatrowe i mikrogeneracja oraz źródła ciepła o mocy do 300 kW - źródła ciepła opalane biomasą, pompy ciepła i kolektory słoneczne. Wsparcie finansowe dotyczy istniejących lub będących w budowie budynków mieszkalnych jednorodzinnych lub wielorodzinnych na terenie województwa zachodniopomorskiego.

3.8.4.1. Energetyka wiatrowa

W wizji przestrzennego zagospodarowania Polski zawartej w KPZK 2030 zakłada się, że głównym paliwem dla elektroenergetyki pozostanie nadal węgiel, chociaż jego rola jako podstawowego źródła energii stale będzie maleć. Udział tego paliwa w produkcji energii elektrycznej obniży się z 92% w 2006 r. do niecałych 57% w 2030 r., a produkcja z tego nośnika energii zmniejszy się o 20%. Wzrośnie rola odnawialnych źródeł energii (OZE) w produkcji energii elektrycznej - do około 19%. Blisko połowa (45%) tego typu energii będzie wytwarzana przez energetykę wiatrową. Zasadnicza część mocy turbin wiatrowych będzie zlokalizowana na lądzie (około 90%), ale do wytwarzania tego typu energii będzie wykorzystywana również przestrzeń morska. Największe farmy wiatrowe będą zlokalizowane na północy kraju, co w znacznym stopniu przyczyni się do rozwiązania problemu niedoinwestowania w zakresie infrastruktury energetycznej na tym terenie.

Z energetyką wiatrową nierozerwalnie związane są zagadnienia dotyczące krajobrazu. Elektrownie wiatrowe - jako obiekty o dużej wysokości (aktualnie około 200 m), o kolorze kontrastowym w stosunku do tła, a dodatkowo poruszające się - bardzo silnie ingerują w krajobraz. W zależności od ukształtowania i zagospodarowania terenu, a także typu i ilości zlokalizowanych w jednym miejscu urządzeń, farmy wiatrowe są widoczne nawet z dużych odległości.

Polska w 2004 r. ratyfikowała Europejską Konwencję Krajobrazową (EKK), zobowiązując się tym samym do dbałości o jakość przestrzeni otaczającej - krajobrazu. Realizacja celów Konwencji, dotyczących wzajemnych relacji człowiek - krajobraz, wymaga podjęcia działań na różnych poziomach, w oparciu o zasady zrównoważonego rozwoju i ochrony widoku (zarówno na lądzie, jak i na morzu).

15 lipca 2016 r. weszła w życie ustawa z dnia 20 maja 2016 r. o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych, opublikowana w Dz. U. z 2016 r. poz. 961. Ustawa określa warunki i tryb lokalizacji i budowy elektrowni wiatrowych oraz warunki lokalizacji elektrowni wiatrowych w sąsiedztwie istniejącej lub planowanej zabudowy mieszkaniowej, a także odległości elektrowni od obszarów przyrodniczo chronionych (parki narodowe, rezerwaty przyrody, parki krajobrazowe, obszary Natura 2000) oraz leśnych kompleksów promocyjnych.

Zgodnie z ustawą, lokalizacja elektrowni wiatrowej następuje wyłącznie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, w odległości od zabudowy mieszkaniowej oraz od ww. obszarów (objętych formami ochrony przyrody i leśnych kompleksów promocyjnych), równej lub większej od dziesięciokrotności wysokości elektrowni wiatrowej, mierzonej od poziomu gruntu do najwyższego punktu budowli, wliczając elementy techniczne, w szczególności wirnik wraz z łopatami (całkowita wysokość elektrowni wiatrowej).

Na terenie całego województwa (z małymi wyjątkami w jego południowo-wschodniej części), a w szczególności w pasie nadmorskim, występują bardzo korzystne warunki wiatrowe dla rozwoju energetyki wiatrowej. Na przeważającym obszarze funkcjonują już (lub są budowane) elektrownie wiatrowe. Największe farmy wiatrowe

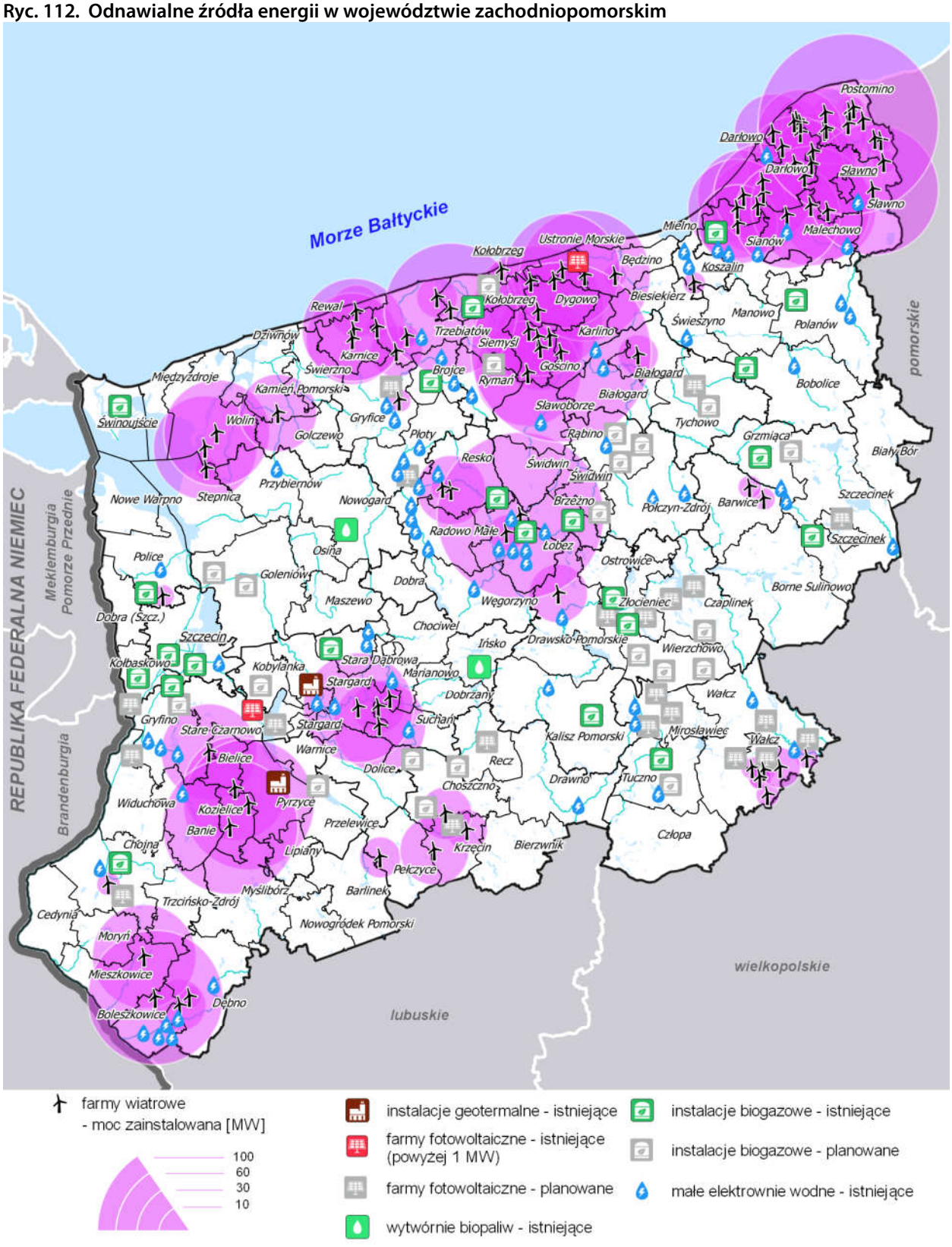
w województwie to: Karścino-Pobłocie w gm. Karlino i Gościno (90 MW); Marszewo w gm. Postomino (82 MW); Resko II w gm. Łobez oraz Brzeżno (76 MW); Kozielice II w gm. Pyrzyce (58 MW); Pieńkowo w gm. Postomino (54 MW); Kukinia w gm. Ustronie Morskie i Dygowo (52,9 MW); Karścino -Sarbia w gm. Kołobrzeg (51 MW); Bardy w gm. Dygowo, Kozielice I w gm. Pyrzyce; Tychowo w gm. Sławno oraz Tymień w gm. Będzino (wszystkie po 50 MW), Wysoka II w gm. Boleszkowice (40 MW); Tychowo w gm. Stargard (34,5 MW), Jagniątkowo w gm. Wolin (30,6 MW), Kamionka w gm. Mieszkowice, Śniatowo w gm. Kamień Pomorski; Wartkowo w gm. Gościno, Zagórze w gm. Wolin oraz Skrobotowo w gm. Karnice (wszystkie po 30 MW).

Tabela 39. Istniejące farmy i elektrownie wiatrowe w województwie zachodniopomorskim w układzie powiatowym

Lp.	Powiat	Gminy, w których funkcjonują instalacje	Ilość instalacji	Moc zainstalowana [MW]
1.	sławieński	Darłowo, Postomino, Sławno	43	511,888
2.	kołobrzeski	Dygowo, Gościno, Kołobrzeg, Ustronie Morskie	9	236,082
3.	pyrzycki	Kozielice, Bielice	2	111,000
4.	łobeski	Resko, Łobez	4	96,280
5.	białogardzki	Karlino, Białogard	4	95,018
6.	kamieński	Kamień Pomorski, Wolin	3	94,240
7.	stargardzki	Stargard, Suchań	4	66,650
8.	gryfiński	Mieszkowice, Gryfino	2	56,000
9.	myśliborski	Dębno, Boleszkowice	2	55,000
10.	gryficki	Karnice, Trzebiatów	7	52,975
11.	koszaliński	Będzino	2	50,075
12.	choszczeński	Krzęcin	4	33,500
13.	drawski	Drawsko Pomorskie	1	10,123
14.	wałecki	Wałcz	5	7,210
15.	szczecinecki	Szczecinek	2	3,650
16.	goleniowski	Nowogard, Stepnica	2	0,825
17.	policki	Police	2	1,200
18.	Koszalin	miasto Koszalin	1	0,004
		Ogółem:	99	1481,720

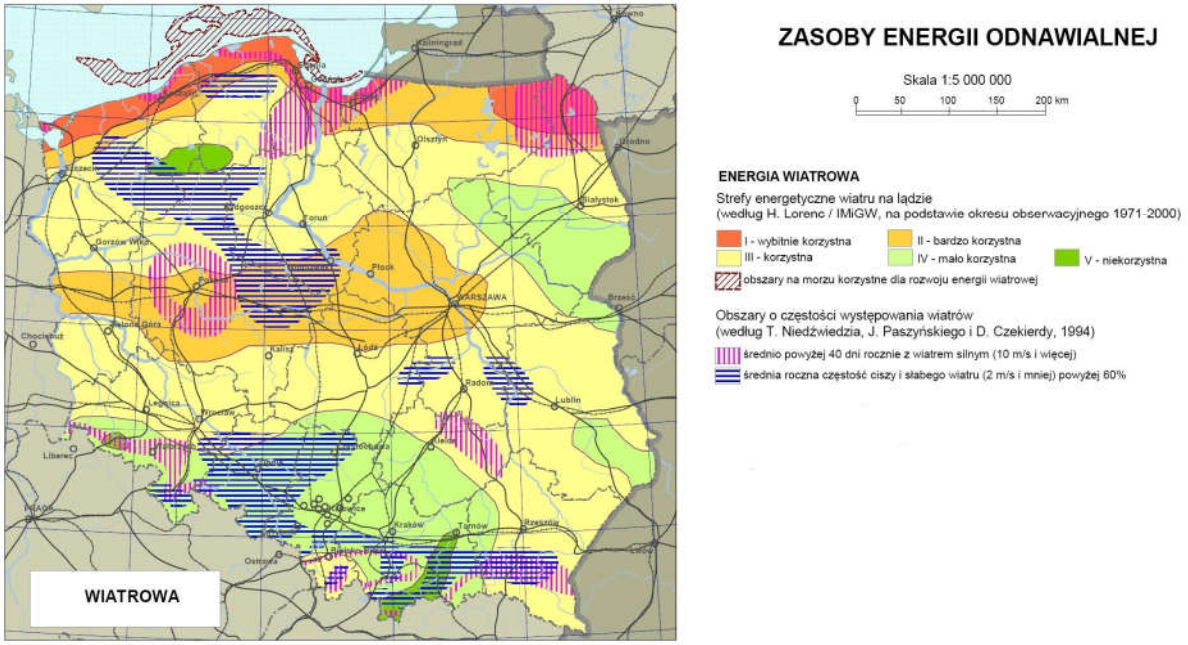
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Urzędu Regulacji Energetyki, stan na 30.09.2017 r.

Ryc. 112. Odnawialne źródła energii w województwie zachodniopomorskim



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Urzędu Regulacji Energetyki

Ryc. 113. Zasoby energii wiatrowej



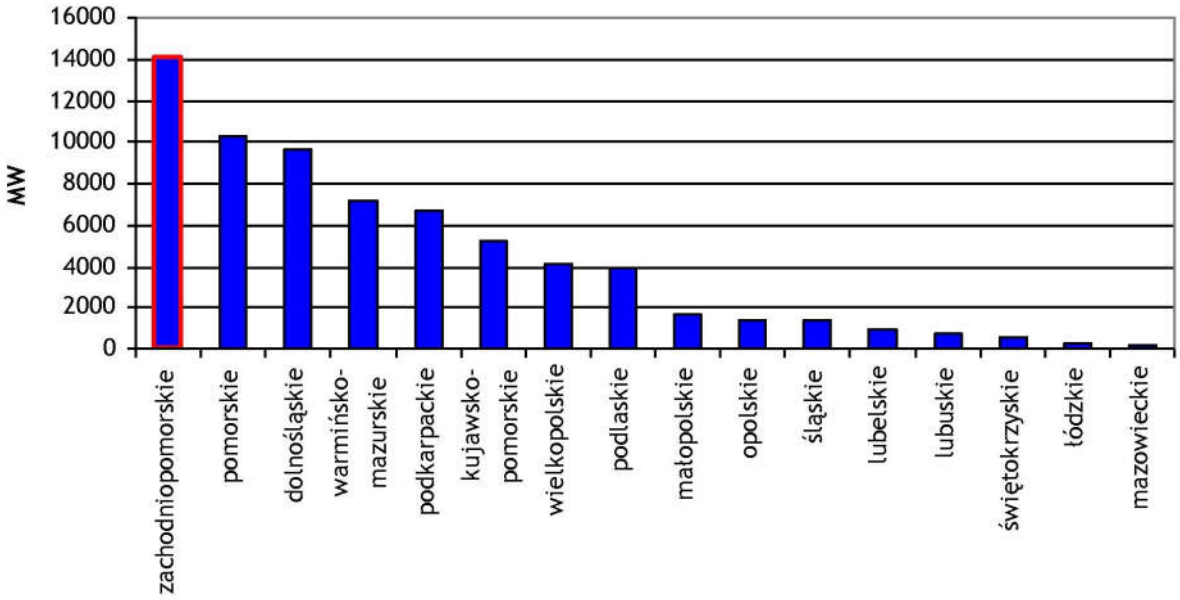
Źródło: KPZK 2030

Rozwój energetyki wiatrowej uzależniony jest w głównej mierze od powierzchni odpowiednich do tego celu terenów, o właściwej szorstkości i orografii (rodzaj i stopień pofalowania terenu) oraz ograniczeń środowiskowych, infrastrukturalnych i ekonomicznych. Obszarami korzystnymi dla rozwoju energetyki wiatrowej są tereny użytków rolnych pozbawione przeszkód zaburzających przepływ powietrza. W województwie zachodniopomorskim użytki rolne zajmują powierzchnię ponad 1 mln ha, co stanowi około 49% jego powierzchni.

Według Raportu IEO[45], potencjał ekonomiczny energetyki wiatrowej w województwie zachodniopomorskim jest najwyższy w Polsce i wynosi 14 GW (co odpowiadałoby produkcji min. 32,4 TWh energii rocznie), przy założeniu, że z rozwoju energetyki wiatrowej wykluczone zostaną wszystkie tereny podlegające ochronie (obszary Natura 2000, parki narodowe i krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, rezerwaty przyrody oraz otuliny obszarów chronionych).

[45] Raport EC BREC IEO „Potencjał energetyki wiatrowej i biomasy w województwie zachodniopomorskim do roku 2020 / 2030", Instytut Energetyki Odnawialnej, kwiecień 2011 r.

Ryc. 114. Potencjał ekonomiczny energetyki wiatrowej w regionach Polski, z uwzględnieniem ograniczeń środowiskowych



Źródło: Raport EC BREC IEO „Potencjał energetyki wiatrowej i biomasy w województwie zachodniopomorskim do roku 2020/2030", Warszawa, 2011

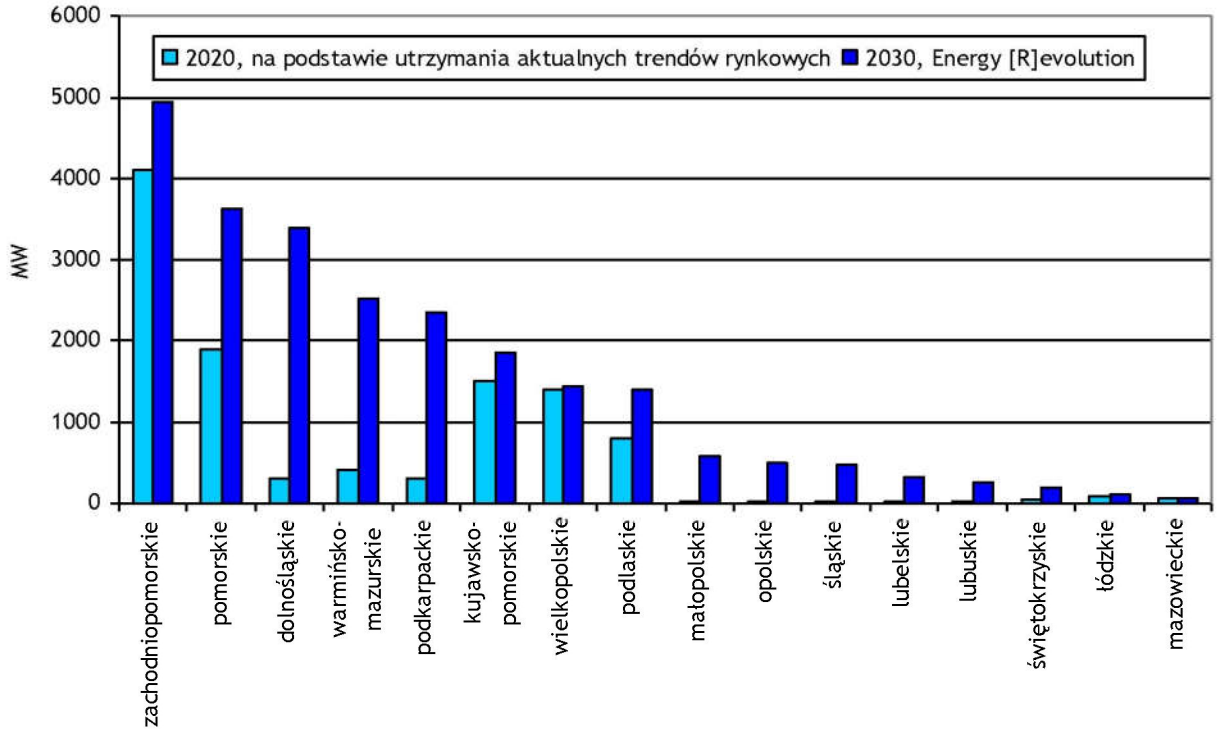
Województwo zachodniopomorskie, będąc krajowym liderem rozwoju energetyki odnawialnej (a energetyki wiatrowej w szczególności), przy najwyższym poziomie mocy zainstalowanej w źródłach odnawialnych, charakteryzuje się ponadto małą liczbą funkcjonujących instalacji, co wskazuje na wdrażanie w regionie dużych projektów, realizowanych w oparciu o nowoczesne urządzenia o potencjalnie dużej efektywności.

W opracowanym przez IEO rankingu atrakcyjności inwestycyjnej regionów dla energetyki wiatrowej, województwo zachodniopomorskie zajmuje pierwsze miejsce z wynikiem 37 punktów na 40 możliwych. Ranking opiera się na porównaniu warunków naturalnych (udział terenów o najlepszych warunkach wiatrowych), środowiskowych (poziom ochrony obszarowej) oraz poziomu rozdrobnienia gospodarstw rolnych.

W województwie zachodniopomorskim 12,8% użytków rolnych to tereny atrakcyjne pod względem ekonomicznym dla energetyki wiatrowej (średnia krajowa wynosi 3,8%). Ranking nie uwzględnia ograniczeń infrastrukturalnych, gdyż są one, w odróżnieniu od innych czynników, możliwe do usunięcia w horyzoncie czasowym 10-20 lat i są zależne od uwarunkowań ekonomicznych i politycznych.

Według Raportu IEO, dla województwa zachodniopomorskiego konsekwentne wsparcie rozwoju rynku na poziomie odnotowanym do końca roku 2010 i usuwanie barier blokujących dalszy rozwój, oznacza do 2020 r. inwestycje o łącznej mocy 4100 MW, dostarczające rocznie 9500 GWh energii.

Ryc. 115. Potencjał rynkowy energetyki wiatrowej w regionach Polski na rok 2020 i 2030



Źródło: Raport EC BREC IEO „Potencjał energetyki wiatrowej i biomasy w województwie zachodniopomorskim do roku 2020/2030", Warszawa, 2011

W 2014 r. w RBGPWZ w ramach prac nad Studium rozwoju odnawialnych źródeł energii w województwie zachodniopomorskim wykonane zostało opracowanie pn. „Predyspozycje obszaru województwa zachodniopomorskiego dla potencjalnych lokalizacji farm wiatrowych". W wyniku przeprowadzonych analiz uwarunkowań mających wpływ na obszary potencjalnej lokalizacji obiektów energetyki wiatrowej - przestrzennych, przyrodniczo-krajobrazowych, infrastrukturalnych - została opracowana tzw. mapa potencjału lokalizacyjnego dla rozwoju energetyki wiatrowej w województwie. Mapa zawiera ww. obszary i obiekty przestrzenne wraz ze strefami ochronnymi. Potencjał lokalizacyjny dla rozwoju energetyki wiatrowej w województwie został określony przy założeniu, że do bilansu ujęte zostały tereny, na których nie występują żadne, nawet hipotetyczne, ograniczenia ze względów formalnych dla lokalizacji elektrowni wiatrowych (np. wynikające z zapisów planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000 czy związane z ustanowieniem zasad ochrony dla obszarów kulturowo-krajobrazowych OKK). Dla przyjętej strefy ochronnej od zabudowy mieszkaniowej wynoszącej 1000 m, oszacowany potencjał lokalizacyjny wyniósł ponad 2600 MW mocy.

Po wejściu w życie ustawy z dnia 20 maja 2016 r. o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych, z restrykcyjnymi zapisami dotyczącymi odległości lokalizacji elektrowni wiatrowych od zabudowy mieszkaniowej i obszarów objętych formami ochrony przyrody wynoszącej 1500 m (dla elektrowni wiatrowej o wysokości 150 m), potencjał lokalizacyjny dla rozwoju energetyki wiatrowej w województwie wynosi około 360 MW. Stanowi to około 14% potencjału możliwości lokalizacji elektrowni wiatrowych w województwie, oszacowanego przez RBGPWZ w 2014 r. Uwzględnienie w analizie Obszarów Kulturowo-Krajobrazowych (OKK), ujętych w PZPWZ i w Wojewódzkim Programie Opieki nad Zabytkami na lata 2013-2017 (Uchwała Nr XXIII/310/13 Sejmiku WZ z dnia 26 marca 2013 r.) poprzez wyłączenie tych obszarów z lokalizacji elektrowni wiatrowych, powoduje dalszy spadek szacowanego potencjału do około 300 MW.

W „Programie rozwoju sektora energetycznego w województwie zachodniopomorskim do 2015 r. z częścią prognostyczną do 2030 r.", przyjętym przez Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego w 2010 r., rozpatrywane są trzy scenariusze rozwoju energetyki wiatrowej w województwie do roku 2030. Scenariusz I zakłada osiągnięcie mocy zainstalowanej w farmach wiatrowych na lądzie na poziomie 1500 MW, scenariusz II - 2500 MW i scenariusz III – 3000 MW. Jako realny, wg eksperckiej oceny, przyjęto scenariusz II.

Należy mieć na uwadze, że rozwój energetyki wiatrowej musi być uzupełniany rozwojem energetyki konwencjonalnej, szczególnie w zakresie źródeł szczytowych - optymalnie turbin gazowych.

Gospodarka morska, wraz z sektorem morskiej energetyki wiatrowej, jest na etapie dynamicznego rozwoju, co będzie miało wpływ na sytuację gospodarczą całego regionu. Jak pokazują doświadczenia innych krajów europejskich, zrównoważony rozwój gospodarki morskiej przynosi realne zyski ekonomiczne. Województwo zachodniopomorskie powoli staje się beneficjentem rozwoju morskiej energetyki wiatrowej. W Szczecinie zostały utworzone specjalne strefy ekonomiczne, uruchamiane są nowe zakłady produkujące m.in. podstawy do morskich elektrowni wiatrowych. Jednocześnie zakończone zostały prace związane z przebudową elektroenergetycznych linii napowietrznych przebiegających nad torem wodnym Szczecin-Świnoujście na linie kablowe.

Raport „Morska energetyka wiatrowa - analiza korzyści dla polskiej gospodarki i uwarunkowania rozwoju" wykonany przez ekspertów Ernst & Young i opublikowany w czerwcu 2013 r. analizuje trzy scenariusze rozwoju morskiej energetyki wiatrowej do 2025 r.:

- scenariusz szybkiego rozwoju (bazowy) - zakłada 6,0 GW mocy zainstalowanej w morskich farmach wiatrowych;
- scenariusz umiarkowanego rozwoju - 3,5 GW;
- scenariusz powolnego rozwoju - 1,0 GW.

Scenariusz zakładający 6,0 GW mocy zainstalowanej w morskich farmach wiatrowych w 2025 r. jest możliwy do zrealizowania, pod warunkiem zbudowania dobrego systemu wsparcia i regulacji pozwalających na inwestowanie w branżę. W Krajowym planie działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych zakłada się, że w roku 2020 na morzu będą eksploatowane farmy wiatrowe o mocy 500 MW (0,5 GW).

Jedną z największych przeszkód w realizacji inwestycji w morskiej energetyce wiatrowej w całej Europie, według ekspertów, są problemy z przyłączaniem morskich farm wiatrowych do krajowych sieci przesyłowych.

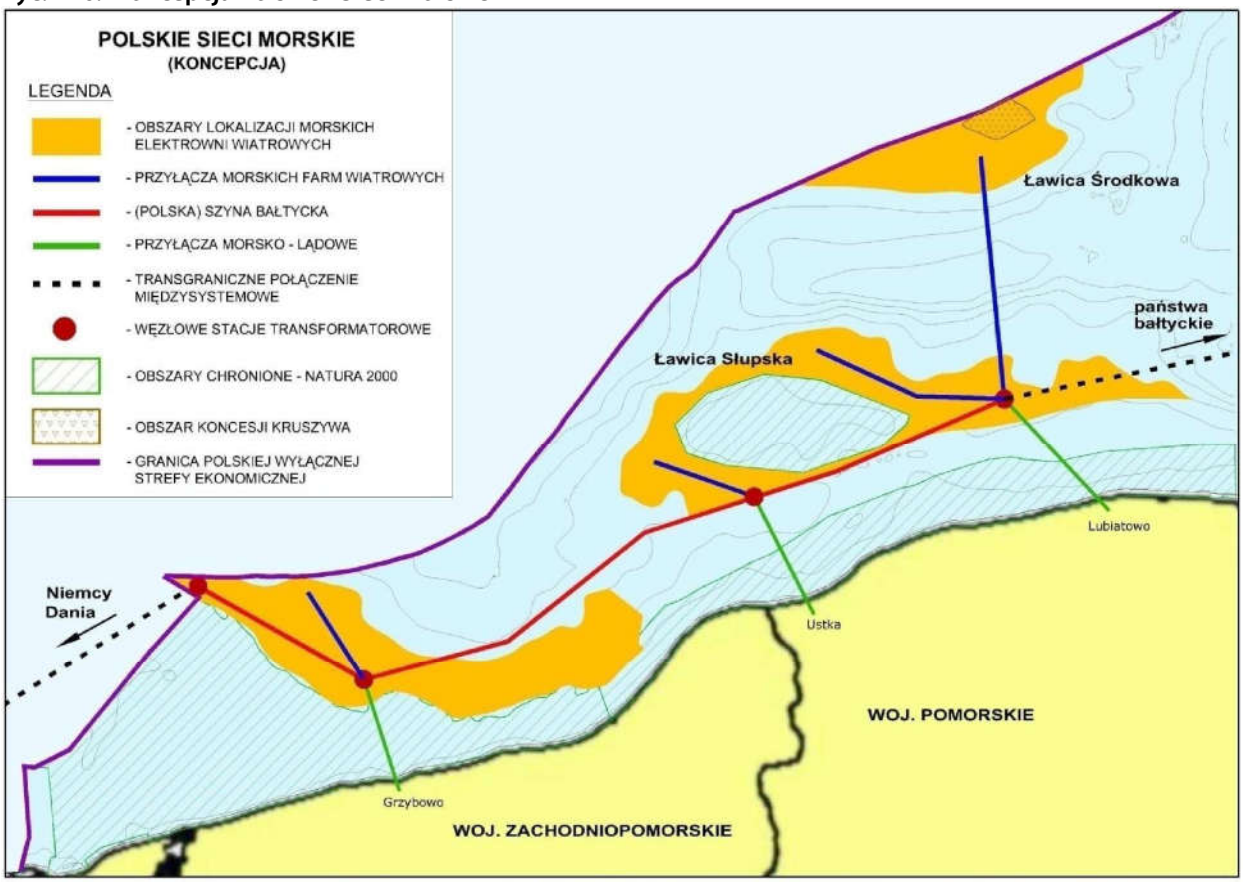
W 2009 r. zostało powołane konsorcjum Polskie Sieci Morskie - PSM, którego celem działania jest zaprojektowanie, wybudowanie i eksploatacja systemu podmorskich kablowych linii przesyłowych wysokiego napięcia wraz z niezbędną infrastrukturą przyłączeniową. System PSM jest przeznaczony do odbioru energii wyprodukowanej przez morskie farmy wiatrowe i jej przesyłu do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego (KSE) lub do sieci krajów sąsiednich. Główne elementy systemu PSM, to:

- (polska) Szyna Bałtycka-główna oś przesyłowa PSM-kabel przesyłowy 400 kV przebiegający równolegle do brzegu morskiego wraz z węzłowymi stacjami transformatorowymi;
- przyłącza morskich farm wiatrowych-linie kablowe 110 lub 400 kV;
- przyłącza morsko-lądowe-linie kablowe 400 kV łączące stacje węzłowe z infrastrukturą lądową KSE;
- transgraniczne połączenia międzysystemowe - odcinki linii przesyłowych łączące skrajne stacje węzłowe Szyny Bałtyckiej z sieciami morskimi krajów sąsiednich (Niemcy, Dania, LItwa).

Zgodnie z koncepcją PSM, łącze zaczynałoby się w istniejącym punkcie przyłączeniowym do krajowej sieci w Żarnowcu, przechodziło dalej przez obszary farm wiatrowych, by wejść z powrotem na brzeg w punkcie przyłączeniowym w Dunowie, w naszym województwie. Dodatkowe połączenie wchodziłby na brzeg w Słupsku. Szyna Bałtycka powinna też łączyć się z innymi systemami - z planowaną siecią łączącą niemieckie farmy wiatrowe, z systemem szwedzkim, a także z planowanym podmorskim kablem NordBalt Szwecja-Litwa. Eksperci zaznaczają jednak, że jej budowa ma sens, tylko w przypadku realizacji większej ilości morskich farm wiatrowych.

Poza odprowadzaniem energii elektrycznej z morskich farm wiatrowych do KSE, Szyną Bałtycką można byłoby również przesyłać energię elektryczną z lądu (KSE) do innych krajów Europy i wykorzystywać system do eksportu energii wytworzonej nie tylko w morskich farmach wiatrowych. Szyna Bałtycka mogłaby więc spełniać funkcję zastępczą (uzupełnienie) dla tzw. Szyny Północnej - lądowej linii 400 kV łączącej Szczecin z Gdańskiem.

Ryc. 116. Koncepcja Polskich Sieci Morskich



Źródło: Artykuł „Możliwości rozwoju energetyki morskiej na Bałtyku", www.e-czytelnia.abrys.pl (Internetowe archiwum wydawnictw komunalnych)

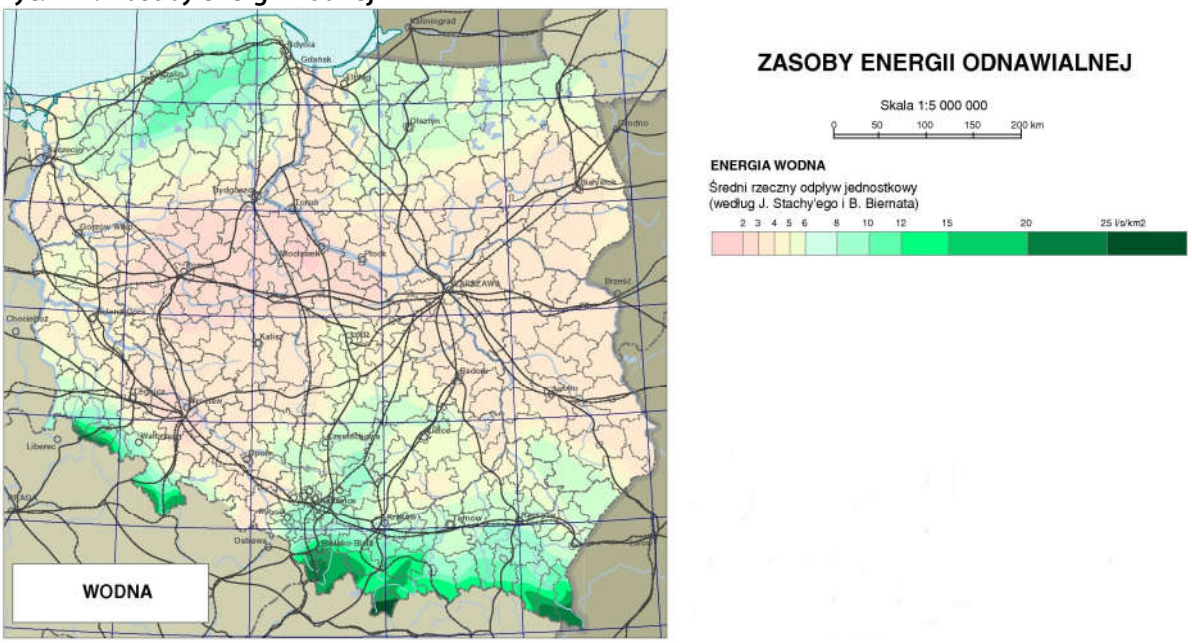
Na gruncie obowiązującego prawa, sporządzanie planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej leży po stronie Urzędów Morskich. Efekty działań podmiotów zajmujących się planowaniem przestrzennym na lądzie, obszarach morskich i przybrzeżnych powinny być zintegrowane i koordynowane. Celowym jest przygotowanie wojewódzkiego dokumentu strategicznego, który określiłby stanowisko władz regionu w sferze polityki oraz rozwoju obszarów morskich i przybrzeżnych.

3.8.4.2. Energetyka wodna

Zasoby wodne województwa zachodniopomorskiego, ze względu na nizinny charakter regionu, nie stanowią znaczącego potencjału energetycznego. Jednak duża ilość małych rzek i strumieni stwarza możliwości odtwarzania starych i budowy nowych małych elektrowni wodnych, stanowiących ważny element mikroenergetyki.

Załącznik nr 1 do Krajowego Planu Działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych określa potencjał hydroenergetyczny Polski jako stosunkowo niewielki. Potencjał teoretyczny ocenia się na 23 TWh/rok, potencjał techniczny - na 12 TWh/rok, natomiast ekonomiczny - na 8,5 TWh/rok. Dane dotyczące potencjału teoretycznego i technicznego pochodzą z „teoretycznego i technicznego katastru sił wodnych Polski", opracowanego w latach pięćdziesiątych. Według ekspertów istnieje potrzeba aktualizacji tych danych. Potencjał hydroenergetyczny kraju rozmieszczony jest nierównomiernie, około połowa tego potencjału związana jest z Wisłą, natomiast potencjał hydroenergetyczny Odry wynosi około 10% (1273 GWh/rok). Techniczny potencjał hydroenergetyczny głównych rzek przepływających przez województwo wynosi: Drawa - 43 GWh/rok, Rega - 30 GWh/rok, Gwda - 43 GWh/rok, Parsęta - 29 GWh/rok.

Ryc. 117. Zasoby energii wodnej



Źródło: KPZK 2030

Na rzekach województwa zachodniopomorskiego zlokalizowanych jest ponad 200 obiektów hydrotechnicznych piętrzących wodę. Są to obiekty z drugiej połowy XIX w., jak również z okresu międzywojennego. W okresie powojennym duża część uległa zniszczeniu, pozostawiając budowle hydrotechniczne, w większości w niezadowalającym stanie technicznym.

Główną rolę w energetyce wodnej województwa odgrywają małe elektrownie wodne (o mocy do 5 MW), które w większości są dodatkową instalacją przy istniejących budowlach hydrotechnicznych (progach wodnych i zaporach). Wykorzystują one potencjał niewielkich rzek, rolniczych zbiorników retencyjnych, systemów nawadniających, wodociągowych i kanałów przerzutowych. Małe elektrownie wodne są traktowane jako rezerwowe źródła energii, przyczyniają się do poprawy parametrów sieci, obniżenia strat przesyłowych, a także redukcji emisji CO_2.

Na obszarze województwa eksploatowanych jest 66 elektrowni wodnych o łącznej mocy 13,3 MW. Większość z nich (59 instalacji) to mikroelektrownie wodne o mocy do 300 kW (0,3 MW), zlokalizowane głównie na istniejących stopniach wodnych i przyłączone do sieci niskiego napięcia. Druga grupa to 4 elektrownie o mocy 301-1000 kW, które są wyposażone w automatyczne systemy sterowania i współpracują z lokalną siecią elektroenergetyczną. Posiadają one własne stacje transformatorowe oraz są podłączone do sieci niskiego i średniego napięcia. Kolejna i ostatnia grupa to małe elektrownie wodne o mocy 1001-5000 kW. Są to obiekty hydrotechniczne, które po 1945 r. nie zostały zlikwidowane.

Tabela 40. Istniejące małe elektrownie wodne w województwie zachodniopomorskim w układzie powiatowym

Lp.	Powiat	Małe elektrownie wodne o mocy:						Ogółem
		do 0,3 MW		do 1,0 MW		do 5,0 MW		
		Ilość	Moc [MW]	Ilość	Moc [MW]	Ilość	Moc [MW]	
1.	białogardzki	1	0,16	1	0,60	-	-	
2.	choszczeński	1	0,03	-	-	-	-	
3.	drawski	1	0,14	1	0,91	-	-	
4.	goleniowski	1	0,02	-	-	-	-	
5.	gryficki	6	0,616	2	1,26	2	5,30	
6.	gryfiński	4	0,17	-	-	-	-	
7.	kamieński	-	-	-	-	-	-	
8.	kołobrzeski	-	-	-	-	-	-	
9.	m. Koszalin	2	0,09	-	-	-	-	
10.	koszaliński	4	0,26	-	-	1	1,05	
11.	łobeski	11	0,81	-	-	-	-	
12.	myśliborski	6	0,76	-	-	-	-	
13.	policki	-	-	-	-	-	-	
14.	sławieński	5	0,60	-	-	-	-	
15.	stargardzki	6	0,25	-	-	-	-	
16.	m. Szczecin	2	0,207	-	-	-	-	
17.	szczecinecki	3	0,21	-	-	-	-	
18.	świdwiński	3	0,06	-	-	-	-	
19.	m. Świnoujście	-	-	-	-	-	-	
20.	wałecki	1	0,09	-	-	-	-	
Razem:		57		4		3		64
			4,46		2,77		6,35	13,58

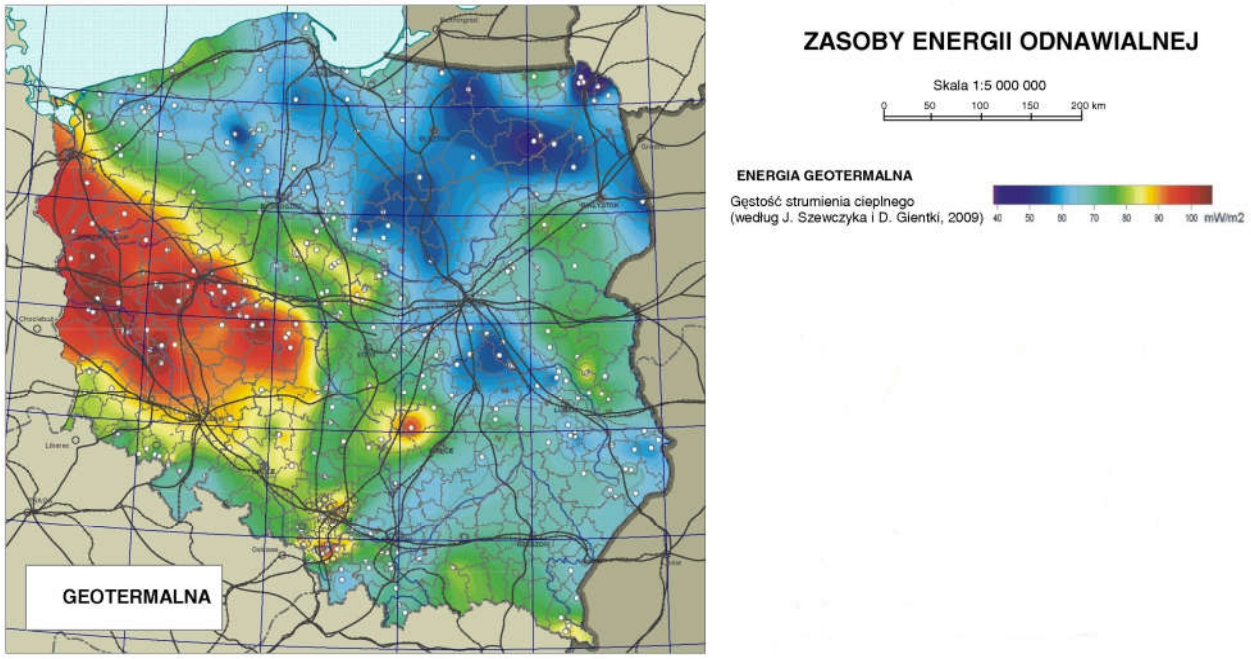
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Urzędu Regulacji Energetyki, stan na 30.09.2017 r.

Jednym z głównych celów Polityki Energetycznej Polski do 2030 r. w obszarze rozwoju wykorzystania OZE, jest wykorzystanie do produkcji energii elektrycznej istniejących urządzeń piętrzących, stanowiących własność Skarbu Państwa. W województwie do wykorzystania w celach energetycznych nadaje się 181 budowli hydrotechnicznych. Najwięcej znajduje się ich w zlewni rzeki Parsęty (33), zlewni rzeki Regi (33, których większość jest już wykorzystywanych do celów energetycznych), zlewni rzeki Iny (31, z których kilka jest wykorzystywanych), w zlewni Drawy (16, w granicach województwa). W zlewniach innych rzek, takich obiektów jest od kilku do kilkunastu.

3.8.4.3. Energetyka geotermalna

Województwo zachodniopomorskie położone jest w geotermalno-ropo-gazonośnej Prowincji Centralnoeuropejskiej, obejmującej 32% obszaru Europy (1,6 mln km^2), na terenie trzech okręgów geotermalnych Polski - szczecińsko-łódzkiego, pomorskiego oraz przedsudecko-świętokrzyskiego.

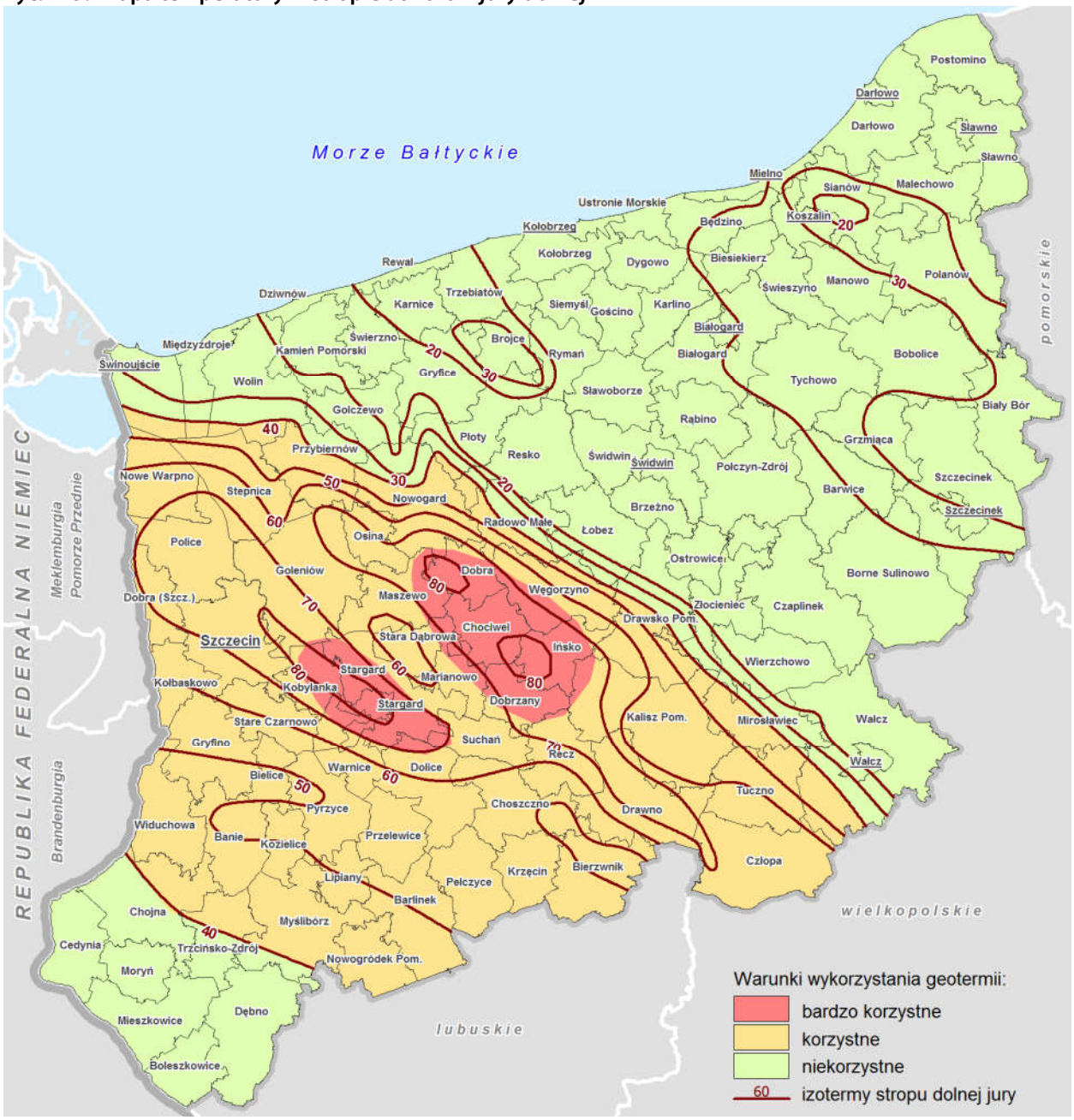
Ryc. 118. Zasoby energii geotermalnej



Źródło: KPZK 2030

W centralnej części województwa, która obejmuje obszar tektoniczny tzw. niecki szczecińskiej, w okolicach Drawna, Drawska Pomorskiego, Chociwla, Nowogardu, Goleniowa, Polic, Szczecina, Pyrzyc, Stargardu i Dobrzan, temperatura wód wynosi około 50-70°C. Część regionu w pasie od Szczecina w kierunku Gorzowa Wielkopolskiego zasobna jest w wody geotermalne o temperaturach 25-50°C. Na głębokości około 3000 m p.p.m. przewidywana jest temperatura wód geotermalnych na poziomie 60-125°C.

Ryc. 119. Mapa temperatury w stropie utworów jury dolnej



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Atlasu Zasobów Geotermalnych na Niżu Polskim, 2006 r.

Możliwości pozyskiwania energii geotermalnej są warunkowane przede wszystkim czynnikami geofizycznymi, czyli występowaniem możliwie wysokich temperatur ośrodka skalnego na możliwie niewielkich głębokościach oraz hydrogeologicznymi, które są związane z występowaniem zasobnych poziomów wodonośnych, charakteryzujących się odpowiednią przewodnością hydrauliczną oraz możliwie niską mineralizacją [J. Szczewczyk, PIG].

Zasoby dyspozycyjne energii geotermalnej na terenie województwa obejmują obszar całej niecki szczecińskiej. Najbardziej perspektywiczna jest jednak jej część centralna, gdzie w okolicach Stargardu, Dobrzan i Chociwla jednostkowe zasoby dyspozycyjne wynoszą ponad 35 MJ/m^2 [A. Sowiżdżał, Zasoby geotermalne warstw wodonośnych dolnej jury w niecce szczecińskiej, Geologia 2009].

Dzięki swojemu położeniu, województwo ma bardzo dobre warunki do eksploatacji wód geotermalnych i zastosowania ich m.in. w energetyce cieplnej, szczególnie w miastach posiadających dużą liczbę odbiorców ciepła oraz rozbudowaną sieć ciepłowniczą.

Korzystne warunki do wykorzystania tego rodzaju energii występują w powiatach: policki, goleniowskim, szczecińskim, pyrzyckim, choszczeńskim, stargardzkim, części gryfińskiego, łobeskiego, drawskiego, wałeckiego, myśliborskiego.

Według przeprowadzonych badań, temperatury wód dolnojurajskich, są one odpowiednie do kaskadowego wykorzystania energii geotermalnej, np. na potrzeby suszarni drewna, upraw szklarniowych, hodowli ryb ciepłolubnych. Wskazywana jest możliwość wykorzystania obszarów wschodniego obrzeża niecki szczecińskiej, gdzie stwierdzono istnienie stref korzystnych, zarówno do celów ciepłowniczych, jak i rekreacyjno-leczniczych [A. Sowiżdżał, Analiza geologiczna i ocena zasobów wód i energii geotermalnej formacji mezozoicznej niecki Szczecińskiej, AGH 2009].

Energia geotermalna w województwie aktualnie wykorzystywana jest do celów grzewczych dla potrzeb komunalnych. Wynika to z występowania konkretnych parametrów temperatury i wydajności na obszarze zbiornika dolnojurajskiego niecki szczecińskiej.

Obecnie na terenie województwa funkcjonują dwa obiekty geotermalne - w Pyrzycach i Stargardzie, wykorzystujące wodę o temperaturach 60-90 C. Zakłady te borykały się z trudnościami wynikającymi z niepoprawnych założeń eksploatacyjnych, przekładających się później na ekonomikę funkcjonowania spółek. Ponadto, w Geotermii Pyrzyce istotnym problemem były ograniczenia techniczne i technologiczne, spowodowane dużym zasoleniem wód, które powodowało korodowanie instalacji. W chwili obecnej zakład wdraża projekt pn. „Demonstracja nowatorskiej technologii poprawy chłonności warstwy złożowej wód geotermalnych". Głównym celem realizacji programu jest zastosowanie nowatorskiej metody kwasowania, która ma zapobiegać procesowi kolmatacji, czyli zapychania się filtra i warstwy wodonośnej. Projekt jest współfinansowany przez UE ze środków instrumentu LIFE+ oraz Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Badania zostały zakończone we wrześniu 2014 r. Efektem jest znacząca oszczędność zużycia gazu ziemnego oraz zmniejszenie emisji dwutlenku węgla. Poprawiła się także praca układu geotermalnego, która stała się bardziej stabilna i płynna, nie wymagająca przerw na przeprowadzenie prac renowacyjnych otworów chłonnych, co skutkuje zdecydowanym zwiększeniem ilości pozyskiwanego ciepła geotermalnego, szczególnie w okresie sezonu grzewczego.

3.8.4.4. Energetyka solarna

W kontekście wyczerpywania się konwencjonalnych zasobów energetycznych, energia słoneczna i metody jej przetwarzania w inne formy energii nabierają coraz większego znaczenia, zwłaszcza, że jej pozyskiwanie nie powoduje efektów ubocznych, szkodliwych emisji, czy zubożenia zasobów naturalnych. Rozwój technologii w tej dziedzinie umożliwia efektywne pozyskiwanie energii do celów użytkowych. Najczęściej stosowane sposoby wykorzystania energii słonecznej to:

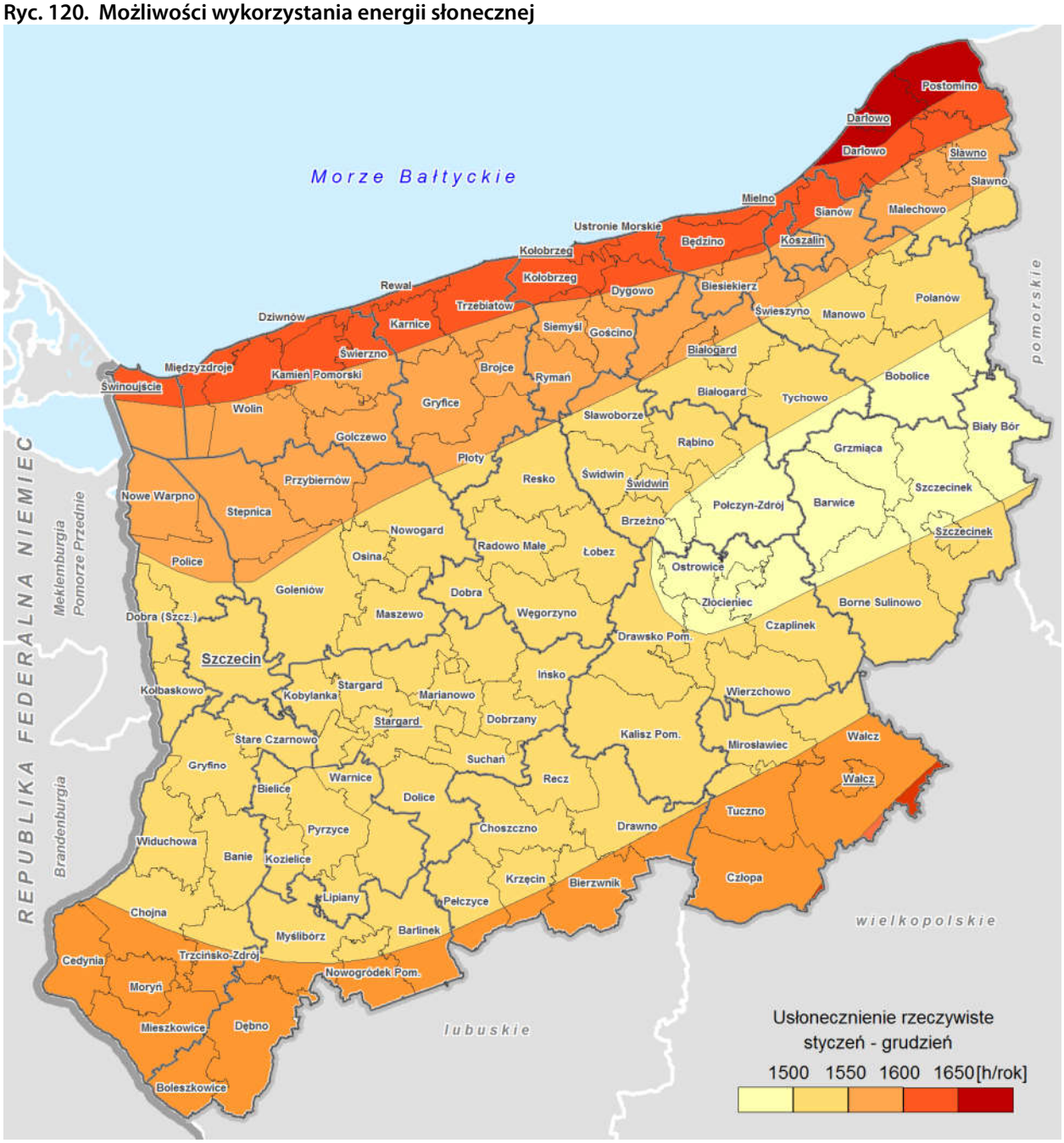
- konwersja energii słonecznej w energię cieplną, wykorzystywaną do celów ciepłowniczych oraz do podgrzewania wody - z zastosowaniem kolektorów słonecznych;
- konwersja energii słonecznej w energię elektryczną - z zastosowaniem ogniw fotowoltaicznych.

Na terenie województwa, szacunkowo w 30-40 gminach, zainstalowane są kolektory słoneczne, wykorzystywane przede wszystkim w budynkach mieszkalnych, usługowych, użyteczności publicznej, rekreacyjnych oraz do zasilania sygnalizacji świetlnej, podświetlania znaków drogowych itp. Dane dotyczące stanu aktualnego zainstalowanych urządzeń wykorzystujących energię słoneczną na terenie województwa nie są miarodajne, ze względu na brak procedury rejestracyjnej i uzgodnieniowej dla tego rodzaju instalacji.

W Polsce, moc zainstalowana źródeł wytwarzających energię z promieniowania słonecznego zaczęła rosnąć - w 2012 r. wynosiła około 1,3 MW; w 2013 r. około 1,9 MW; w 2014 r. około 21,0 MW, a w 2016 r. około 100 MW, wiele instalacji jest w trakcie realizacji lub w przygotowaniu.

W województwie zachodniopomorskim w 2015 r. uruchomiono dwie farmy fotowoltaiczne. W rejonie wsi Kukinka (gm. Ustronie Morskie) znajduje się farma o mocy 1 MW, na terenie nieczynnego składowiska odpadów. Druga farma o mocy 1,45 MW (produkcja 1,85 GWh energii elektrycznej rocznie) jest zlokalizowana na terenie Zakładu Produkcji Wody „Miedwie" (gm. Stare Czarnowo), należącego do Zakładu Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Szczecinie. ZWiK w Szczecinie realizuje budowę kolejnej farmy fotowoltaicznej o mocy 0,5 MW w Żelewie (gm. Stare Czarnowo). W kilkunastu gminach (m.in.: Białogard, Biesiekierz, Chojna, Choszczno, Czaplinek, Gryfice, Mirosławiec, Nowe Warpno, Postomino, Płoty, Pyrzyce, Recz, m. Szczecinek, Stare Czarnowo, Tychowo, Wałcz, Złocieniec) trwają procedury zmierzające do budowy następnych farm. Według danych pozyskanych z ankiet rozesłanych do gmin w 2012 r. oraz z monitoringu za 2014 r. Programu rozwoju sektora energetycznego w województwie zachodniopomorskim do 2015 r. z częścią prognostyczną do 2030 r., w województwie planowane są farmy fotowoltaiczne o łącznej mocy około 80 MW.

Ryc. 120. Możliwości wykorzystania energii słonecznej



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z Atlasu Klimatycznego Ryzyka Uprawy Roślin w Polsce 2001 r.

Północna część województwa leży w rejonie charakteryzującym się najwyższymi sumami rocznego promieniowania słonecznego, przekraczającymi 1600 h/rok (o najlepszych warunkach wykorzystania w okresie letnim), co czyni ten obszar najkorzystniejszym pod względem potencjalnej energii użytecznej. Pozostała część województwa znajduje się w rejonach wykazujących średnio 1500-1550 godzin rzeczywistego usłonecznienia w roku.

3.8.4.5. Bioenergetyka

Biomasa to ulegająca biodegradacji część produktów, odpadów lub pozostałości pochodzenia biologicznego z rolnictwa, leśnictwa i związanych działów przemysłu, w tym rybołówstwa i akwakultury, a także biodegradowalne odpady przemysłowe i komunalne.

Moc zainstalowana w instalacjach biomasowych w województwie na koniec III kw. 2016 r. wynosiła 75,73 MW. Funkcjonuje ponad 320 kotłów, w których spala się głównie biomasę stałą pochodzenia leśnego. Przeważnie są to małe urządzenia o mocy zainstalowanej poniżej 1 MW, działające w oparciu o lokalne zasoby biomasy [Program rozwoju sektora energetycznego 2010]. W Elektrowni Szczecin eksploatowany jest największy w Polsce kocioł fluidalny, zużywający około 600 tys. ton biomasy rocznie. Planowanych jest ponad 20 inwestycji biomasowych o łącznej mocy około 40 MW.

Firma Ozen Plus Sp. z o.o. w Wałczu - produkująca węgiel i brykiet drzewny - wykorzystuje powstającą w procesie produkcji energię cieplną do produkcji energii elektrycznej. Dzięki temu energia posiada status energii wytworzonej z odnawialnych źródeł. Rozwiązanie to zdaniem producenta jest pierwszym tego typu na świecie i jest objęte zastrzeżeniem patentowym. Moc zainstalowanego turbozespołu wynosi 7,23 MW i daje zdolności produkcyjne do 52 tys. MWh energii.

Województwo jest obszarem tradycyjnie rozwiniętej wielkotowarowej produkcji roślinnej, która w chwili obecnej charakteryzuje się dużą i rosnącą opłacalnością, co przekłada się na wielkość potencjału produkcyjnego dla pozyskiwania energii z biomasy.

Głównym źródłem biomasy stałej są rośliny energetyczne. Do odgrywających kluczową rolę w produkcji należą: wierzba energetyczna, topola, robinia, ślazowiec pensylwański, róża wielokwiatowa, topinambur oraz trawy (głównie z rodzaju miscantus).

W przypadku uprawy wierzby energetycznej możliwe jest zagospodarowanie powierzchni ziemi odłogowanej oraz o niekorzystnej strukturze zagospodarowania. Analiza potencjału odłogów i ugorów w województwie wykazała, że są to obszary słabej i przeciętnej jakości rolniczej przestrzeni produkcyjnej. Gorsze jakościowo ziemie uznaje się często jako walor tego regionu oraz szansę na aktywizację gospodarczą poprzez uruchomienie celowych upraw energetycznych.

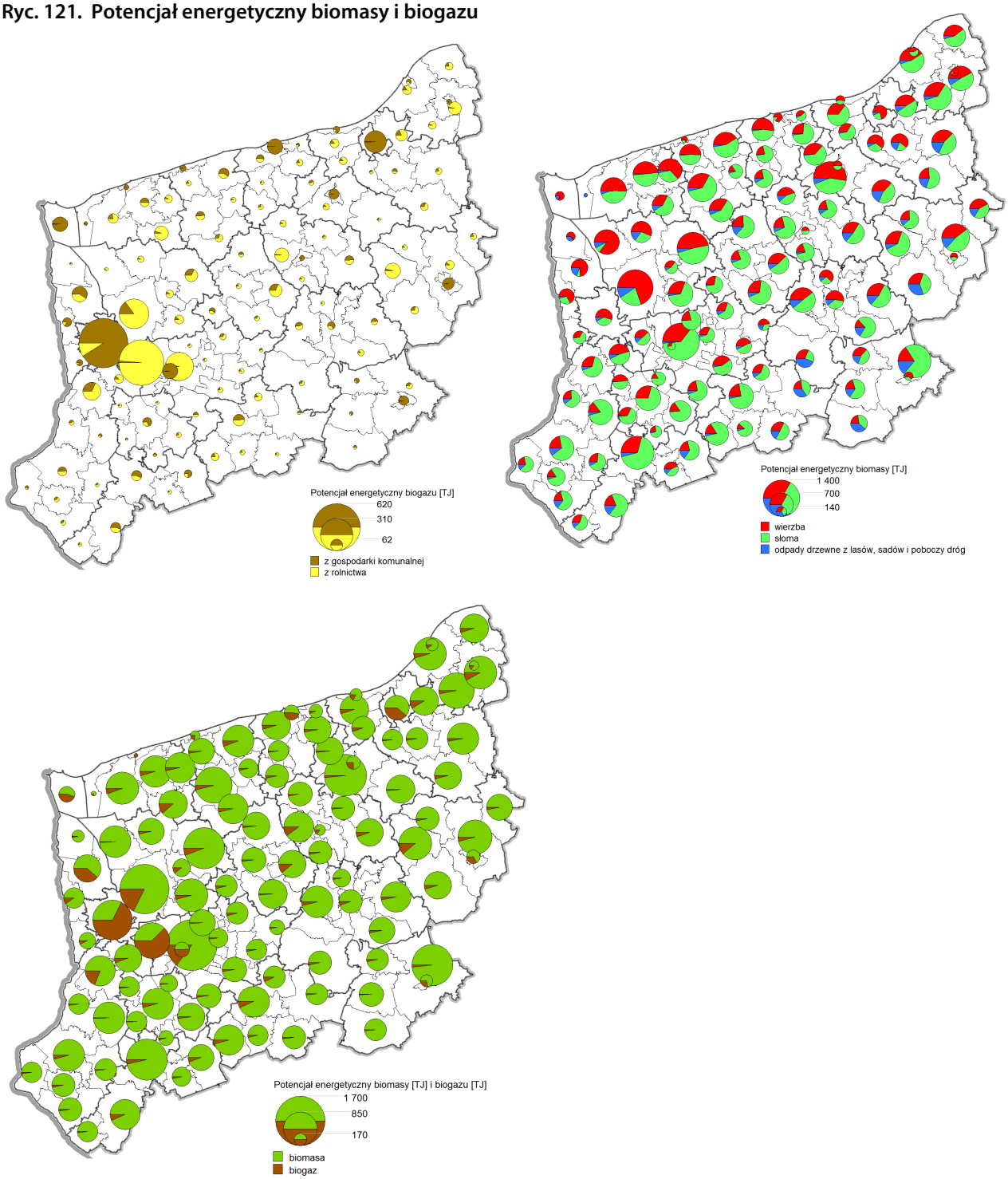
W ogólnym zestawieniu, województwo zachodniopomorskie dysponuje 7% udziałem potencjału biomasy w Polsce. Potencjał biopaliw płynnych województwa stanowi 11% udziału krajowego, potencjał energetyczny biomasy stałej-leśnej i odpadowej - 10%, potencjał z upraw roślin energetycznych - 10% oraz potencjał biogazu - 2%.

W województwie w 2014 r. funkcjonowały instalacje biogazowe o łącznej mocy 11,61 MW, m.in. w Szczecinie Kluczu, Świnoujściu, w gminach: Bobolice, Grzmiąca, Kalisz Pomorski, Kołbaskowo, Polanów, Police, Sianów, Stara Dąbrowa oraz miasto i gmina Szczecinek.

Funkcjonowanie biogazowi rolniczych i potencjał biopaliwa, w szczególności z instalacji przeróbki odpadów zwierzęcych lub roślinnych, oczyszczalni ścieków oraz składowisk odpadów jest zdeterminowany dostępnością do substratów. Teoretyczny potencjał biomasy dla biogazowi rolniczych w województwie wynosi 9978 TJ, z czego największy udział przypada na gminy: Kobylanka: 570 TJ, Goleniów: 325 TJ, Stargard: 280 TJ.

Szczególnymi możliwościami wykorzystania terenów nieprzydatnych rolniczo na cele upraw roślin energetycznych o niskich wymaganiach glebowych i klimatycznych, dysponują gminy: Białogard, Kołobrzeg, Darłowo, Sławno, Świdwin, Wałcz, Koszalin, Stargard, Białogard, Wierzchowo, Dygowo, Gościno, Kołobrzeg, Będzino, Malechowo, Brzeżno, Karnice, Bielice, Kozielice, Kobylanka, Stara Dąbrowa, Stare Czarnowo, Świerzno, Karlino, Pyrzyce, Maszewo.

Ryc. 121. Potencjał energetyczny biomasy i biogazu



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z ekspertyzy „Potencjał produkcyjny energii z biomasy w województwie zachodniopomorskim. Uwarunkowania i kierunki polityki przestrzennej", 2013

Najwyższy potencjał energetyczny biogazu z odpadów komunalnych i oczyszczalni ścieków występuje głównie w dużych miastach województwa: Szczecinie, Koszalinie, Kołobrzegu, Świnoujściu, Stargardzie, Szczecinku oraz w gminach miejsko-wiejskich - Gryfinie i Policach.

Produkcja biomasy, biogazu i biopaliw w województwie może i powinna być nośnikiem pozytywnych zmian gospodarczych i społecznych, jednak rozwój tego sektora jest ograniczony, m.in. przez:

- ograniczony dostęp do surowców energetycznych, których potencjał jest mocno zróżnicowany przestrzennie (co wpływa na koszty ich transportu lub brak możliwości uruchomienia inwestycji);
- ograniczenia lokalizacyjne z uwagi na ochronę środowiska przyrodniczego i kulturowego;

- częsty brak akceptacji społecznej dla lokalizowanej inwestycji;
- ograniczone możliwości sprzedaży (często ograniczony dostęp do sieci odbiorczych elektroenergetycznych, gazowych czy ciepłowniczych na terenach wiejskich);
- brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, wyznaczających tereny pod lokalizacje.

3.8.5. Telekomunikacja i teleinformatyka

Jednymi z podstawowych uwarunkowań rozwoju gospodarczego stały się obecnie możliwości w dziedzinie telekomunikacji oraz stosowania technologii teleinformatycznych.

Polska, w przeciwieństwie do wielu krajów rozwiniętych, które w latach 1995-2010 opierały wzrost produktywności głównie na wpływie informatyzacji i internetyzacji na organizację pracy, produkcji i usług, jest jeszcze przed tą fazą pożytkowania rozwoju procesów cyfryzacyjnych. Cyfryzacja ma sens tylko jako podejście kompleksowe. Aby zapewnić takie podejście, według *Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030*, konieczne jest:

- zwiększenie dostępności do internetu (projekty infrastrukturalne - wzrost gęstości o każde 10% to potencjał wzrostu PKB o 1-1,5% PKB),
- zwiększenie potrzeby używania internetu poprzez rozwój i udostępnianie treści - zasobów publicznych (wzrost sprawności państwa i e-gospodarki) oraz
- zwiększenie kompetencji cyfrowych społeczeństwa - promocja i edukacja, co wpływa na innowacyjny rozwój kraju.

W krótkiej i średniej perspektywie czasowej, należy dążyć do osiągnięcia co najmniej poziomu państw EU15, pod względem rozwoju infrastruktury, rozwoju usług i treści oraz podwyższenia poziomu ich wykorzystania. Okres do roku 2020 powinno się wykorzystać głównie na zredukowanie obecnych problemów infrastrukturalnych. W tej perspektywie czasowej bardzo ważnym zadaniem jest skuteczne wsparcie procesów tworzenia infrastruktury cyfrowej, na co składają się:

- modernizacja obecnej infrastruktury,
- zapewnienie powszechnego dostępu do usług szerokopasmowych,
- stworzenie podwalin infrastruktury wydajnej w perspektywie dalszych 20 lat.

Ważnym zadaniem w procesie budowy społeczeństwa informacyjnego na przestrzeni następnych lat, oprócz kwestii infrastrukturalnych, są także działania na rzecz zwiększenia popytu i podaży na usługi szerokopasmowe:

- edukacja w zakresie wykorzystania usług elektronicznych,
- rozwój e-administracji i systemu e-PUAP,
- digitalizacja i udostępnienie zasobów dziedzictwa i kultury,
- otwieranie cyfrowych zasobów publicznych.

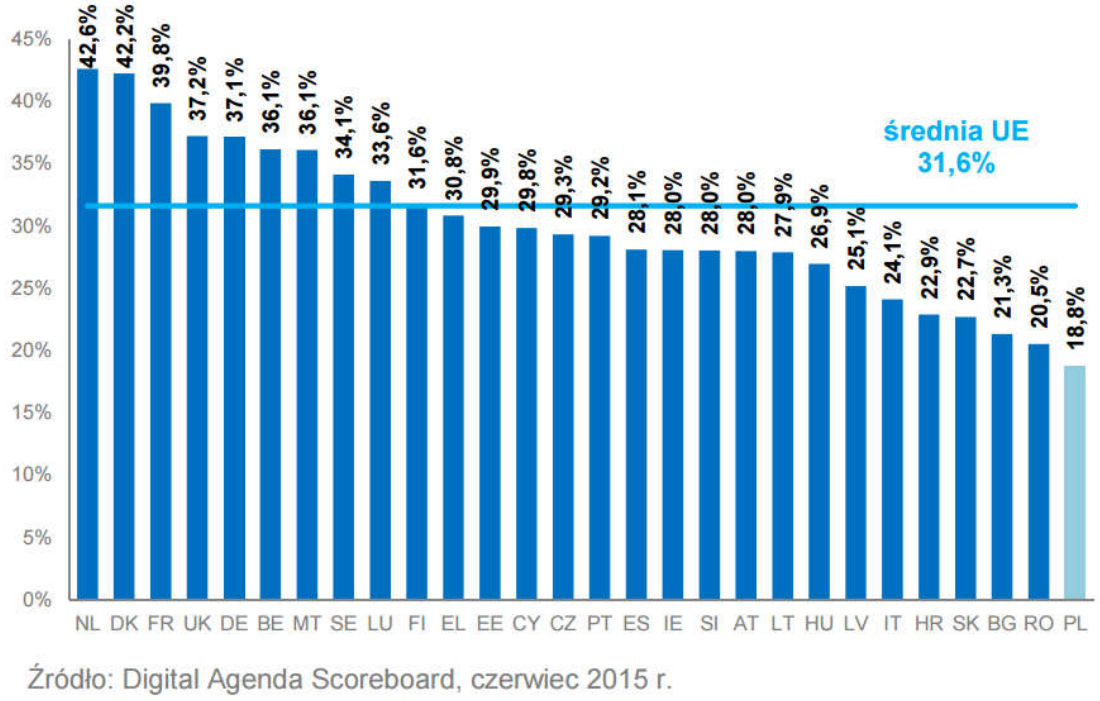
Zgodnie z Programem Zintegrowanej Informatyzacji Państwa (2013), celem nadrzędnym administracji publicznej powinno być takie budowanie nowych i modernizacja istniejących systemów teleinformatycznych, aby były one ze sobą spójnie i logicznie powiązane oraz zorientowane na potrzeby użytkownika. Jednym z nadchodzących trendów rozwojowych usług telekomunikacyjnych staje się koncepcja „Internetu rzeczy" (Internet of Things). Podłączenie większej ilości przedmiotów do sieci internetowej będzie wymagało dalszych inwestycji w rozwój sieci szkieletowych oraz połączeń ostatniej mili.

3.8.5.1.Infrastruktura szerokopasmowa

Szerokie pasmo internetowe dostosowane do wymogów UE (Europejska Agenda Cyfrowa) zakłada, że do roku 2020 wszyscy mieszkańcy znajdą się w zasięgu 30 Mb/s, zaś połowa - w zasięgu 100 Mb/s. Pomimo, że z roku na rok zwiększa się w Polsce liczba przedsiębiorstw korzystających z szerokopasmowego dostępu do internetu, to porównania międzynarodowe wskazują, że kraj nasz nie należy do czołówki pod względem zastosowania tego rodzaju technologii.

W 2015 r. Polska znalazła się na ostatnim miejscu rankingu nasycenia usługami internetu stacjonarnego z nasyceniem rzędu 18,8%, przy średniej unijnej rzędu 31,6% (ryc. 122). Najbardziej rozwinięty rynek usług szerokopasmowych posiadały Holandia oraz Dania, gdzie wskaźnik ten wyniósł ponad 42%. Intensywniej niż w innych krajach wykorzystywany jest w Polsce mobilny dostęp do internetu. Wynika to przede wszystkim z niewystarczających inwestycji w sieć stacjonarną. W roku 2015 Polska znalazła się na piątym miejscu pod względem odsetka osób posiadających internet mobilny - ponad 94% mieszkańców. Wskaźnik ten jest o 19 pp. wyższy od średniej europejskiej.

Ryc. 122. Nasycenie usługami internetu stacjonarnego w UE (z uwzględnieniem nowej definicji WLAN)



Źródło: UKE, Raport o stanie rynku telekomunikacyjnego w Polsce w 2015 r.

Coraz więcej osób łączy się z internetem za pomocą połączenia mobilnego oraz z wykorzystaniem innych urządzeń niż tradycyjny komputer PC, w tym telefonów komórkowych oraz tabletów. Usługi mobilne są ważne dla komfortu życia w miastach, dobry zasięg sieci komórkowej uważany jest obecnie za jeden z pięciu najważniejszych czynników wpływających na poziom życia w mieście.

Regionalne zróżnicowanie stanu szerokopasmowej infrastruktury w Polsce jest dobrze obrazowane przez odsetek miejscowości (bez względu na ich wielkość) pozbawionych dostępu do szerokopasmowego internetu w poszczególnych województwach oraz odsetek miejscowości, w których dostępna jest oferta jednego, dwóch oraz trzech lub więcej operatorów (poniższy wykres). Uwzględniając zasięgi sieci komórkowych, zachodniopomorskie jako jedno z czterech województw, na koniec 2014 r. nie zapewniało dostępu do internetu dla więcej niż 10% miejscowości. Od 2012 r. nastąpiła poprawa w tym zakresie o zaledwie 3%.

Ryc. 123. Udział miejscowości, na terenie których przedsiębiorstwa telekomunikacyjne deklarują zasięgi swoich sieci telekomunikacyjnych (wraz z operatorami komórkowymi) w województwach

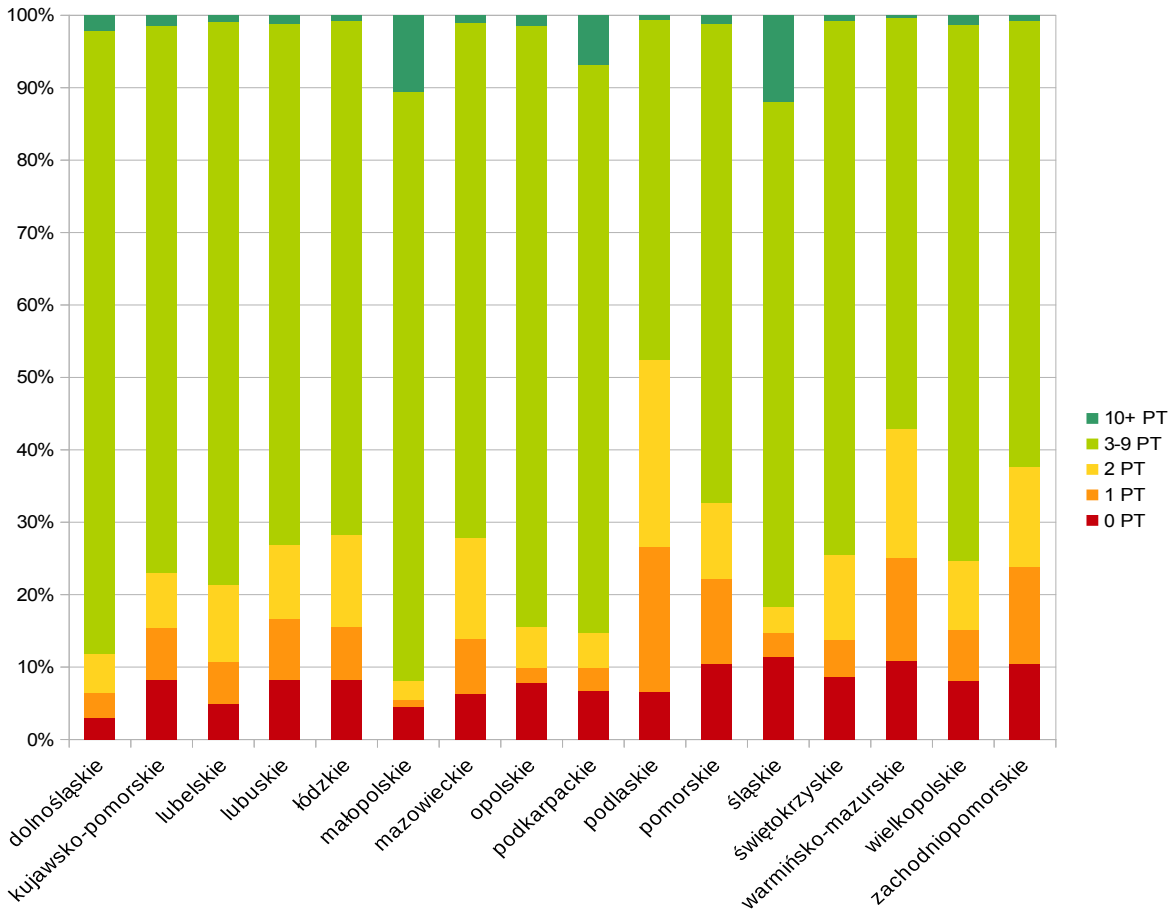
0 PT - brak przedsiębiorcy telekomunikacyjnego i zasięgu;

1 PT - jeden przedsiębiorca;

2 PT - dwóch przedsiębiorców;

3-9 PT - od trzech do dziewięciu przedsiębiorców;

10+PT - dziesięciu i więcej przedsiębiorców.



Źródło: UKE, Raport pokrycia terytorium Rzeczypospolitej Polskiej istniejącą infrastrukturą telekomunikacyjną, Warszawa 2015 r.

Ryc. 124. Udział miejscowości, na terenie których przedsiębiorstwa telekomunikacyjne deklarują zasięgi swoich sieci telekomunikacyjnych (wraz z operatorami komórkowymi) w powiatach

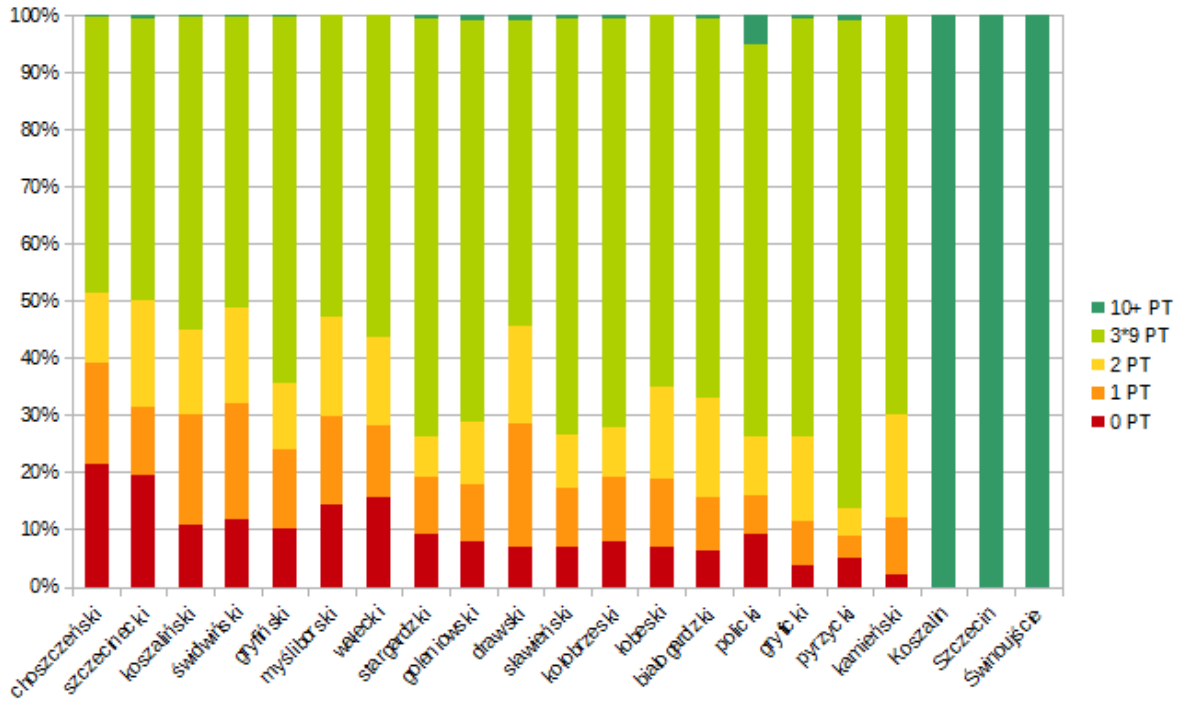
0 PT - brak przedsiębiorcy telekomunikacyjnego i zasięgu;

1 PT - jeden przedsiębiorca;

2 PT - dwóch przedsiębiorców;

3-9 PT - od trzech do dziewięciu przedsiębiorców;

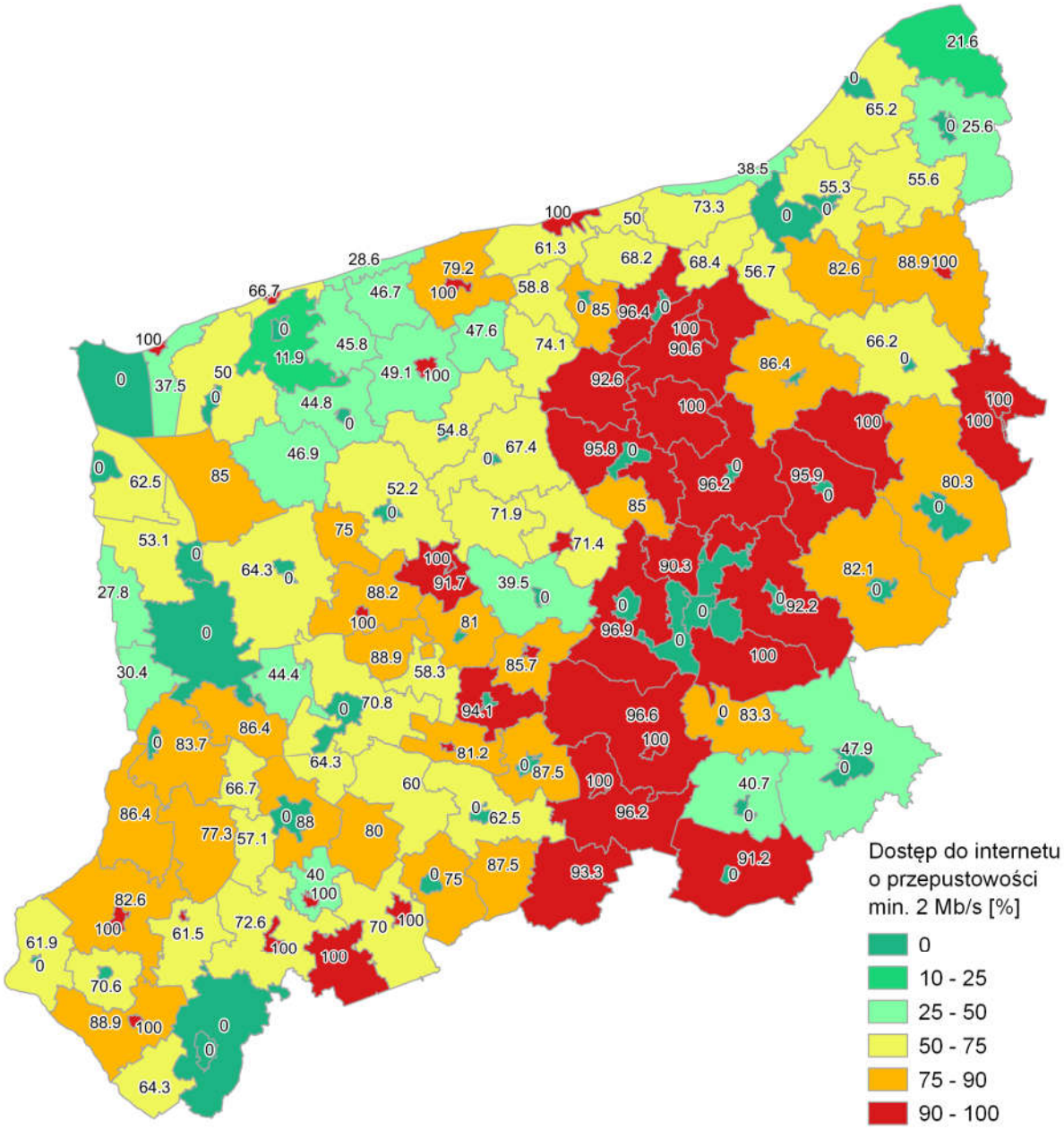
10+PT - dziesięciu i więcej przedsiębiorców.



Źródło: UKE, Raport pokrycia terytorium Rzeczypospolitej Polskiej istniejącą infrastrukturą telekomunikacyjną, Warszawa 2015 r.

Wyniki inwentaryzacji obecnego stanu infrastruktury szerokopasmowej (wykonywanej od 2011 r. corocznie przez Urząd Komunikacji Elektronicznej) ukazały w województwie zachodniopomorskim m.in. rozkład tzw. „białych plam", czyli miejscowości, w których poziom nasycenia usługami szerokopasmowego dostępu do internetu o przepustowości min. 2 Mb/s wynosi nie więcej niż 30%. Jedynie te miejscowości kwalifikowały się do dofinansowania w ramach działania 8.4 POIG. Najwięcej takich miejscowości znajduje się w gminach położonych w południowej i wschodniej części województwa. Wynik inwentaryzacji stanu na dzień 5 marca 2013 r. wskazał w województwie 2359 (75%) takich miejscowości. Ponad 200 z nich położonych jest na terenie powiatu koszalińskiego oraz szczecineckiego. Więcej niż 190 „białych plam" znajdowało się w powiatach gryfińskim, choszczeńskim oraz świdwińskim. Tak duża liczba miejscowości wynika z charakteru wiejskiej sieci osadniczej (zob. rodz. 3.3.2, Ryc.36.) na tym terenie. Znajdują się tu liczne małe wsie, o liczbie ludności nieprzekraczającej 100 osób. Rozkład przestrzenny miejscowości bez dostępu do internetu i z niewystarczającym dostępem obrazuje Ryc. 125. Ich odsetek w danej gminie opisano cyframi. Jeśli zbadać stosunek „białych plam" do ogółu miejscowości w danej gminie, wyłonią się obszary, w których wszystkie, lub większość miejscowości nie posiada wystarczającego dostępu do internetu. Najgorsza sytuacja rysuje się w gminach powiatu białogardzkiego, drawskiego i świdwińskiego. W województwie znajdują się 103 jednostki podziału terytorialnego stanowiące obszary wiejskie (gminy wiejskie i obszar wiejski w gminie miejsko-wiejskiej), w 82 jednostkach połowa miejscowości znajdujących się na ich terenie nie posiadała opisywanego dostępu do internetu. Innymi słowy na 80% obszarów wiejskich, połowa miejscowości nie posiadała dostatecznego dostępu do internetu lub nie posiadała go w ogóle.

Ryc. 125. Odsetek miejscowości w gminach, w których poziom nasycenia usługami szerokopasmowego dostępu do internetu o przepustowości min. 2 Mb/s wynosi nie więcej niż 30%



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych inwentaryzacji UKE z marca 2013 r.

Według danych opracowanych przez UKE w marcu 2013 r., 21 miast województwa zachodniopomorskiego (33% miast) zaklasyfikowanych zostało jako „białe plamy" (Tabela 41). Poziom nasycenia usługami szerokopasmowego dostępu do internetu o przepustowości min. 2 Mb/s wyniósł tam nie więcej niż 30%. Są to przeważnie miasta małe (14 z nich liczy mniej niż 7,5 tys. mieszkańców), choć warto odnotować fakt niskiego nasycenia usługami szerokopasmowymi również w 4 miastach powiatowych: Białogardzie, Gryficach, Kołobrzegu, Myśliborzu oraz zamieszkałym przez 14 tys. osób Barlinku. Miasta te wymagają interwencji w zakresie poprawy dostępności do szerokopasmowego internetu. Opisywany stan wynika z niewystarczającej jakości i gęstości sieci dystrybucyjnej. Jedynie w Kołobrzegu sytuacja poprawiła się pod koniec 2014 r., w konsekwencji przeprowadzonych inwestycji.

Tabela 41. Miasta woj. zachodniopomorskiego zaklasyfikowane jako "białe plamy" na podstawie danych inwentaryzacji UKE z marca 2013 r.

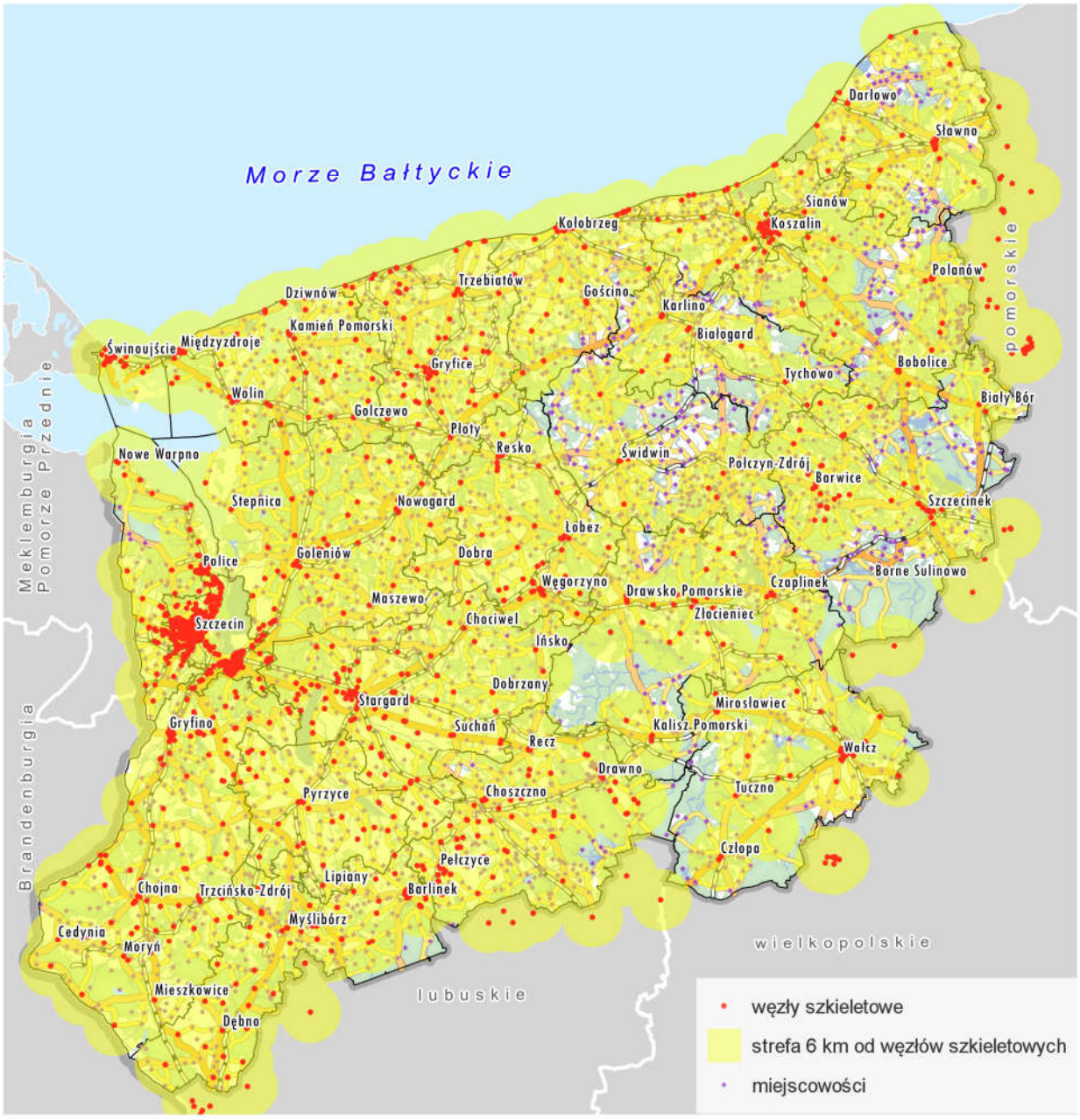
Lp.	Miasto	Powiat	Liczba ludności	Wskaźnik nasycenia
1	Białogard	białogardzki	24794	10,07
2	Drawno	choszczeński	2364	22,62
3	Kalisz Pomorski	drawski	4333	26,93
4	Maszewo	goleniowski	3336	11,64
6	Gryfice	gryficki	17016	29,62
5	Trzebiatów	gryficki	10250	29,19
7	Chojna	gryfiński	7353	23,35
9	Mieszkowice	gryfiński	3609	29,82
8	Trzcińsko-Zdrój	gryfiński	2479	26,57
10	Dziwnów	kamieński	2779	29,68
11	Międzyzdroje	kamieński	5561	19,95
12	Kołobrzeg	kołobrzeski	46951	18,89
13	Polanów	koszaliński	3076	29,89
15	Dobra	łobeski	2362	18,66
14	Łobez	łobeski	10549	18,13
17	Barlinek	myśliborski	14277	28,83
16	Myślibórz	myśliborski	11672	25,33
18	Lipiany	pyrzycki	4142	27,97
20	Ińsko	stargardzki	2066	23,61
19	Suchań	stargardzki	1475	22,46
21	Biały Bór	szczecinecki	2246	16,60

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych UKE i GUS

Analiza rozmieszczenia węzłów sieci szkieletowej w województwie zachodniopomorskim pozwala wyodrębnić kilka obszarów, wokół których gęstość istniejących węzłów sieciowych jest wyższa niż w pozostałej części województwa (Ryc. 126). Zgodnie z przewidywaniami najwięcej węzłów skupionych jest wokół stolicy województwa - Szczecina. Oprócz tego większe skupiska znajdują się w Koszalinie, Świnoujściu, Kołobrzegu, Szczecinku, Stargardzie oraz Gryficach. Najbogatszy w infrastrukturę szerokopasmową jest obszar zachodni województwa obejmujący Szczecin oraz powiaty: stargardzki, pyrzycki i północną część powiatu gryfińskiego. Pokryty jest on gęstą siatką połączeń międzywęzłowych. Również na tym obszarze znajduje się większość połączeń wykorzystujących włókno światłowodowe jako medium transmisyjne.

Wielu operatorów wykorzystuje połączenia bezprzewodowe zamiast przewodowych. Jest to dominująca technologia w powiatach szczecineckim, choszczeńskim, gryfińskim oraz pyrzyckim. W pozostałych przypadkach włókna światłowodowe wykorzystywane są do połączenia wymienionych wcześniej miast, które skupiają większą liczbę węzłów dostępowych (zaobserwować to można między innymi w relacjach Szczecin-Koszalin, Świnoujście-Gryfice, Szczecin-Wałcz, Szczecin-Pyrzyce). Pozostałe łącza (przewodowe, radiowe) służą do połączenia węzłów znajdujących się w niewielkiej odległości, przede wszystkim ze względu na ograniczenia maksymalnej długości takich łącz (wynikające z wysokiej tłumienności medium), ale również niewielkiej (w porównaniu z łączami światłowodowymi) możliwej do osiągnięcia przepływności.

Ryc. 126. Lokalizacje węzłów sieci szkieletowych



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych inwentaryzacji infrastruktury telekomunikacyjnej UKE za rok 2014.

Aby możliwe było świadczenie usług szerokopasmowych na terenie całego województwa, założyć trzeba, że ze względu na ograniczenia związane z maksymalną długością łącza abonenckiego, niezbędne jest zbudowanie na terenie każdej gminy nawet kilku węzłów zasilanych światłowodem. Tymczasem, w większości gmin istniały w 2014 r. zaledwie pojedyncze węzły, a 80,8% miejscowości nie posiadało węzłów światłowodowych.

Hotspoty

Za zgodą Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej, jednostki samorządu terytorialnego mogą świadczyć swoim mieszkańcom usługi dostępu do internetu, bez pobierania opłat lub za opłatą niższą niż cena rynkowa. Hotspoty zwykle instalowane są w miejscach publicznych. W sierpniu 2017 r. w województwie zachodniopomorskim znajdowały się 389 publicznych hotspotów, z czego 171 na terenie Szczecina, 11 na terenie Nowogardu, 11 w Kołobrzegu, 2 na terenie Ustronia Morskiego, 20 na terenie gminy Węgorzyno, 10 na terenie gminy Gryfice, 69 w Koszalinie, oraz 95 w powiecie sławieńskim. Ponadto nowa flota tramwajów szczecińskich jest wyposażona w bezprzewodowe punkty dostępowe (ponad 50 pojazdów). Wyposażeniem w Wi-Fi dysponują także pociągi przewozów regionalnych będące własnością województwa. Dostęp do bezpłatnego internetu świadczą również inne podmioty, np. centra handlowe i lokale gastronomiczne.

Inwestycje w infrastrukturę

Na przestrzeni ostatnich lat, stwierdza się wzrost rozwoju usług teleinformatycznych analogiczny do rozwoju infrastruktury teleinformatycznej.

W celu zapewnienia mieszkańcom województwa zachodniopomorskiego dostępu do internetu, trwają inwestycje budowy sieci internetu szerokopasmowego, oraz publicznych punktów dostępu do internetu. Z powodu braku spójnej strategii w tym obszarze, podstawową drogą rozwoju sieci światłowodowych są ekonomicznie opłacalne inwestycje operatorów telekomunikacyjnych, działających według kryteriów komercyjnych.

Na terenie województwa trwały również projekty wykorzystujące fundusze unijne w ramach RPO oraz POIG. W Programie Operacyjnym „Innowacyjna gospodarka" (POIG), realizowane było działanie 8.4 „Zapewnienie dostępu do internetu na etapie ostatniej mili", czyli na odcinku pomiędzy węzłem sieci szkieletowo-dystrybucyjnej a użytkownikiem końcowym. Środki z tego programu (w skali kraju 200 mln. euro) przyznawane były głównie przedsiębiorcom realizującym przedsięwzięcia nieopłacalne ekonomicznie na obszarach „białych plam". W województwie zachodniopomorskim na koniec roku 2015 w ramach projektów RPO wybudowano 368,15 km sieci internetu szerokopasmowego, co stanowi 368% realizacji wskaźnika, który planowano na 100 km.

Z danych Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji wynika, że większość województw przystąpiło do realizacji regionalnych projektów sieci szerokopasmowych w ramach perspektywy finansowej 2007-2013. Wielkość środków przeznaczonych przez poszczególne województwa na budowę sieci szerokopasmowych oraz długość budowanej sieci była różna. W ramach regionalnych sieci szerokopasmowych powstało prawie 30 tys. km sieci szkieletowo-dystrybucyjnych za ponad 3 miliardy złotych. Takich projektów nie prowadziły jedynie dwa województwa: opolskie i zachodniopomorskie.

W 2015 r. uruchomiono działania I Osi Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa (POPC na lata 2014-2020), mające na celu budowę szybkich sieci (30 Mb/s i więcej) i prowadzenie szkoleń na rzecz rozwoju kompetencji cyfrowych. W pierwszym konkursie w ramach działania 1.1 POPC „Wyeliminowanie terytorialnych różnic w możliwości dostępu do szerokopasmowego internetu o wysokich przepustowościach", kwota udostępnionej pomocy publicznej wyniosła prawie 300 tys. złotych. Dla obszaru województwa podpisano 4 umowy na łączną kwotę dofinansowania ponad 13,5 tys. zł. Inwestycje realizowane są w powiatach wałeckim, drawskim, choszczeńskim i gryfickim.

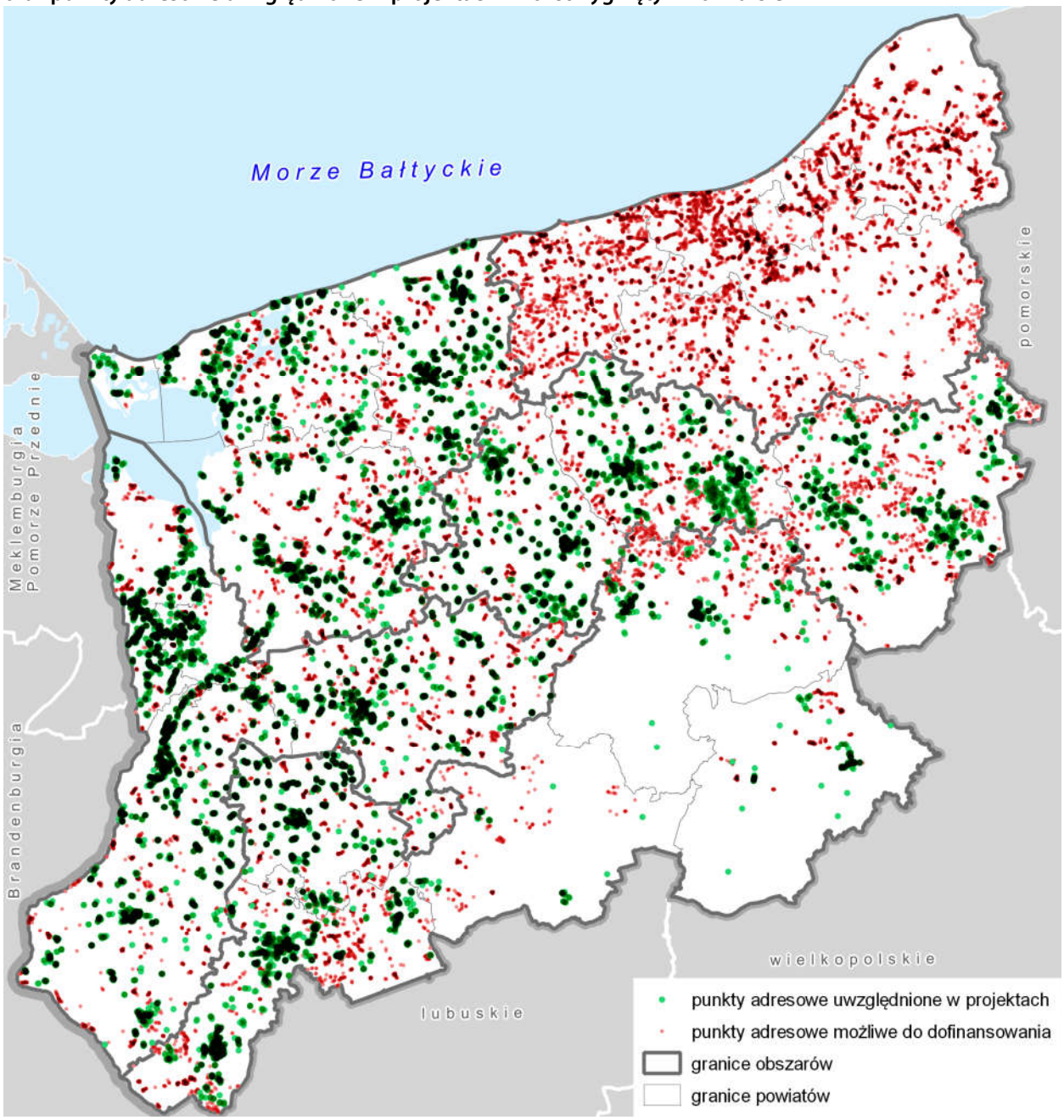
W drugim konkursie w ramach działania 1.1 POPC kwota środków przeznaczonych na dofinansowanie projektów wynosi trzy miliardy złotych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR). Wnioski o dofinansowanie złożono na wszystkie obszary województwa zachodniopomorskiego. Po zakończeniu oceny wniosków, projekty rekomendowane do dofinansowania mogą być realizowane na wszystkich obszarach, poza obszarem koszalińskim, gdzie wniosku nie wyłoniono. Maksymalne kwoty dofinansowania oraz liczbę deklarowanych do podłączenia do internetu gospodarstw domowych, dla poszczególnych obszarów, przedstawia poniższa tabela.

Tabela 42. Lista obszarów interwencji w ramach drugiego konkursu działania 1.1 POPC z maksymalną kwotą wsparcia dla projektu na danym obszarze oraz skala podłączenia punktów adresowych z uwzględnieniem realizacji projektów rekomendowanych do dofinansowania

ID OBSZARU	NAZWA OBSZARU (powiaty)	Całkowita liczba gospodarstw domowych możliwych do objęcia zasięgiem na obszarze interwencji	Liczba gospodarstw domowych w punktach adresowych podstawowych	Minimalna liczba gospodarstw domowych do objęcia zasięgiem	Liczba adresów placówek edukacyjnych		Maksymalna kwota dofinansowania dla obszaru interwencji	Uwzględnione w projektach rekomendowanych do dofinansowania		
					Wszystkich	W tym placówek edukacyjnych "A"	Wartość dofinansowania wniosku wybranego do dofinansowania	Całkowita liczba i procent gospodarstw domowych do objęcia zasięgiem	Liczba i procent gospodarstw domowych w punktach adresowych podstawowych do objęcia zasięgiem	Liczba i procent adresów placówek edukacyjnych do objęcia zasięgiem
3.4.32.63	KOSZALIŃSKI (Koszalin, kołobrzeski, koszaliński, sławieński, białogardzki)	23523	23358	14221	77	11	58 290 084 zł	W konkursie nie wyłoniono projektu		
							-			
3.4.32.64a	SZCZECINECKO-PYRZYCKI część A (szczecinecki, świdwiński, łobeski)	17688	17688	10124	59	13	46 560 715 zł	11584	11584	59
							33 894 170 zł	65,49%	65,49%	100%
3.4.32.64b	SZCZECINECKO-PYRZYCKI część B (pyrzycki, myśliborski, drawski, wałecki, choszczeński)	17071	16959	10846	96	12	36 169 808 zł	10941	10864	96
							24 275 311 zł	64,09%	64,06%	100%
3.4.32.65.66a	SZCZECIŃSKI część A (gryfiński, stargardzki, policki) i SZCZECIN	30724	22516	14914	92	3	46 431 459 zł	16762	14922	92
							33 781 937 zł	54,56%	66,27%	100%
3.4.32.66b	SZCZECIŃSKI część B (Świnoujście, kamieński, gryficki, goleniowski)	23068	20695	13378	90	5	52 861 945 zł	16243	13812	90
							30 477 986 zł	70,41%	66,74%	100%

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie https://cppc.gov.pl/programy/popc-2/po-polska-cyfrowa-1-1/nabor-wnioskow-popc-1-1-drugi-konkurs/ oraz https://cppc.gov.pl/zakonczenie-oceny-wnioskow-w-ii-konkursie-dla-dzialania-1 1-popc/

Ryc. 127. Punkty adresowe możliwe do dofinansowania w ramach drugiego konkursu działania 1.1 POPC oraz punkty adresowe uwzględnione w projektach w rozstrzygniętym konkursie



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie https://cppc.gov.pl/programy/popc-2/po-polska-cyfrowa-1-1/nabor-wnioskow-popc-1-1-drugi-konkurs/ oraz https://cppc.gov.pl/zakonczenie-oceny-wnioskow-w-ii-konkursie-dla-dzialania-1-1-popc/

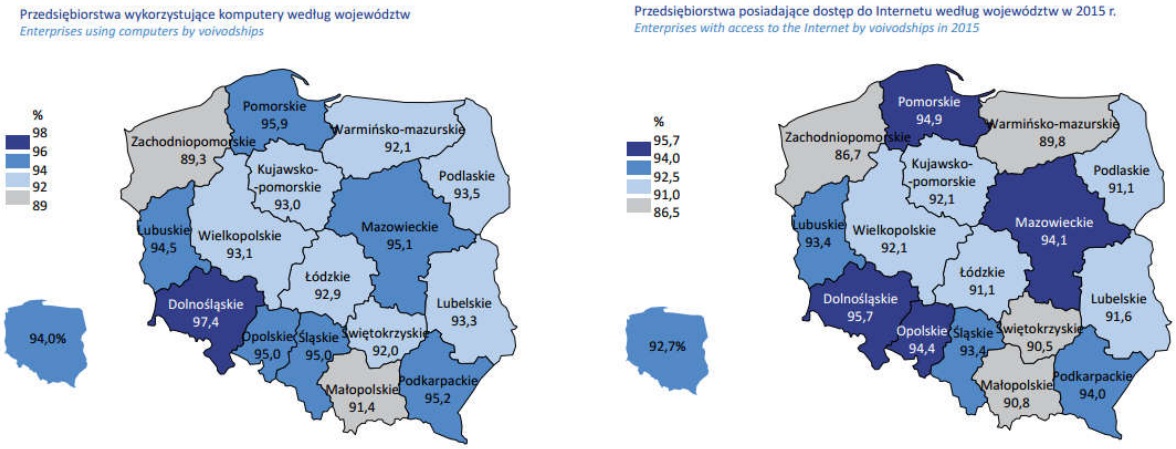
W projektach wyłonionych do dofinansowania zadeklarowano podłączenie 100% punktów adresowych placówek oświatowych do sieci szerokopasmowej o przepustowości co najmniej 100 Mb/s. Dla gospodarstw domowych zadeklarowano podłączenie od 54% w obszarze *szczecińskim część A* do 70% w obszarze *szczecińskim część B* (Tabela 42).

3.8.5.2. Wykorzystanie infrastruktury

Przedsiębiorstwa

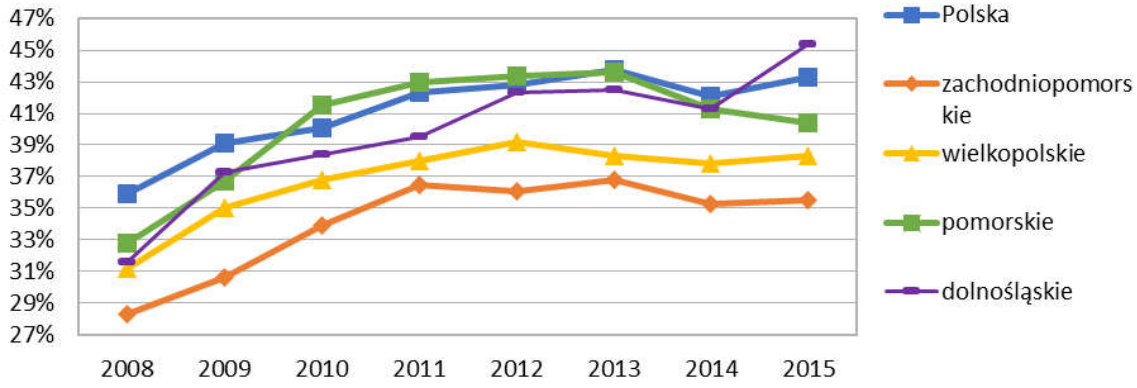
Wskaźnik przedsiębiorstw wykorzystujących komputery kształtuje się na poziomie niższym od średniej krajowej i spada, w 2015 r. wyniósł 89,3%. Natomiast wskaźnik przedsiębiorstw z dostępem do internetu w województwie zachodniopomorskim spada z 93,1% w 2012 r. do 89,6% w 2014 r. i 86,7% w 2015 r. i plasuje województwo na ostatnim miejscu w Polsce. Najwyższe wskaźniki występowały wśród dużych przedsiębiorstw. Spadek powyższych wskaźników można rozpatrywać w kontekście niedostatecznego wykorzystania środków perspektywy finansowej 2007-2013 r. na budowę sieci internetowych.

Ryc. 128. Przedsiębiorstwa wykorzystujące komputery i posiadające dostęp do internetu w 2014 r.



Źródło: „Społeczeństwo informacyjne w Polsce. Wyniki badań statystycznych z lat 2011 - 2015", GUS

Ryc. 129. Pracownicy wykorzystujący komputery według województw [%]



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie „Społeczeństwo informacyjne w Polsce. Wyniki badań statystycznych z lat 2008-2012", GUS, „Społeczeństwo informacyjne w Polsce. Wyniki badań statystycznych z lat 2011-2015", GUS

Maleje odsetek pracowników, dla których komputer staje się narzędziem pracy (Ryc. 129.) w 2012 r. udział pracowników wykorzystujących komputery w pracy wyniósł 36,1% wobec 33,9% w 2010 r. i 35,3% w 2014 r., przy czym wskaźnik ten znajduje się ciągle poniżej średniej krajowej (42,1%). Największy odsetek odnotowano w województwie mazowieckim (55,6%).

W roku 2014 odsetek firm posiadających własną stronę internetową powrócił do poziomu z roku 2011 i wyniósł 62%.

Szkolnictwo

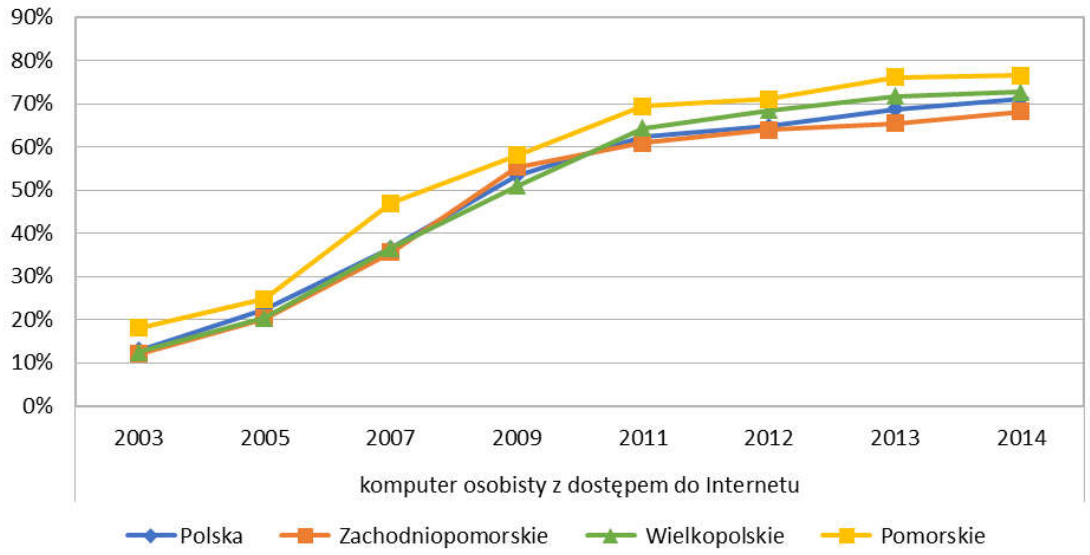
W szkolnictwie podstawowym, gimnazjalnym, ponadpodstawowym i ponadgimnazjalnym zauważa się postępującą komputeryzację. Liczba komputerów w szkołach podstawowych i gimnazjach wzrosła z 17 709 szt. w 2008 r. do 20 539 w 2012 r., liczba komputerów podłączonych do internetu - odpowiednio z 15 232 do 18 908, liczba komputerów przeznaczonych do użytku uczniów - z 13 410 do 14 335.

Gospodarstwa domowe

Udział gospodarstw domowych mających szerokopasmowy dostęp do internetu w latach 2007-2015 rósł szybciej niż dostęp ogółem do internetu. Czynnikiem sprzyjającym wzrostowi dostępu było miejsce zamieszkania (na obszarze miejskim), jak i fakt posiadania dzieci.

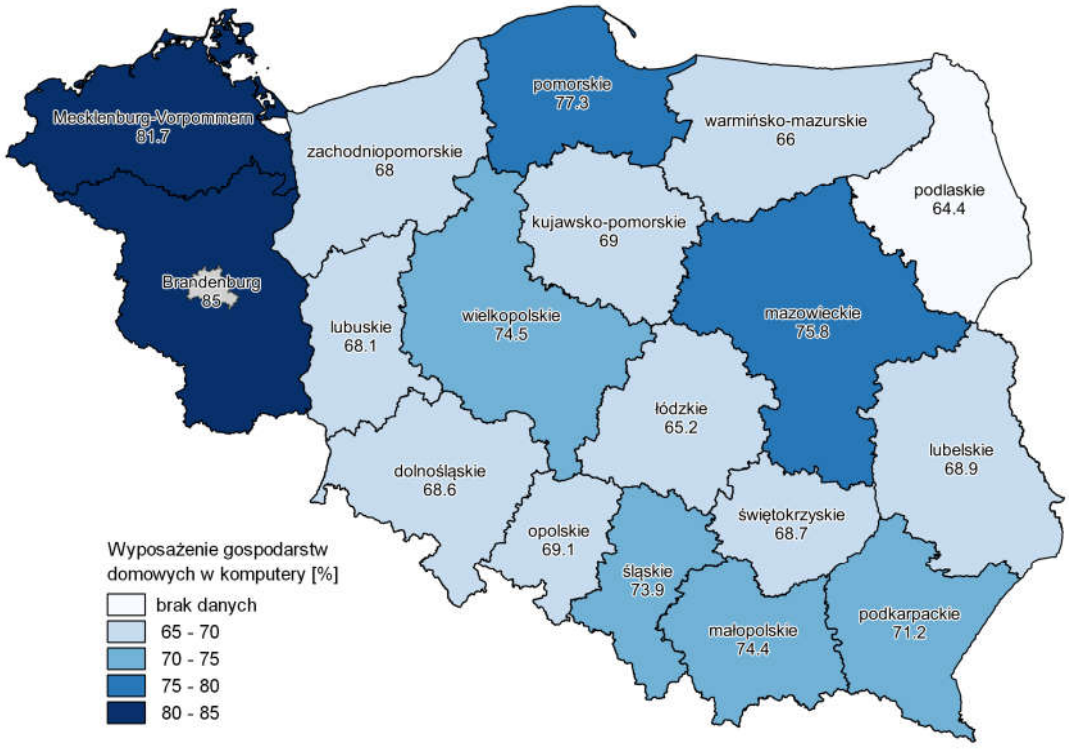
W 2014 r. 68,2% gospodarstw domowych w zachodniopomorskim posiadało komputer z dostępem do internetu (Ryc. 130.), co stanowiło wzrost o prawie 50% od roku 2005. Wcześniejsza ogromna różnica w dostępie do internetu w gospodarstwach domowych pomiędzy 2003 a 2009 r. została zredukowana. Pomimo stałego wzrostu, w 2013 r. gospodarstwa domowe w województwie zachodniopomorskim są w grupie najsłabiej wyposażonych w komputery (68%) - Ryc. 131. oraz o najmniejszym dostępie do internetu szerokopasmowego (66,5%).

Ryc. 130. Internet w gospodarstwach domowych



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Ryc. 131. Wyposażenie gospodarstw domowych w komputery w 2013 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS, sisonline.statistik.m-v.de, statistik-berlin-brandenburg.de.

W 2011 r. ponad połowa osób określiła swoje umiejętności korzystania z komputera i internetu jako wystarczające do komunikacji z bliskimi. Ponad 35% uważało, że ma wystarczające umiejętności aby chronić prywatne dane przechowywane w pamięci komputera.

Wykluczenie cyfrowe

Pomiędzy różnymi grupami społeczno-demograficznymi zauważa się różnice w korzystaniu z komputerów i internetu, a także związek samego korzystania z internetu z sytuacją na rynku pracy, uczestnictwem w kulturze, oraz aktywnością społeczną. Z internetu znacznie częściej korzystają młode, uczące się oraz lepiej wykształcone osoby, które są znacznie bardziej aktywne zarówno pod względem zawodowym, jak i społecznym. Technologie informacyjno-komunikacyjne w coraz większym stopniu stają się także warunkiem dostępu do pełnego uczestnictwa w życiu społecznym. Coraz powszechniejsze wykorzystanie tych technologii i coraz większe ich możliwości, a często również niezbędność w codziennym życiu - nauce, pracy, dostępie do informacji i wiedzy powodują, że osoby, które z nich nie korzystają, zaczynają być w coraz większym stopniu wykluczone społecznie. Zjawisko to nazywane jest cyfrowym wykluczeniem.

Korzystanie z internetu wiąże się z mniejszym zagrożeniem bezrobociem i większymi szansami na znalezienie pracy w przypadku jej braku. Użytkownicy internetu znacznie częściej zmieniają pracę na lepiej płatną lub podejmują dodatkową pracę, częściej podnoszą kwalifikacje i umiejętności z myślą o możliwości lepszych zarobków. W 2010 r. nowe kwalifikacje wśród internautów zdobył co czwarty pracownik, a wśród niekorzystających - co dwudziesty, awansowało ponad cztery razy więcej internautów niż osób niekorzystających z internetu. Internauci znacznie częściej zaczynają własną działalność gospodarczą - w 2010 r. trzy razy częściej.

Niestety większość działań, które są w Polsce podejmowane na rzecz upowszechnienia internetu i przeciwdziałania wykluczeniu cyfrowemu jest niewystarczająca. Mimo środków przeznaczonych w ramach Programów Operacyjnych na przeciwdziałanie wykluczeniu cyfrowemu, a także na budowę sieci szerokopasmowych, czy zapewnianie dostępu na etapie ostatniej mili, skala wykluczenia cyfrowego nie maleje. Dalsze pogłębianie się różnic pomiędzy internautami i osobami niekorzystającymi z internetu może być źródłem istotnych problemów społecznych w przyszłości.

3.8.5.3. Telekomunikacja

Z roku na rok systematycznie spada odsetek Polaków posiadających telefon stacjonarny. Główną przyczyną jest substytucja tego rodzaju komunikacji przez telefonię mobilną oraz zwiększająca się popularność usług VoIP. Udział gospodarstw domowych posiadających telefon komórkowy wzrósł od 2005 r. z 66,2% do 95% w roku 2014. Na 100 mieszkańców Polski przypadało w 2015 r. 146,1 abonentów lub użytkowników telefonii ruchomej (wobec 149,7 przed rokiem).

Poziom infrastruktury w zakresie przewodowej łączności telefonicznej jest dobry. Gęstość sieci na obszarach wiejskich wynosiła w 2014 r. 47,9 łącza na 1 000 mieszkańców, przy wskaźniku 173,4 w miastach i 134,1 dla całego województwa. Liczba telefonicznych łączy głównych w przeliczeniu na1 tys. mieszkańców wykazuje tendencje spadkowe o około 39%, w latach 2004-2014. Spadek łączy telefonicznych jest spowodowany większym udziałem telefonii mobilnej w rynku.

3.8.6. Gospodarka wodno-ściekowa

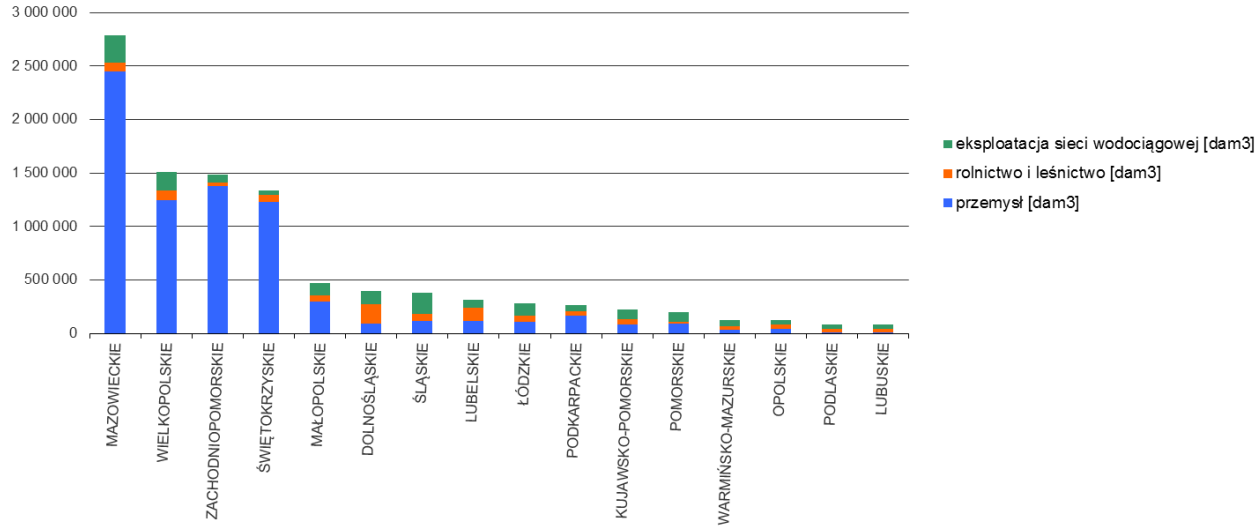
3.8.6.1. Zaopatrzenie w wodę

Zaopatrzenie województwa zachodniopomorskiego w wodę pokrywane jest z zasobów podziemnych i powierzchniowych. Podstawę zaopatrzenia województwa w wodę do spożycia przez ludzi stanowią wody podziemne, wyjątek stanowi miasto Szczecin, które pobiera wodę z jeziora Miedwie, (Zakład Produkcji Wody Miedwie dostarcza ok. 90% wody dla Szczecina jedynie północne dzielnice korzystają z ujęć podziemnych). Zasoby dyspozycyjne wód podziemnych oraz wielkość ich poboru wykazuje, że są one w dość dobrym stanie ilościowym i jakościowym (za wyjątkiem rejonu polskiej części wyspy Uznam). Największe pobory koncentrują się w obrębie regionów bilansowania wód: 02 - Międzyodrze, Zalew Szczeciński, Wyspy Wolin i Uznam (Zespół Elektrowni Dolna Odra) oraz 12 - Rega i 14 - Parsęta. Pod względem problemów z zaopatrzeniem w wodę o odpowiedniej jakości i ilości, narażonym regionem jest głównie Świnoujście. Dla poprawy zaopatrzenia w wodę gmin: Dziwnów, Międzyzdroje, Wolin, Świnoujście w 2014 roku udokumentowano zasoby eksploatacyjne wód podziemnych w rejonie Kodrąbka oraz Kołczewka położonych na obszarze Wyspy Wolin.

Województwo zachodniopomorskie na tle kraju charakteryzuje się stosunkowo wysokim poborem wody, który wg GUS w 2015 r. wyniósł 1483,6 hm^3, co lokuje je na 3 miejscu (po mazowieckim i wielkopolskim). Na ogólną ilość zużytej wody w województwie najwięcej przypada na przemysł - 92,8% (największy udział w Polsce, przy średniej krajowej 74,3%), na eksploatację sieci wodociągowej 5,0% (przy średniej krajowej 15,9%) a na rolnictwo i leśnictwo 2,2% (przy średniej krajowej 9,9%). Wpływ na taką wysokość zużycia wód w przemyśle miał między innymi sektor energetyczny, w którym woda zużywana jest zwrotnie do celów chłodniczych. Zużycie wody na cele chłodnicze wynosi około 96% zużycia wody na cele przemysłu.

Największy całkowity pobór wód występuje w gminach Gryfino - 1 045,1 hm^3 (w tym udział przemysłu w zużyciu wody ogółem: 99,8%) głównie na potrzeby Elektrowni Dolna Odra, w gminie Szczecin - 183,1 hm^3 (w tym udział przemysłu w zużyciu wody ogółem: 89,4%) głównie na potrzeby Elektrowni Pomorzany i Elektrowni Szczecin, oraz w gminie Police - 165,3 hm^3 (w tym udział przemysłu w zużyciu wody ogółem: 98,9%) głównie na potrzeby Zakładów Chemicznych „POLICE" S.A.

Ryc. 132. Zużycie wody w poszczególnych województwach w 2015 r. (w dam^3)

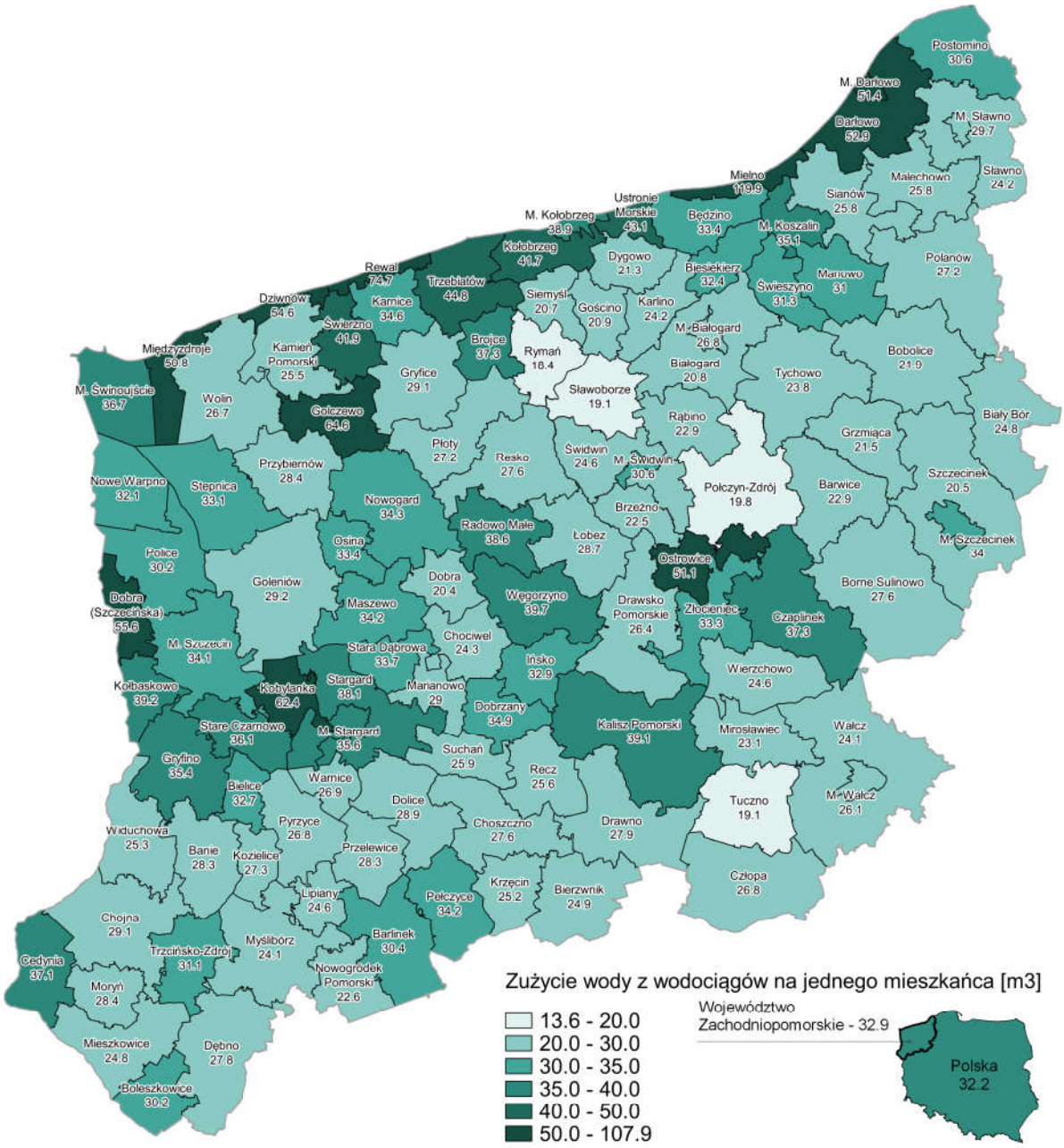


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS 2017

W pozostałych gminach pobór wód nie przekracza 10 hm^3. Najniższy pobór wód występuje w gminach: Nowe Warpno - 0,05 hm^3, Brzeżno - 0,06 hm^3, Kozielice - 0,07 hm^3 i Boleszkowice - 0,09 hm^3.

W stosunku do roku 2007 w 2015 r. w województwie zachodniopomorskim zużyto o 12,27% mniej wody. Zużycie wody na cele produkcyjne zmalało o 13,57%. W sektorze nawodnień w rolnictwie i leśnictwie nastąpił wzrost o 85,56%, natomiast niewiele, bo o 7,55% spadło zużycie wody na potrzeby eksploatacji sieci wodociągowej.

Ryc. 133. Zużycie wody z wodociągów na 1 mieszkańca [m³] w 2015 r.

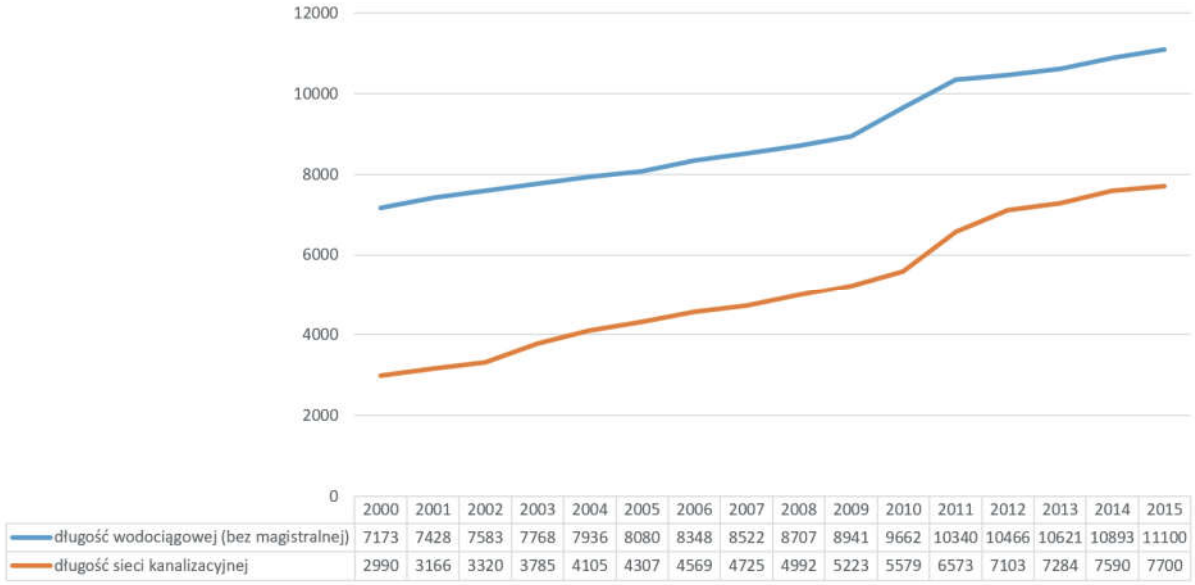


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS 2017

Z analizy zużycia wody w województwie z sieci wodociągowej ogółem wynika, że w ostatnich latach następuje stopniowy spadek wskaźnika rocznego zużycia wody z wodociągów w gospodarstwach domowych (woda dostarczona do gospodarstw domowych) z 61,3 hm³ w roku 2007 do 56,4 hm³ w roku 2015 (spadek o 7,9%). Warto podkreślić, że w latach 2007-2015 w wyniku prowadzonych inwestycji liczba osób korzystających z sieci wodociągowej zwiększyła się o 69,9 tys. (wzrost o 4,4%).

W województwie w 2015 r. roczne zużycie wody z wodociągów w gospodarstwach domowych ogółem na 1 mieszkańca wyniosło 32,9 m³ przy średniej krajowej 32,2 m³ (spadek o 9,1% w odniesieniu do roku 2007). Ograniczenie zużycia wody związane było m.in. z wymianą sieci (a co za tym idzie, zmniejszeniem strat wody), urealnieniem opłat za pobór wody i odprowadzanie ścieków, opomiarowaniem poboru w gospodarstwach domowych jak również podwyższeniem standardu wyposażenia mieszkań w urządzenia sanitarne i AGD.

Ryc. 134. Długość sieci wodociągowej i kanalizacyjnej w latach 2000-2015 w województwie zachodniopomorskim [km]



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
długość wodociągowej (bez magistralnej)	7173	7428	7583	7768	7936	8080	8348	8522	8707	8941	9662	10340	10466	10621	10893	11100
długość sieci kanalizacyjnej	2990	3166	3320	3785	4105	4307	4569	4725	4992	5223	5579	6573	7103	7284	7590	7700

Źródło: Opracowanie RBGPWZ na podstawie danych GUS

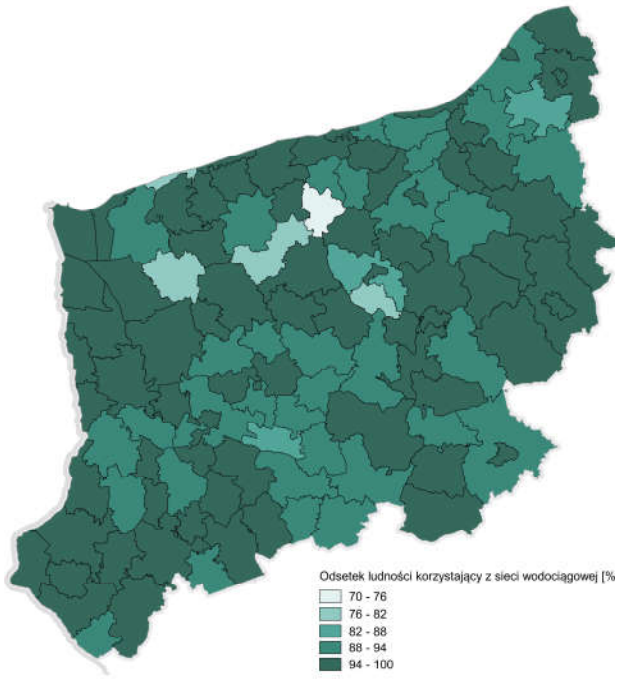
Według danych GUS w na koniec roku 2015 długość sieci wodociągowej województwa zachodniopomorskiego wynosiła 11100 km (wzrost o 54,7% w odniesieniu do roku 2000 oraz o 30,2% względem roku 2010). Długość sieci kanalizacyjnej wynosiła 7700 km (wzrost o 157,5% względem roku 2000 i o 38,0% w porównaniu do roku 2010). Przyrost ten wynika z działalności inwestycyjnej samorządów na rzecz ochrony środowiska z zakresu gospodarki wodno-ściekowej poprzez realizację Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych.

W 2015r. ogólny procent korzystających z instalacji wodociągowej w województwie zachodniopomorskim wynosił 96,2% (średnia dla Polski 91,8%) z czego w miastach 97,7% i na wsiach 93%[46]. Najwyższy procent korzystających z instalacji wodociągowej występował w powiatach miast Koszalina i Świnoujścia (ogółem 100%) oraz powiecie policki (ogółem 99,5%), najniższy zaś w powiecie choszczeńskim (ogółem 91,9%, w miastach 97,6%, na wsi 86,7%), gryfickim (ogółem 92,7%, w miastach 94,4%, na wsi 90,9%) oraz goleniowskim (ogółem 93,6%, w miastach 98,5%, na wsi 87,7%).

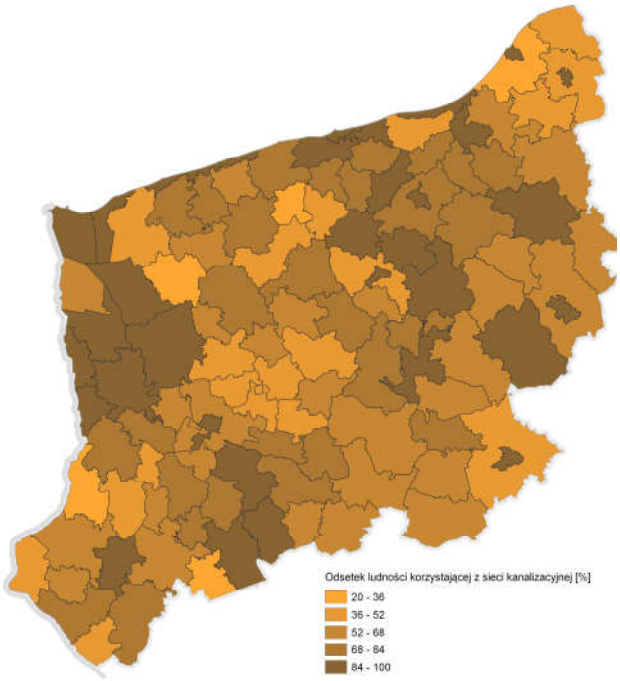
W 2015 r. ogólny procent korzystających z instalacji kanalizacyjnej w województwie zachodniopomorskim wynosił 80,6% (średnia dla Polski 68,7%), z czego w miastach 91,6% i na wsiach 56,6%. Najwyższy procent korzystających z instalacji występował w powiecie miasta Koszalina (ogółem 95,0%), miasta Świnoujścia (ogółem 94,3%) oraz w powiecie kołobrzeskim (ogółem 91,7%) najniższy zaś w powiecie sławieńskim (ogółem 62,9%, w miastach 91,0% na wsi 38,2%), łobeskim (ogółem 64,1%, w miastach 90,4% na wsi 34,6%) i gryfickim (ogółem 65,9%, w miastach 84,9% na wsi 46,7%).

[46] GUS, Bank Danych Lokalnych 2015

Ryc. 135. Odsetek ludności korzystających z sieci wodociągowej w 2015 r.



Ryc. 136. Odsetek ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej w 2015 r.



Źródło: Opracowanie RBGPWZ na podstawie danych BDL GUS 2015

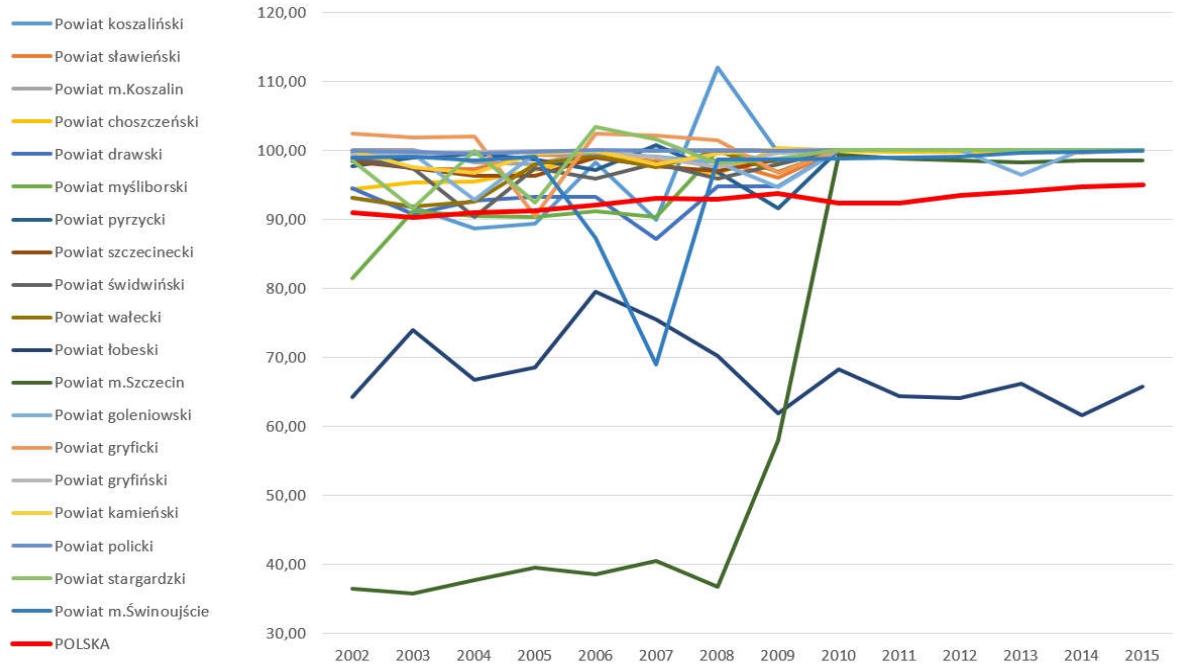
3.8.6.2. Gospodarka ściekowa

Podstawowy wpływ na stan jakości wód w województwie zachodniopomorskim ma gospodarka ściekowa. Według danych GUS w 2015 r. do wód powierzchniowych lub ziemi odprowadzono łącznie 1438,6 hm^3 ścieków przemysłowych oraz komunalnych (o 8,2% mniej w porównaniu z rokiem 2010). Podobnie jak pobór wody odprowadzone ścieki w większości zostały odprowadzone przez przemysł (łącznie 1369,5 hm^3 (co stanowi 95,2% wszystkich ścieków). Większość ścieków przemysłowych powstało w zakładach przemysłowych zlokalizowanych w powiecie gryfińskim, polickim i Szczecinie. Wśród ścieków przemysłowych 1321,6 hm^3 (96,5% ścieków przemysłowych) stanowiły wody chłodnicze niewymagające oczyszczania.

Najwięcej ścieków wymagających oczyszczenia odprowadzono w powiatach: polickim (40,5 hm^3, w tym 37,5 hm^3 przemysłowych oczyszczanych chemicznie), m. Szczecin (27,7 hm^3, w tym 25,8 hm^3 oczyszczonych z podwyższonym usuwaniem biogenów), gryfińskim (5,8 hm^3, w tym 1,5 hm^3 oczyszczonych z podwyższonym usuwaniem biogenów), m. Koszalin (5,5 hm^3, wszystkie oczyszczone z podwyższonym usuwaniem biogenów) i kołobrzeskim (5,2 hm^3, w tym 5,1 hm^3 oczyszczonych z podwyższonym usuwaniem biogenów).

W roku 2015 odprowadzono 117,0 hm^3 ścieków wymagających oczyszczenia, w tym 44,5 hm^3 z przemysłu i 72,4, hm^3 ścieków komunalnych - należy dodać, że w ściekach komunalnych ujęto również 3,3 hm^3 ścieków przemysłowych odprowadzonych do kanalizacji. Procesowi oczyszczania poddano 116,2 hm^3 (99,3% ścieków wymagających oczyszczenia), pozostałe 0,8 hm^3 to ścieki nieoczyszczone w tym 0,78 hm^3 (0,67%) stanowią ścieki przemysłowe i 0,02 hm^3 (0,02%) stanowią ścieki komunalne.

Ryc. 137. Ścieki przemysłowe i komunalne oczyszczane w % ścieków wymagających oczyszczenia w latach 2002-2015



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS[47]

Ze 117,0 hm^3 ścieków wymagających oczyszczenia aż 64,6 hm^3 (55,2%) stanowiły ścieki oczyszczane z podwyższonym usuwaniem biogenów. Na ten wynik składają się niemal w całości ścieki komunalne w wypadku których tego typu oczyszczanie dotyczy aż 64,3 hm^3 ścieków (88,8% ścieków komunalnych wymagających oczyszczenia). Pozostałe ścieki komunalne oczyszczane są biologicznie - 8,1 hm^3 (11,2%) i mechanicznie 0,06 hm^3 (0,1%). Z 44,5 hm^3 ścieków przemysłowych tylko 0,36 hm^3 (0,8%) stanowią ścieki oczyszczane z podwyższanym usuwaniem biogenów, pozostałe oczyszczane są biologiczne - 1,4 hm^3 (3,1%), chemicznie - 37,9 hm^3 (85,1%) oraz mechaniczne - 4,1 hm^3 (9,1%).

W latach 2005-2015 nastąpił wzrost liczby ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków z 59,8% w roku 2005 do 83,7% w roku 2015. W roku 2015 z oczyszczalni korzystało ogółem 83,7% ludności województwa (z czego odsetek ludności korzystającej z oczyszczalni mechanicznych wynosi 0,2%, z oczyszczalni biologicznych 14,4%, z oczyszczalni z podwyższonym usuwaniem biogenów 69,2%). Ogólnie w 2015 r. z oczyszczalni na terenach miejskich korzystało 96,2% ludności województwa, a na terenach wiejskich zaledwie 56,7%.[48]

W roku 2015 w odniesieniu do oczyszczanych ścieków przemysłowych i komunalnych w procencie ścieków wymagających oczyszczania wszystkie powiaty województwa, z wyłączeniem powiatu łobeskiego, znajdowały się powyżej średniej dla Polski (94,96%). W powiecie łobeskim udział oczyszczania wynosił zaledwie 65,81%. Spośród wszystkich ścieków nieoczyszczonych w tym powiecie (0,45 hm^3) 94,8% stanowią ścieki odprowadzone z zakładów przemysłowych. Głównym wytwórcą ścieków przemysłowych na terenie gminy Łobez jest Przedsiębiorstwo Przemysłu Ziemniaczanego „NOWAMYL" S.A. wyposażone w zakładową oczyszczalnię mechaniczno-biologiczną typu Mut-300a o stopniu redukcji zanieczyszczeń 95-98% . Oczyszczalnia neutralizuje ścieki socjalne, ścieki spławikowe w ilości 1200 m^3/d w czasie kampanii (poza kampanią przepustowość wynosi 60m^3/d). Oczyszczalnia wyposażona jest w urządzenie do oczyszczania ścieków technologicznych podczas kampanii o wydajności 5000 m^3/d. Ścieki technologiczne po mechanicznej sedymentacji w ziemnych osadnikach są utylizowane poprzez rolnicze wykorzystanie.

[47] Większa ilość ścieków oczyszczanych od odprowadzonych wynika z szacunkowych metod określania ilości ścieków komunalnych odprowadzonych siecią kanalizacyjną, a także gdy odprowadzone są z zakładów do oczyszczalni odrębnym kolektorem, tj. z pominięciem sieci kanalizacyjnej

[48] Opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS 2016, oczyszczalnie ścieków w województwie zachodniopomorskim. Tabl. 9/16/; GUS, Rocznik statystyczny województw 2016

Tabela 43. Oczyszczalnie ścieków w województwie zachodniopomorskim w latach: 2007, 2010, 2015

Wyszczególnienie		rok 2007		rok 2010		rok 2015	
		liczba obiektów	przepustowość	liczba obiektów	przepustowość	liczba obiektów	przepustowość
		[szt]	w m^3/dobę	[szt]	w m^3/dobę	[szt]	w m^3/dobę
komunalne oczyszczalnie ścieków	mechaniczne	26	42 241	23	2 069	13	488
	biologiczne	201	103 836	191	88 609	170	68760
	z podwyższonym usuwaniem biogenów	61	292 372	70	390 679	67	410 354
przemysłowe oczyszczalnie ścieków	mechaniczne	61	178 753	57	21 021	8	17 512
	chemiczne	8	223 005	5	219 375	8	219 375
	biologiczne	38	29 555	29	15 901	29	14 362
	z podwyższonym usuwaniem biogenów	5	4 995	4	3 844	2	43630

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych BDL GUS;2015

Według danych GUS w roku 2015 w województwie działało 250 oczyszczalni ścieków komunalnych, głównie biologiczne (170), z podwyższonym usuwaniem biogenów (67) oraz w mniejszym stopniu mechaniczne (13) o łącznej przepustowości 479 dm^3/dobę. W 2015 r. działały 44 oczyszczalnie przemysłowe, głównie biologiczne (29), mechaniczne (8) oraz chemiczne (5) o łącznej przepustowości 255 dm^3/dobę. Z ogólnej ilości 1 369,5 hm^3 ścieków przemysłowych odprowadzanych do wód i ziemi, 1366,5 hm^3 stanowią wody chłodnicze. Ścieki te oprócz substancji biogennych nasilających eutrofizację jezior stanowią źródło substancji toksycznych dla organizmów wodnych.

W latach 2010-2015 ogólna liczba oczyszczalni przemysłowych zmniejszyła się o blisko 50%. Oczyszczalnie o największej przepustowości zlokalizowane są w Policach, Szczecinie, Stargardzie i Koszalinie.

Oczyszczalnie ścieków nie spełniające wymaganych norm, stopniowo poddawane są likwidacji. Do końca 2015 r. liczba oczyszczalni komunalnych mechanicznych zmalała o 13, komunalnych biologicznych o 28, liczba oczyszczalni komunalnych z podwyższonym usuwaniem biogenów wzrosła o 7. Przepustowość oczyszczalni komunalnych z podwyższonym usuwaniem biogenów na 1 mieszkańca w województwie zachodniopomorskim w 2015 r. wynosiła 0,24 m^3/dobę, co razem z województwem śląskim i małopolskim jest najwyższym wskaźnikiem w kraju (średnia krajowa wynosi 0,19 m^3/dobę).

W latach 2007-2015 liczba przemysłowych oczyszczalni ścieków mechanicznych zmalała o 53, chemicznych o 3, biologicznych o 9 oraz o 3 oczyszczalnie z podwyższonym usuwaniem biogenów (Tabela 43.).

W 2015 r. największy odsetek oczyszczalni komunalnych na terenach miejskich województwa stanowiły biologiczne oczyszczalnie (47%) i z podwyższonym usuwaniem biogenów (53%). Natomiast na terenach wiejskich dominowały oczyszczalnie biologiczne (81%).

Zgodnie z uwarunkowaniami prawnymi zobowiązania Polski dotyczące gospodarki ściekowej, w zakresie zbierania, oczyszczania, odprowadzania ścieków komunalnych oraz oczyszczania i odprowadzania ścieków z niektórych sektorów przemysłu, zostały uregulowane zapisami Traktatu akcesyjnego Polski do Unii Europejskiej, Dyrektywy Rady 91/271/EWG[49] transponowanej do prawa polskiego[50] w dniu 21 maja 1991 r. oraz Ramowej Dyrektywy Wodnej 2000/60/EC[51].

Stopień zbierania i przekazywania ścieków do oczyszczalni uzależniony jest od koncentracji ludności i sieci osadniczej. Na obszarach słabo zaludnionych budowanie systemów kanalizacji jest nieopłacalne. Z tego powodu, zgodnie

[49]Dyrektywa Rady 91/271/EWG z 21.05.1991 r dotycząca oczyszczania ścieków komunalnych
[50] Prawo wodne – ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. (Dz. U. 2017 r. poz. 1566), ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, Ustawa z dnia 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 858 z późn. zm.), Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2006 r. Nr 137, poz. 984, z późn. zm.), Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 lipca 2014 r. w sprawie sposobu wyznaczania obszaru i granic aglomeracji (Dz. U. z 2014 r., poz. 995)
[51] Dyrektywa 2000/60/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. U. WE L 327 z 22.12.2000 ze zm.)

z Dyrektywą 91/271/EWG i transponowaniem do przepisów krajowych (Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo Wodne) wyznacza się aglomeracje ściekowe[52].

Obszar województwa zachodniopomorskiego, z uwagi na położenie w zlewisku Morza Bałtyckiego, uznany został jako "obszar wrażliwy", w którym według postanowień dyrektywy 91/271/EWG, proces oczyszczania ścieków komunalnych musi być poddawany rygorystycznemu oczyszczaniu ścieków w odniesieniu do wszystkich zrzutów z aglomeracji wyznaczanych w drodze rozporządzeń wojewody do 2008 r. oraz w latach kolejnych w drodze uchwał sejmiku województwa.

Podstawowym instrumentem realizacji zadań we wdrażaniu w Polsce postanowień Dyrektywy 91/271/EWG (zwanej dalej dyrektywą) jest przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 16 grudnia 2003 r. **Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych** (KPOŚK). Do chwili obecnej przeprowadzono pięć jego aktualizacji w latach: 2005, 2009, 2010, 2015 i 2017. Warunkiem uzyskania przez gminy dofinansowania - w ramach programów pomocowych - jest ich ujęcie w KPOŚK.

Aktualizacje programu, zgodnie z art. 5 ust. 2 dyrektywy, dotyczą m.in.: zweryfikowania i zaktualizowania potrzeb aglomeracji, prawidłowego ustanowienia przebiegu granic, w tym wielkości RLM aglomeracji przy uwzględnieniu wartości rzeczywistego RLM (RLMrz), weryfikacji pod kątem rzeczowym i finansowym inwestycji, ich harmonogramu realizacji oraz określenia priorytetów aglomeracji.

Przyjęta przez Radę Ministrów 31 lipca 2017 r. V aktualizacja Krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych (AKPOŚK 2017) zawiera wykaz aglomeracji oraz planowanych inwestycji w zakresie ich stanu wyposażenia w systemy kanalizacji zbiorczej oraz oczyszczalnie ścieków w latach 2016-2021 ze stanem na dzień 3 września 2016 r. (uzupełniony decyzją Ministerstwa Środowiska o aglomeracje wyznaczone w drodze uchwał w okresie od 1 października 2016 r. do 31 grudnia 2016 r.).

Główne źródła finansowania zadań zapisanych w AKPOŚK 2017 to: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, regionalne programy operacyjne, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, wojewódzkie fundusze ochrony środowiska i gospodarki wodnej, budżet państwa oraz budżety samorządowe[53].

Dla wypełnienia zobowiązań akcesyjnych aglomeracje podzielono na 3 priorytety, biorąc pod uwagę znaczenie inwestycji oraz pilność zapewnienia środków na ich realizację. Ponadto wyodrębniono aglomeracje poza priorytetem (PP), które nie spełniają warunków dyrektywy, ale planują podejmowanie działań inwestycyjnych zbliżających je do wypełnienia jej wymogów, po dniu 31 grudnia 2015 r. W AKPOŚK 2017 symbolem R5% oznaczono aglomeracje, które przez brak weryfikacji RLM aglomeracji nie zagwarantowały zgodności RLM aktu prawa miejscowego z RLMrz. W przypadku tych aglomeracji różnica pomiędzy RLM w rozporządzeniu lub uchwale, a RLMrz przekracza 5%[54]. W przypadku każdej aglomeracji pozostały % RLM musi być oczyszczany w innych systemach oczyszczania ścieków (pojedyncze systemy lub inne właściwe systemy), zapewniających ten sam poziom ochrony środowiska - jak dla całej aglomeracji.

W ramach AKPOSK 2017 na obszarze województwa zachodniopomorskiego ujęto łącznie 85 aglomeracji wyposażonych w 91 oczyszczalni. Do aglomeracji priorytetowych zaliczono 61 aglomeracji kanalizacyjnych o różnych kryteriach oraz 23 aglomeracje poza priorytetem. Podział aglomeracji przedstawia zestawienie poniżej.

[52] Aglomeracja oznacza obszar, gdzie zaludnienie i/lub działalność gospodarcza są wystarczająco skoncentrowane, aby ścieki komunalne były zbierane i przekazywane do oczyszczalni ścieków komunalnych lub końcowego punktu zrzutu:
Aglomeracja – należy przez to rozumieć teren, na którym zaludnienie lub działalność gospodarcza są wystarczająco skoncentrowane, aby ścieki komunalne były zbierane i przekazywane do oczyszczalni ścieków albo końcowego punktu zrzutu tych ścieków (art. 43 ust. 2 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz.U. z 2015 r. poz. 469))

[53] *Stan środowiska w województwie zachodniopomorskim. Raport 2017. WIOŚ w Szczecinie*

[54] RLM – równoważna liczba mieszkańców, oznacza ładunek substancji organicznych biologicznie rozkładalnych wyrażonych jako wskaźnik pięciodniowego biochemicznego zapotrzebowania na tlen (BZT5) w ilości 60g tlenu na dobę. RLMrz – rzeczywista równoważna liczba mieszkańców obliczona na podstawie sumy: liczby mieszkańców aglomeracji, wartości RLM pochodzącej od osób czasowo przebywających na terenie aglomeracji (zarejestrowane miejsca noclegowe) oraz wartości RLM pochodzącej z przemysłu występującego na obszarze aglomeracji. RLM według aktów prawa miejscowego – równoważna liczba mieszkańców wynikająca z aktu prawa miejscowego tzn. wynikająca z uchwały sejmiku województwa lub rozporządzenia wojewody wyznaczającego granice i obszar danej aglomeracji

Tabela 44. Podział aglomeracji

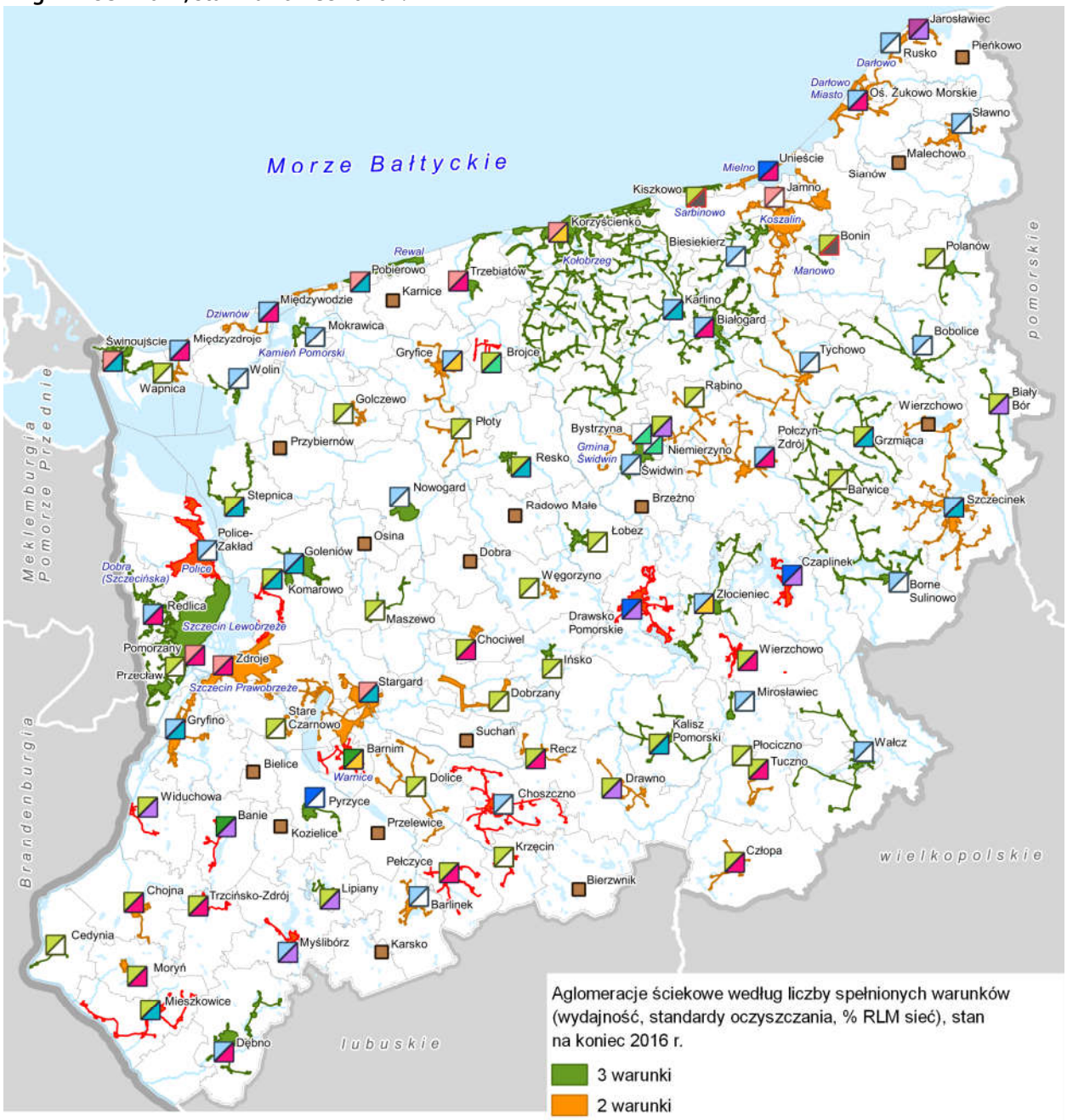
P I	Aglomeracje priorytetowe powyżej 100 000 RLM, które spełniają co najmniej 2 warunki zgodności z dyrektywą, a po zrealizowaniu planowanych inwestycji, uzyskają lub utrzymają pełną zgodność z dyrektywą.	4 aglomeracje: Szczecin Lewobrzeże, Szczecin Prawobrzeże, Stargard, Kołobrzeg.
P II	Aglomeracje, które do dnia 31 września 2016 r. spełniły warunki dyrektywy dotyczące jakości i wydajności oczyszczalni oraz zagwarantowały wyposażenie w sieć kanalizacyjną co najmniej na poziomie: 95% - aglomeracje o RLM < 100 000, 98% - aglomeracje o RLM ≥ 100 000. Planują jednak dalsze prace zmierzające do utrzymania oraz poprawy jakości i stanu środowiska.	21 aglomeracji: Rewal, Świnoujście, Wałcz, Goleniów, Pyrzyce, Nowogard, Dębno, Łobez, Trzebiatów, Karlino, Barwice, Sarbinowo, Borne Sulinowo, Wolin, Mirosławiec, Maszewo, Biały Bór, Manowo, Ińsko, Cedynia, Dobra.
P II +R5%	Symbolem R5% oznaczono aglomeracje, które przez brak weryfikacji RLM aglomeracji nie zagwarantowały zgodności RLM aktu prawa miejscowego z RLMrz. W przypadku tych aglomeracji różnica pomiędzy RLM w rozporządzeniu lub uchwale, a RLMrz przekracza 5%.	13 aglomeracji: Białogard, Świdwin, Złocieniec, Kamień, Pomorski, Bobolice, Polanów, Lipiany, Kalisz Pomorski, Grzmiąca, Resko, Stepnica, Kołbaskowo, Biesiekierz.
P III	Aglomeracje, które przez realizację planowanych działań inwestycyjnych - do dnia 31 grudnia 2021 r., spełnią warunki dyrektywy dotyczące jakości i wydajności oczyszczalni oraz zagwarantują wyposażenie w sieć kanalizacyjną co najmniej na poziomie: 95% - aglomeracje o RLM < 100 000, 98% - aglomeracje o RLM ≥ 100 000.	20 aglomeracji: Dziwnów, Międzyzdroje, Mielno, Myślibórz, Choszczno, Chojna, Jarosławiec, Sianów, Tuczno, Płoty, Pełczyce, Chociwel, Węgorzyno, Recz, Drawno, Wierzchowo, Warnice, Gmina Świdwin, miasto Świdwin, Banie.
P III+5%	Symbolem R5% oznaczono aglomeracje PPIII, które przez brak weryfikacji RLM aglomeracji nie zagwarantowały zgodności RLM aktu prawa miejscowego z RLMrz. Różnica pomiędzy RLM w rozporządzeniu lub uchwale a RLMrz przekracza 5%.	4 aglomeracje: Darłowo, Połczyn-Zdrój, Człopa, Tychowo.
PP /poza priorytetem/	Aglomeracje, które nie spełniają warunków dyrektywy ale planują podejmowanie działań inwestycyjnych zbliżających je do wypełnienia wymogów dyrektywy.	16 aglomeracji: Szczecinek, Gryfice, Darłowo (gmina wiejska), Barlinek, Czaplinek, Drawsko Pomorskie, Sławno, Golczewo, Trzcińsko-Zdrój, Dobrzany, Komarowo, Dolice, Krzęcin, Wapnica, Widuchowa, Moryń.
PP +R5% /poza priorytetem/	Symbolem R5% oznaczono aglomeracje PP, które przez brak weryfikacji RLM aglomeracji nie zagwarantowały zgodności RLM aktu prawa miejscowego z RLMrz. Różnica pomiędzy RLM w rozporządzeniu lub uchwale, a RLMrz przekracza 5%.	7 aglomeracji: Koszalin, Police, Gryfino, Mieszkowice, Brojce, Rąbino, Stare Czarnowo.

Źródło: Aktualizacja Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych (AKPOŚK 2017)

Podstawą prawidłowego wypełnienia zobowiązań Dyrektywy 91/271/EWG stanowi spełnienie przez aglomeracje łącznie trzech warunków:

I. wydajności oczyszczalni dostosowanej do usuwania 100% ładunku zanieczyszczeń powstających w aglomeracji,
II. standardów oczyszczania ścieków z zastosowaniem odpowiednich technologii gwarantujących osiągnięcie wymaganych standardów oczyszczania ścieków (w tym z podwyższonym usuwaniem biogenów w aglomeracjach powyżej 10 000 RLM),
III. wyposażenia aglomeracji w sieć kanalizacyjną umożliwiającą pełnienie poziomu obsługi blisko 100% RLM.

Ryc. 138. Aglomeracje Województwa Zachodniopomorskiego zgodnie z art. 5 ust. 2 dyrektywy 91/271/EWG - wg AKPOŚK 2017, stan na koniec 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie AKPOŚK 2017

Według AKPOŚK2017 w województwie łącznie wszystkie trzy warunki na koniec 2016 r. spełniło 36 aglomeracji, tj.: Szczecin Lewobrzeże, Rewal, Świnoujście, Kołobrzeg, Wałcz, Białogard, Goleniów, Pyrzyce, Nowogard, Świdwin, Dębno, Łobez, Złocieniec, Trzebiatów, Kamień Pomorski, Karlino, Barwice, Bobolice, Sarbinowo, Borne Sulinowo, Polanów, Lipiany, Wolin, Gmina Kalisz Pomorski, Mirosławiec, Grzmiąca, Resko, Maszewo, Stepnica, Biały Bór, Kołbaskowo, Manowo, Ińsko, Cedynia, Biesiekierz, Dobra.

Zaznaczyć należy, że oczyszczalnie zaplanowane i zrealizowane w ramach KPOŚK powinny posiadać przynajmniej wydajność umożliwiającą przyjęcie wszystkich ścieków powstających na obszarze aglomeracji oraz zapewnić wymagany, zależny od wielkości aglomeracji, standard ich oczyszczania, tj. spełnienie Warunków I i II. Dla zapewnienia odpowiedniego standardu oczyszczania w aglomeracjach powyżej 10 000 RLM (zgodnie z art. 5 ust. 2 dyrektywy 91/271/EWG) wymagane jest zastosowanie podwyższonego usuwania biogenów we wszystkich oczyszczalniach znajdujących się w danej aglomeracji

W wyniku licznych inwestycji w zakresie gospodarki wodno-ściekowej w stosunku do roku 2010 nastąpiła redukcja: dla BZT5 o 30,0%, dla ChZT o 14,9%, dla zawiesiny ogólnej o 36,5%, dla azotu o 24,5% oraz dla fosforu o 20,3%. Dla ścieków przemysłowych w 2014 r. w stosunku do 2010 r. uzyskano redukcje w przypadku zawiesiny o 21,4%, oraz spadek dla azotu ogólnego o 12,3%. W tym okresie zanotowano wzrost ChZT o 48,1% , natomiast dla BZT5 o 7,4% oraz dla fosforu ogólnego o 12,3%. Według danych GUS inwestycje, które były realizowane w gminach województwa zachodniopomorskiego w latach 2007- 2014 pozwoliły na znaczną redukcję ładunków zanieczyszczeń w ściekach komunalnych po oczyszczeniu.

3.8.7. Ochrona przed powodzią i suszą

Położenie i uwarunkowania fizjogeograficzne województwa zachodniopomorskiego powodują możliwość występowania wszystkich rodzajów powodzi (opadowych, roztopowych, zatorowych i sztormowych) oraz susz (susza atmosferyczna, rolnicza, hydrologiczna, hydrogeologiczna).

Na podstawie ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. 2017 r. poz. 1566) ochronę przed powodzią prowadzi się z uwzględnieniem map zagrożenia powodziowego, map ryzyka powodziowego oraz planów zarządzania ryzykiem powodziowym.

Na mapach zagrożenia powodziowego przedstawia się w szczególności:

- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2% lub na których istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia ekstremalnego,
- obszary szczególnego zagrożenia powodzią,
- obszary obejmujące tereny narażone na zalanie w przypadku uszkodzenia lub zniszczenia,
    - wału przeciwpowodziowego,
    - wału przeciwsztormowego,
    - budowli piętrzącej.

Dla obszarów, zagrożonych powodzią (wskazanych na mapach zagrożenia powodziowego), sporządza się mapy ryzyka powodziowego, które przedstawiają potencjalnie negatywne skutki związane z powodzią. Mapy ryzyka powodziowego uwzględniają m.in.:

- szacunkową liczbę mieszkańców, którzy mogą być dotknięci powodzią,
- rodzaje działalności gospodarczej,
- instalacje mogące, w razie wystąpienia powodzi, spowodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości,
- ujęcia wody, strefy ochronne ujęć wody, obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,
- kąpieliska,
- obszary Natura 2000, parki narodowe oraz rezerwaty przyrody.

Ochronę przed powodzią realizuje się w szczególności przez:

- kształtowanie zagospodarowania przestrzennego dolin rzecznych lub terenów zalewowych, w szczególności obszarów szczególnego zagrożenia powodzią,
- racjonalne retencjonowanie wód oraz użytkowanie budowli przeciwpowodziowych, a także sterowanie przepływami wód,

- zapewnienie funkcjonowania systemu wczesnego ostrzegania przed niebezpiecznymi zjawiskami zachodzącymi w atmosferze i hydrosferze oraz prognozowanie powodzi,
- zachowanie, tworzenie i odtwarzanie systemów retencji wód,
- budowę, przebudowę i utrzymywanie budowli przeciwpowodziowych,
- prowadzenie akcji lodołamania,
- prowadzenie polityki informacyjnej w zakresie ochrony przed powodzią oraz ograniczania jej skutków.

Zgodnie z art. 549 Ustawy Prawo Wodne dla rzek lub ich odcinków, do czasu przekazania map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego, obowiązują studia ochrony przeciwpowodziowej. W związku z powyższym za obowiązujące uznaje się obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią wyznaczone w studium na m.in. rzekach Czerwona, Dzierżęcinka, Kąpiel, Kurzyca, Mała Ina, Myśla, Płonia, Rurzyca, Słubia, Tywa oraz Jeziorze Jamno.

Na podstawę art. 166 ust.1 ustawy Prawo wodne oraz art. 39 ust. 3 pkt. ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, obszary szczególnego zagrożenia powodzią uwzględnia się w planie zagospodarowania przestrzennego województwa. Są to:

- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% ,
- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%,
- obszary, między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wbudowano trasę wału przeciwpowodziowego, a także wyspy i przymuliska, o których mowa w art. 224, stanowiące działki ewidencyjne,
- pas techniczny.

Zgodnie z ustawą Prawo Wodne na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią zabrania się:

- gromadzenia ścieków, odchodów zwierzęcych, środków chemicznych, a także innych substancji lub materiałów, które mogą zanieczyścić wody, prowadzenia odzysku lub unieszkodliwiania odpadów, w szczególności ich składowania,
- lokalizowania nowych cmentarzy.

Natomiast w zakresie dotyczącym zabudowy bądź zmiany gospodarowania na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią wymagane jest uzgodnienie z Wodami Polskimi.

Największe zagrożenie powodziowe na obszarze województwa stwarza Odra. Wezbrania rzeczne na Odrze, związane z wysokimi przepływami, tj. wezbrania opadowe i roztopowe. Szczególnie niebezpieczna sytuacja powodziowa na dolnej Odrze i Zalewie Szczecińskim występuje podczas wezbrań sztormowych. Dodatkowo może wystąpić zjawisko tzw. cofki (wtłaczanie wody morskiej w głąb lądu przez północne wiatry). Równie duże zagrożenie powodziowe w okresie zimowo-wiosennym może spowodować wystąpienie zatoru lodowego podczas spływu wód roztopowych.

Wystąpienie wezbrania powodziowego na Odrze powoduje, że zagrożenie powodziowe pojawia się także w ujściowych odcinkach jej dopływów: Myśli, Kurzycy, Słubi, Rurzycy, Tywy, Płoni, Iny i Gunicy i Gowienicy. Niebezpieczeństwo pojawienia się powodzi w środkowych biegach tych dopływów, a także na znajdujących się w granicach województwa dopływach Noteci (Drawa, Gwda z Piławą), związane jest przede wszystkim ze spływem wód roztopowych, rzadziej - wód opadowych.

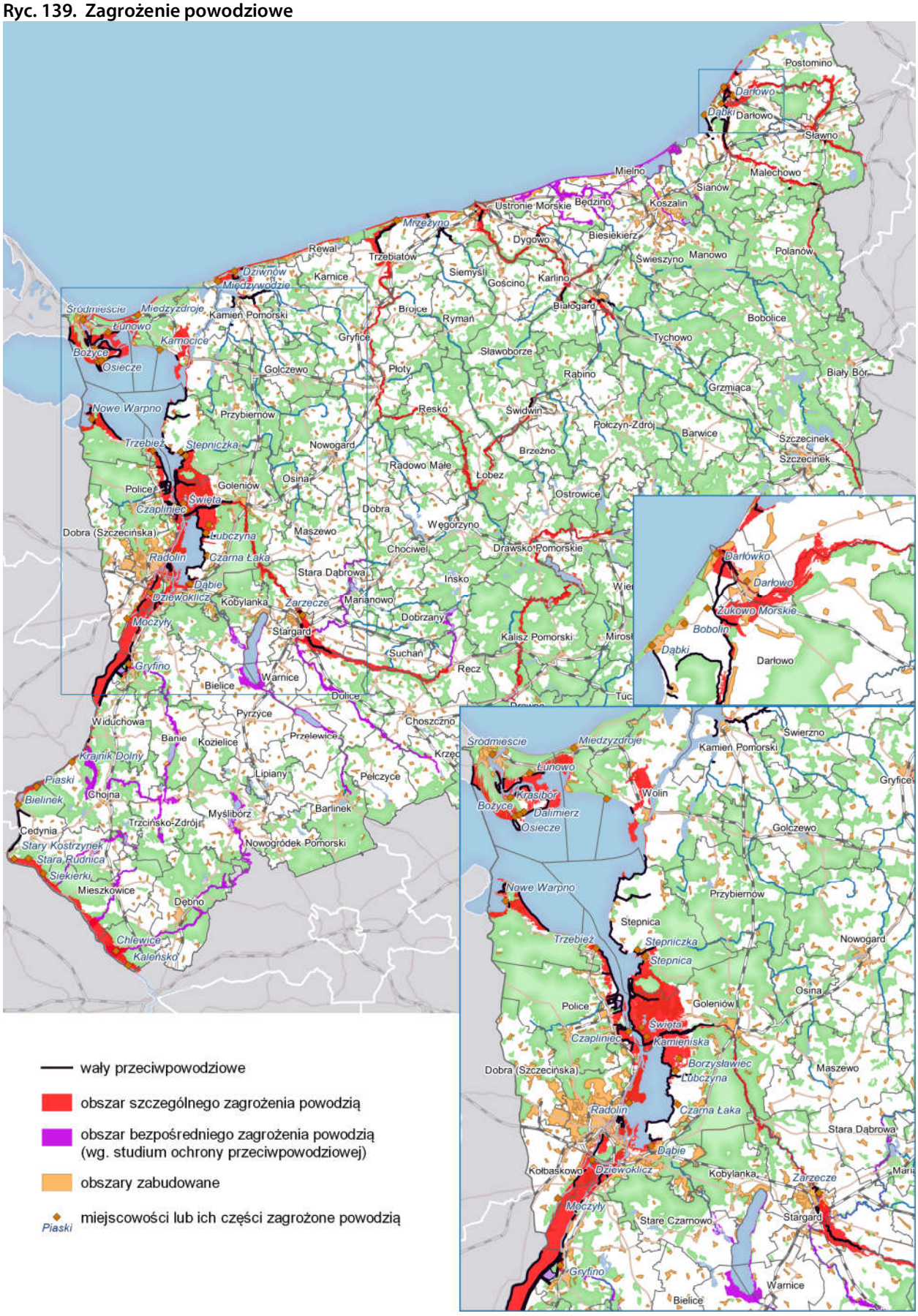
Podobnie jak w przypadku Odry, na znajdujących się w granicach województwa zachodniopomorskiego rzekach Przymorza - Redze, Parsęcie, Wieprzy oraz jeziorach przymorskich: Bukowo, Resko Przymorskie, Kopań, możliwe jest wystąpienie wezbrań powodziowych wszystkich typów. Większość zagrożeń powodziowych w odcinkach ujściowych tych rzek wywołana jest przez wezbrania sztormowe. Sytuacja staje się wyjątkowo niebezpieczna w przypadku, gdy wystąpią one równocześnie ze spływającą z góry zlewni falą wezbrania opadowego lub roztopowego.

Drugą rzeką z dorzecza Odry niosącą szczególne zagrożenie powodzią jest Ina. Mimo regulacji na większości przebiegu (regulowana na odcinkach od Recza do Stargardu i od Goleniowa do ujścia) obszar wezbrań rozciąga się po Recz.

Zagrożenie cofką odmorską występuje wzdłuż całego przebiegu Odry - w granicach województwa zachodniopomorskiego. Natomiast na rzekach Przymorza zagrożenie to występuje nie dalej niż kilkanaście kilometrów od linii brzegowej.

Najbardziej narażone na zjawisko powodzi są tereny zielone położone na prawym brzegu Odry, powyżej Szczecina, delta wsteczna Świny na północ od Świnoujścia, rozległe tereny w ujściowych odcinkach rzek: Świniec, Rega, Parsęta, Grabowa i Wieprza. Najbardziej zagrożonymi miejscowościami są: Nowe Warpno, Darłowo z Darłówkiem i Stargard.

Ryc. 139. Zagrożenie powodziowe



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych KZGW

Do szczególnie zagrożonych gmin należą: Boleszkowice, Cedynia, Chojna, Gryfino, Kołbaskowo, Szczecin, Goleniów, Police, Stepnica, Nowe Warpno, Świnoujście, Międzyzdroje, Wolin, Dziwnów, Trzebiatów, Darłowo i Stargard. Łącznie

obszary szczególnego zagrożenia powodzią w województwie zajmują ok. 46,6 tys. ha. oraz dodatkowo 11,9 tys. ha stanowią obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią - wyznaczone w studiach ochrony przeciwpowodziowej.

System technicznej ochrony przed powodzią w województwie zachodniopomorskim obejmuje:

1) wały przeciwpowodziowe – 556 km,
2) stacje pomp odwadniających - 134 obiektów (odwadniają ok. 88,7 tys. ha użytków gruntowych),
3) zbiorniki retencyjne - 17 (w tym 9 pod administracją ZZMiUW),
4) sieć kanałów i cieków naturalnych (odpowiednio: 1684 km; 5017 km).

Wały przeciwpowodziowe stanowią podstawowy i najważniejszy element systemu ochrony przeciwpowodziowej w województwie. W ostatnich latach zmodernizowano wszystkie wały przeciwpowodziowe, które były w niedostatecznym stanie technicznym (57,42 km wałów wzdłuż Odry i Zalewu Szczecińskiego wraz z ujściowymi odcinkami rzek uchodzących do Zalewu Szczecińskiego i jeziora Dąbie).

System ochrony przed powodzią w dolinie Odry powiązany jest z ochroną przed powodzią terenów położonych po obu stronach granicy. W wyniku przeprowadzonej w ostatnich latach po stronie niemieckiej rekonstrukcji wałów, wzrasta potencjalne zagrożenie terenu po stronie polskiej.

W związku z zaniechaniem działalności rolnej i prac konserwacyjno-utrzymaniowych na Międzyodrzu, obszar stracił swój pierwotny potencjał retencyjny. Szacuje się, że poldery Międzyodrza obecnie są w stanie przyjąć około 30% wody w porównaniu do lat 80-tych. W rezultacie, wezbrania wody na Odrze, związane z wysokimi stanami, stanowią duże zagrożenie powodziowe (wynikające zwłaszcza z długiego okresu stagnacji wody w jej wysokich stanach).

Zachodniopomorski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Szczecinie (ZZMiUW) w ramach „Projektu ochrony przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry i Wisły" finansowanego ze środków Międzynarodowego Banku Odbudowy i Rozwoju oraz Banku Rady Europy, przy wsparciu środków z Funduszy Spójności i budżetu państwa przeprowadzi inwestycje pn. „Przywrócenie walorów przyrodniczych Doliny Dolnej Odry poprzez poprawę zdolności retencyjnych i przeciwpowodziowych Międzyodrza".

W ramach wspomnianego „Projektu ochrony przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry i Wisły" zrealizowane zostaną również:

1) wał cofkowy rzeki Odry przy rzece Myśli i modernizacja polderu Marwickiego,
2) zabezpieczenie przeciwpowodziowe miejscowości Ognica, Radziszewo i Daleszewo.

Dzięki wsparciu ze środków unijnych planowane jest ponadto zabezpieczenie przeciwpowodziowe zlewni rzeki Ina, zlewni jeziora Jamno, oraz Wieprzy w mieście i gminie Darłowo, a także zwiększenie retencji jeziorowej i korytowej na terenie województwa.

Po zmianie Prawa Wodnego i dopuszczeniu ruchu rowerowego na koronie wałów przeciwpowodziowych, budowle te stały się ważnym elementem budowy sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego.

Na wielu odcinkach wybrzeża Morza Bałtyckiego obserwuje się niekorzystne zjawiska postępującej erozji i abrazji brzegów, osuwania skarp nadmorskich, wydm i klifów oraz stopniowego cofania się linii brzegowej. Najbardziej zagrożone odcinki brzegu morskiego to:

1) rejon przetoki jeziora Wicko,
2) mierzeja jeziora Kopań,
3) rejon Darłowa,
4) wschodnia część mierzei jeziora Bukowo,
5) zachodnia część mierzei jeziora Jamno,
6) rejon Sarbinowa,
7) rejon Ustronia Morskiego,
8) rejon Kołobrzegu,
9) rejon Dźwirzyna,
10) wschodnia część Mrzeżyna,
11) rejon Niechorza,
12) rejon Rewala,
13) rejon Dziwnowa.

Zadania ochronne określa Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu wieloletniego programu ochrony brzegów morskich. W ramach tego programu przewidziano prowadzenie takich działań jak:

1) budowa, rozbudowa, utrzymanie i usuwanie uszkodzeń w systemie zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów nadmorskich,
2) zapewnienie stabilizacji linii brzegowej wg stanu z 2000 r. i zapobieganie zanikowi plaż,
3) monitorowanie brzegów morskich, ich stanu aktualnego w celu wskazania niezbędnych działań służących ich ochronie.

Na wybrzeżu Bałtyku w granicach województwa zachodniopomorskiego realizowane są przedsięwzięcia (głównie sztuczne zasilanie piaskiem, budowa i modernizacja umocnień brzegowych) na zagrożonych odcinkach brzegu morskiego, na mierzei Dziwnowskiej oraz terenach przybrzeżnych Zalewu Szczecińskiego wraz ze Świną, Dziwną i Zalewem Kamieńskim.

Susza jest złożonym zjawiskiem o zasięgu regionalnym i oznacza dostępność wody poniżej średniej w określonych warunkach naturalnych. Suszą nazywa się nie tylko zjawiska ekstremalne (zgodnie z art. 3 Ustawy z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie klęski żywiołowej), ale wszystkie, które występują w warunkach mniejszej dostępności wody dla danego regionu. Wyróżnia się cztery typy genetyczne suszy:

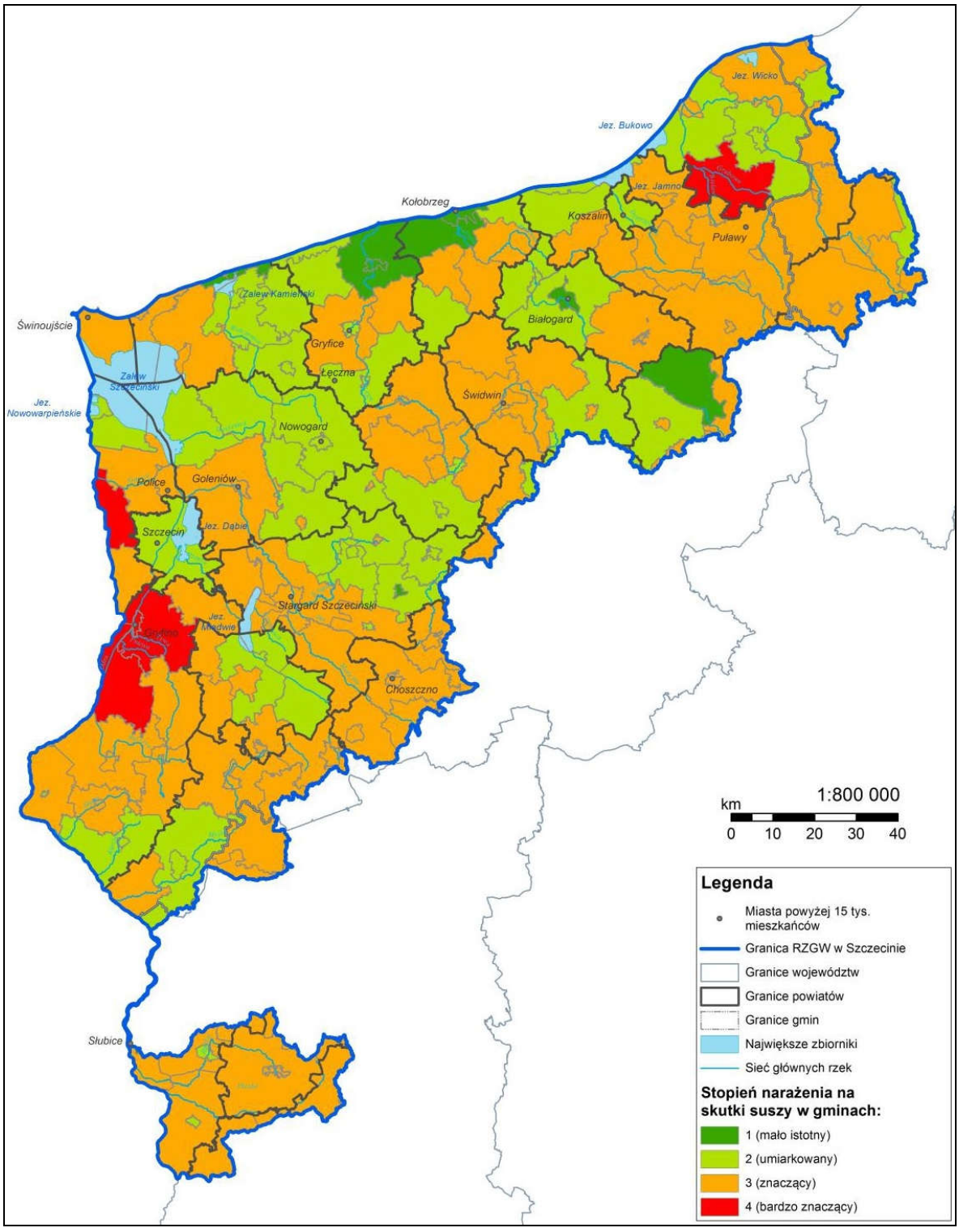
– susza atmosferyczna - okres, w którym dopływ wilgoci do danego obszaru spada poniżej stanu normalnego,
– susza rolnicza - okres, w którym wilgotność gleby jest niedostateczna do prowadzenia normalnej gospodarki w rolnictwie,
– susza hydrologiczna - okres, gdy przepływy w rzekach spadają poniżej przepływu średniego,
– susza hydrogeologiczna - gdy spada poziom wód podziemnych.

Wymienione typy wyznaczają kolejne etapy rozwoju suszy.

Na podstawie dotychczasowych badań wyznaczono obszary narażone na występowanie suszy oraz wyznaczono stopień narażenia na skutki suszy w gminach znajdujących się na obszarze administrowania RZGW w Szczecinie. Analiza zagrożenia suszą wymaga uwzględnienia nie tylko elementów meteorologicznych i hydrologicznych, ale również aspektów społecznych i gospodarczych.
Określono 4 stopnie narażenia na skutki suszy: mało istotny, umiarkowany, znaczący, bardzo znaczący.

Na terenie województwa zachodniopomorskiego dominują obszary o znaczącym i umiarkowanym stopniu narażenia na skutki suszy. Zidentyfikowano kilka obszarów, dla których stopień narażenia na skutki suszy jest mało istotny. Tereny te położone są w obrębie powiatów białogardzkiego, szczecineckiego, gryfickiego oraz kołobrzeskiego. Natomiast tereny, dla których stopień narażenia na skutki suszy jest bardzo znaczący zlokalizowane są w powiatach policki, gryfińskim i sławieńskim.

Ryc. 140. Stopień narażenia na skutki suszy w gminach znajdujących się na obszarze administrowania RZGW w Szczecinie



Źródło: Plan przeciwdziałania skutkom suszy w regionach wodnych Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego oraz Ücker, RZGW Szczecin 2016

3.8.8. Gospodarka odpadami

Gospodarka odpadami obejmuje:

- wytwarzanie odpadów,
- gospodarowanie odpadami, przy zapewnieniu zgodnego z zasadami ochrony środowiska odzysku i unieszkodliwiania,
- zapobieganie powstawaniu odpadów i ograniczanie ich ilości,
- ograniczanie negatywnego oddziaływania na środowisko w trakcie wytwarzania i użytkowania produktów oraz po zakończeniu użytkowania.

W województwie zachodniopomorskim obowiązującym dokumentem w zakresie gospodarki odpadami jest Wojewódzki Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2023-2028.

3.8.8.1. Odpady komunalne

Odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie dzielą się na:

- odpady komunalne segregowane i gromadzone selektywnie,
- odpady z ogrodów i parków (w tym z cmentarzy),
- inne odpady komunalne.

Źródłem ich powstawania są głównie gospodarstwa domowe oraz obiekty infrastruktury, tj.: handel, usługi, rzemiosło, szkolnictwo, przemysł (w części socjalnej). Ponadto, do odpadów komunalnych zalicza się również powstające w gospodarstwach domowych: odpady opakowaniowe oraz odpady budowlane i rozbiórkowe.

W województwie zachodniopomorskim system gospodarki odpadami komunalnymi działa w podziale na 2 regiony gospodarki odpadami:

- region zachodni,
- region wschodni.

Jedynie gmina Dębno nie jest objęta systemem wojewódzkim - przynależy do regionu centralnego gospodarowania odpadami, znajdującego się w województwie lubuskim.

System gospodarowania odpadami w województwie opiera się na przetwarzaniu zmieszanych odpadów komunalnych w regionalnych instalacjach do przetwarzania odpadów komunalnych (RIPOK).

W ww. regionach wyznaczone zostały regionalne, zastępcze oraz planowane instalacje do przetwarzania odpadów komunalnych. Regionalna instalacja do przetwarzania odpadów komunalnych to zakład zagospodarowania odpadów, o mocy przerobowej wystarczającej do przyjmowania i przetwarzania odpadów z obszaru zamieszkanego przez co najmniej 120 tys. mieszkańców, wykorzystujący nowe dostępne technologie przetwarzania odpadów, w tym m.in.:

- mechaniczno-biologiczne przetwarzanie (MBP) zmieszanych odpadów komunalnych i wydzielanie ze zmieszanych odpadów komunalnych frakcji nadających się w całości lub w części do odzysku,
- przetwarzanie selektywnie zebranych odpadów zielonych i innych bioodpadów oraz wytwarzanie z nich produktu o właściwościach nawozowych lub środków wspomagających uprawę roślin, lub materiału po procesie kompostowania lub fermentacji dopuszczonego do odzysku,
- składowanie odpadów powstających w procesie mechaniczno-biologicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych oraz pozostałości z sortowania odpadów komunalnych o pojemności pozwalającej na przyjmowanie przez okres nie krótszy niż 15 lat odpadów w ilości nie mniejszej niż powstająca w instalacji do mechaniczno-biologicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych.

Wszystkie instalacje regionalne w regionie zachodnim i wschodnim pełnią jednocześnie funkcję zastępczej obsługi w przypadku awarii lub braku możliwości przyjmowania odpadów z innych przyczyn przez instalację regionalną. Zgodnie z definicją instalacją zastępczą może być wyłącznie inna regionalna instalacja przetwarzania odpadów komunalnych przeznaczona do przetwarzania tego samego rodzaju odpadów. Należy zaznaczyć, że 4 instalacje wyznaczone do zastępczej obsługi regionów mogą pełnić tę funkcję wyłącznie do 30 czerwca 2018 r.

System gospodarowania odpadami zakłada, że wszystkie wytworzone zmieszane odpady komunalne oraz selektywnie zebrane odpady zielone i bioodpady w granicach jednego regionu muszą być odpowiednio przetworzone i zagospodarowane w tym regionie. Natomiast pozostałe odpady komunalne zebrane selektywnie

mogą być przetwarzane poza granicami regionu, w którym zostały zebrane. W przypadku instalacji MBP, dla uzyskania większej efektywności ekonomiczno-ekologicznej strumień odpadów w pierwszej kolejności kierowany jest do części mechanicznej, gdzie następuje m.in.: sortowanie, przesiewanie, separacja i rozdrabnianie, a następnie w drugiej części instalacji, zachodzi biologiczne przetwarzanie odpadów wydzielonych w procesie mechanicznego przetwarzania zmieszanych odpadów. Obecnie składowiska odpadów (innych niż niebezpieczne i obojętne) nie mogą przyjmować zmieszanych odpadów komunalnych. Na tego rodzaju składowiska kierowane mogą być odpady z procesu mechaniczno-biologicznego przetwarzania zmieszanych odpadów oraz pozostałości z sortowania odpadów komunalnych powstających w instalacjach MBP.

Zakłada się, że docelowo wszystkie odpady komunalne będą przetwarzane oraz zostanie zwiększona efektywność prowadzenia selektywnej zbiórki odpadów „u źródła". W instalacjach regionalnych i zastępczych do przetwarzania odpadów zielonych i innych odpadów ulegających biodegradacji, zbieranych selektywnie - kompostowniach, będą przetwarzane już tylko selektywnie zebrane odpady zielone i inne bioodpady. W wyniku procesów biologicznych w instalacjach tych wytwarzany będzie kompost[55].

Funkcjonujący obecnie system gospodarowania odpadami komunalnymi narzuca pełną odpowiedzialność za odbiór odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości oraz właściwe ich zagospodarowanie na gminy. Gmina w drodze przetargu wybiera podmioty, które na jej zlecenie odbierają zmieszane odpady komunalne oraz odpady zielone od właścicieli nieruchomości. Odpady te następnie przekazywane są do regionalnych instalacji przetwarzania odpadów komunalnych.

Na początku 2017 r. na terenie województwa zachodniopomorskiego funkcjonowało 25 regionalnych instalacji do zagospodarowania odpadów komunalnych, w tym:

- 11 regionalnych instalacji mechaniczno-biologicznego przetwarzania odpadów komunalnych (MPB): Słajsino, Leśno Górne, Korzyścienko, Sianów, Szczecin - ul. J. Smoleńskiej ps. Jachna, Szczecin - ul. Ks. Anny, Łęczyca, Dalsze, Gwiazdowo, Mirowo, Wardyń Górny,
- 9 regionalnych kompostowni: Słajsino, Sianów, Dalsze, Szczecin - ul. Ks. Anny, Łęczyca, Mirowo, Wardyń Górny, Gwiazdowo, Korzyścienko,
- 5 regionalnych składowisk: Dalsze, Łęczyca, Słajsino, Sianów, Mirowo

oraz:

- 11 sortowni zmieszanych odpadów komunalnych,
- 13 sortowni odpadów selektywnie zbieranych,
- 6 instalacji do produkcji paliw alternatywnych RDF (w tym 3 instalacje mechanicznego przetwarzania pracujące w systemie wariantowym, w wyniku którego uzyskiwane jest paliwo alternatywne).

Ponadto na gminach spoczywa obowiązek:

- ustanowienia selektywnego zbierania odpadów komunalnych obejmujący, co najmniej takie frakcje odpadów jak: papier, metal, tworzywa sztuczne, szkło, opakowania wielomateriałowe, ulegające biodegradacji, w tym odpady opakowaniowe ulegające biodegradacji

oraz:

- tworzenia punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych (PSZOK) tak, aby wszystkim mieszkańcom gminy zapewniony był do nich łatwy dostęp,
- wskazanie miejsc, w których mogą być prowadzone zbiórki zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego pochodzącego z gospodarstw domowych w tym odpady wielkogabarytowe.

Gminy pod rygorem kar zobowiązane są również do ograniczenia masy składowanych odpadów komunalnych ulegających biodegradacji oraz do osiągnięcia poziomów odzysku frakcji odpadów komunalnych zawierających papier, metale, tworzywa sztuczne i szkło, a także innych niż niebezpieczne odpadów budowlanych i rozbiórkowych.

Punkty selektywnego zbierania odpadów komunalnych mają za zadanie przyjmować od mieszkańców gminy co najmniej takie frakcje odpadów komunalnych jak: przeterminowane leki i chemikalia, zużyte baterie i akumulatory, zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny, meble i inne odpady wielkogabarytowe, zużyte opony, odpady zielone oraz odpady budowlane i rozbiórkowe stanowiące odpady komunalne. Na terenie województwa stopniowo wzrasta ilość punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych. W 2013 r. funkcjonowało 66 takich punktów, a na koniec 2015 r. funkcjonowało już 87 stacjonarnych punktów selektywnej zbiórki odpadów.

[55] Stan środowiska w województwie zachodniopomorskim, Raport 2016

Ryc. 141. Rozmieszczenie regionalnych instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych (RIPOK) na tle regionów gospodarki odpadami komunalnymi



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie WPGO 2016

W stosunku do lat ubiegłych nastąpił wzrost ilości odpadów komunalnych zebranych (zmieszanych i wyselekcjonowanych) oraz procentowy udział odpadów zebranych w sposób selektywny.

Na terenie województwa w 2015 r. zebranych zostało 576, 81 tys. ton odpadów komunalnych (wzrost o 5,2% w porównaniu do 2014 r.), z czego na 1 mieszkańca przypadło 337 kg (dla Polski 1M/283 kg) co stawia województwo zachodniopomorskie na drugim miejscu pod względem zebranych odpadów komunalnych na 1 mieszkańca (GUS, 2016). Większość (73,7%) odpadów komunalnych zostało odebranych od gospodarstw domowych. Ilościowo było to 425 tys. ton - wzrost o 6,4% w porównaniu z rokiem poprzednim. Kolejnym znaczącym źródłem pochodzenia odpadów komunalnych (21,2%) były odpady z handlu, małego biznesu, biur, instytucji, gdzie ilość odpadów zebranych z tych źródeł wyniosła 122,5 tys. ton - wzrost o 1% w porównaniu z rokiem poprzednim. Odpady zebrane w ramach świadczenia usług komunalnych, takich jak czyszczenie ulic lub utrzymanie parków czy cmentarzy, stanowiły natomiast 5,1% ogólnej masy zebranych odpadów komunalnych (29,2 tys. ton - wzrost o 1,9% w stosunku do 2014 r.). W roku poprzednim udziały zebranych odpadów komunalnych od ww. grup wyniosły odpowiednio 72%, 22,1%, 5,2%.

System selektywnego zbierania odpadów intensywnie się rozwija. W 2015 r. odnotowano wzrost udziału odpadów zebranych selektywnie w ogólnej ilości zebranych odpadów komunalnych - z 17,7% w 2014 r. do 19,9%. Całkowita waga zebranych selektywnie odpadów wzrosła z około 97,5 tys. ton w 2014 r. do 114,9 tys. ton (dla porównania w roku 2010 odpadów wyselekcjonowanych zebrano 41,7 tys. ton, co stanowiło około 8% ogólnej masy odpadów komunalnych).

Najwięcej (79,5%) odpadów komunalnych zebranych selektywnie w 2015 r. zostało odebranych od gospodarstw domowych (głównie odpady biodegradowalne i odpady szklane) i w porównaniu z rokiem ubiegłym ich ilość wzrosła o 25% (tj. z 73,1 tys. ton do 91,4 tys. ton). Odpady pochodzące z jednostek handlu, małego biznesu, biur i instytucji (głównie papier i tektura) stanowiły 15% ilości odpadów komunalnych zebranych w sposób selektywny, a ich masa wzrosła o 6,2% (tj. z 16,2 tys. ton 17,2 tys. ton). W ramach świadczenia usług komunalnych zebrano selektywnie 6,3 tys. ton (głównie odpady biodegradowalne), które stanowiły 5,5% odpadów komunalnych zebranych selektywnie (spadek o 22,5% w stosunku do 2014 r.) [56].

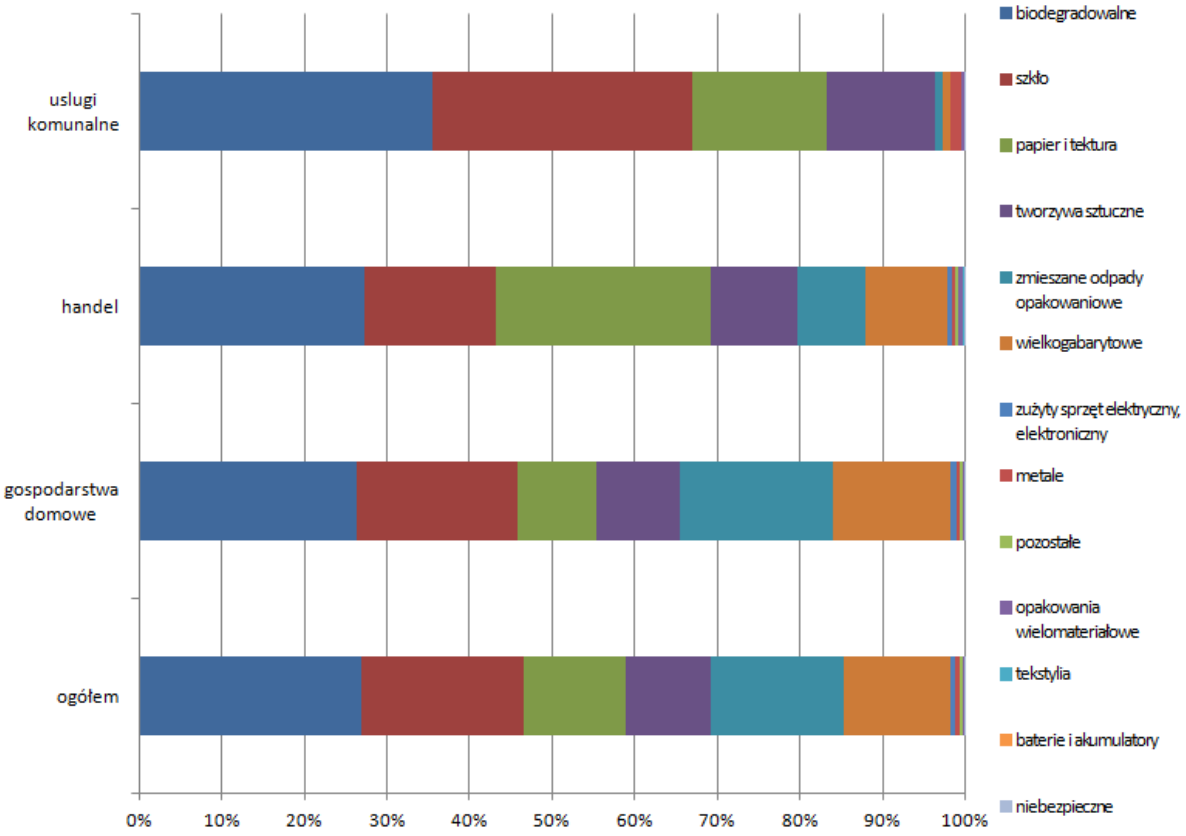
Do największej grupy odpadów zebranych selektywnie należą odpady biodegradowalne (27%) i szkło (19,7%), następnie papier i tektura (12,3%), tworzywa sztuczne(10,3%), tekstylia (0,1%), urządzenia elektryczne i elektroniczne(0,6%), metale (0,6%) oraz odpady niebezpieczne 0,01%.

Z ogólnej ilości zebranych odpadów komunalnych (576, 81 tys. ton) do odzysku przeznaczone zostało 273,14 tys. ton (ok. 47% ilości zebranych odpadów komunalnych), z czego recyklingowi poddano 15,7% ilości odpadów, do kompostowni lub fermentacji trafiło 18% ilości odpadów i do przekształcenia termicznego z odzyskiem energii przekazano 13,7% ilości odpadów komunalnych.

Jedną z metod unieszkodliwiania odpadów jest ich termiczne przekształcanie, co usprawnia gospodarowanie odpadami w regionach oraz wpływa na uzyskanie efektu ekologicznego w procesie ich spalania z odzyskiem wytworzonego ciepła. Aktualnie największym zadaniem w województwie w zakresie termicznego przekształcania odpadów, jest budowana obecnie w Szczecinie spalarnia odpadów komunalnych, tj. Zakład Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów - EcoGenerator, który będzie pełnił rolę ponadregionalnej instalacji unieszkodliwiania odpadów pochodzących z całego województwa.

[56] Infrastruktura komunalna 2015 r. – tablice, GUS

Ryc. 142. Odpady komunalne zebrane selektywnie w 2015 r. z obszaru województwa zachodniopomorskiego



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z GUS, 2016

Obowiązujący system gospodarowania odpadami opiera się na założeniu określającym składowanie, jako najmniej pożądaną metodę zagospodarowania odpadów komunalnych. Zdolność przerobowa instalacji RIPOK w województwie zachodniopomorskim jest wystarczająca zarówno w kontekście ilości odpadów zmieszanych odebranych od mieszkańców, jak i w kontekście braku trendu znaczącego zwiększenia ilości odpadów komunalnych wytwarzanych na jednego mieszkańca województwa.

Na terenie województwa funkcjonuje 14 składowisk odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne, z czego na trzynaście składowisk przyjmowane były odpady komunalne (zaprzestano przyjmowania odpadów na składowisko Krupy, gmina Darłowo).

Trzynaście składowisk wyposażonych było w instalacje biogazowe służące do odgazowywania i stanowiły one 92,8% ogółu czynnych składowisk, na których deponowane były odpady komunalne. Proces odgazowania składowiska zmniejsza emisję metanu do atmosfery, pozwala na energetyczne wykorzystanie odprowadzanego biogazu i zmniejsza uciążliwości zapachowe wokół składowiska. W wyniku unieszkodliwienia (poprzez spalanie ujętego gazu składowiskowego) odzyskano w ciągu roku około 1866,6 tys. MJ energii cieplnej oraz około 7845,7 tys. kWh energii elektrycznej (o 17,2% mniej niż w 2014 r.). Dwie instalacje do odgazowywania stanowiły instalacje z gazem uchodzącym bezpośrednio do atmosfery[57].

Na obszarze województwa zlokalizowanych jest 98 nieeksploatowanych składowisk, z czego na 78 składowiskach zakończono prace rekultywacyjne. Łączna powierzchnia zrekultywowanych składowisk wyniosła ok. 159 ha. W trakcie rekultywacji pozostaje 20 składowisk o powierzchni ok. 26 ha. W latach 2014-2015, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zrealizowano dwa projekty związane z rekultywacją składowisk odpadów komunalnych lub wydzielonych części na cele przyrodnicze:

– „Szumiące trawy" na składowiskach w regionie zachodnim,
– Rekultywacja składowisk odpadów komunalnych na terenie Związku Miast i Gmin Dorzecza Parsęty oraz gmin sąsiednich.

Stan gospodarki odpadami komunalnymi w ostatnich latach uległ znacznej poprawie. Widoczny jest wyraźny trend zamykania składowisk niespełniających wymogów prawnych oraz postęp w procesie rekultywacji

[57] Infrastruktura komunalna 2015 r. – tablice, GUS

nieeksploatowanych składowisk i w likwidacji „dzikich wysypisk" Liczba istniejących składowisk w miejscach do tego nieprzeznaczonych zmalała o 29% (z 201 do 143), a zlikwidowanych zostało ogółem 626 „dzikich wysypisk".

Ryc. 143. Lokalizacja składowisk odpadów komunalnych



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych z raportu: Stan środowiska w województwie zachodniopomorskim w latach 2013-2015. WIOŚ, Raport 2016

3.8.6.2. Odpady z sektora gospodarczego

Odpady z sektora gospodarczego to odpady podlegające odrębnym przepisom prawnym. Do tej grupy zalicza się przede wszystkim odpady niebezpieczne pochodzące głównie z przemysłu, ale także z rolnictwa, transportu, służby zdrowia i laboratoriów badawczych. Są to odpady zawierające polichlorowane bifenyle (PCB), odpady zawierające azbest, oleje odpadowe, zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny, zużyte baterie i akumulatory, odpady medyczne i weterynaryjne, pojazdy wycofane z eksploatacji, zużyte opony, odpady opakowaniowe.

Obszar województwa charakteryzuje się zróżnicowaniem pod względem ilości wytwarzanych odpadów. Najwięcej odpadów powstaje na terenie jego uprzemysłowionej, zachodniej części (powiaty policki, gryfiński i miasto Szczecin).

Od 2013 r. wzrosła ilość wytworzonych odpadów z 5,6 mln ton do 6,3 mln ton w 2015 r., z czego ponad 50% stanowiły odpady wytworzone przez Grupę Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A. Obserwowane w poszczególnych latach różnice w ilości wytworzonych odpadów wiążą się z wahaniami wielkości produkcji tego zakładu. Charakterystyczne dla Zakładów fosfogipsy oraz roztwory i szlamy z regeneracji wymienników jonitowych stanowiły odpowiednio 46% całego strumienia odpadów wytworzonych w województwie. W latach 2013-2015 w Zakładach wytworzono odpowiednio 1,5-1,7-1,9 mln ton fosfogipsów oraz 0,9-1,07-1,95 mln ton szlamów.

Do znaczących wytwórców odpadów w województwie należą także Elektrownia Dolna Odra, Elektrownia Szczecin i Elektrownia Pomorzany, zarządzane przez PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra, SITA JANTRA Sp. z o.o. oraz zakłady przemysłu drzewnego BARLINEK INWESTYCJE Sp. z o.o.

W latach 2013-2015 odzyskowi poddano odpowiednio: 46,7-44,5-39,3% odpadów z sektora gospodarczego, unieszkodliwieniu (poza składowaniem): 17,8-20,8-23,3%, unieszkodliwieniu przez składowanie: 35,5- 34,7-37,4%.

Na obszarze województwa funkcjonuje siedem składowisk odpadów przemysłowych, z czego sześć jest eksploatowanych. Na składowiskach będących własnością Grupy Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A. i PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. – Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra w latach 2013-2015 unieszkodliwiono przez składowanie odpowiednio 1,7 - 1,8 - 2,2 mln ton odpadów. Łącznie na składowiskach zakładowych (eksploatowanych i nieeksploatowanych) pozostaje około 123 mln ton odpadów, w tym 80% stanowią odpady zdeponowane na składowiskach Grupy Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A.

Fosfogipsy pochodzące z Grupy Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A. od wielu lat w całości deponowane są na składowisku zakładowym. Drugi co do ilości odpad pochodzący z tego zakładu - szlamy z regeneracji wymienników jonitowych - w całości unieszkodliwiany jest w zakładowej oczyszczalni ścieków.

Na terenie województwa zachodniopomorskiego znajdują się dwa składowiska odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne, na terenie których są wydzielone kwatery do składowania odpadów zawierających azbest, tj. składowisko w m. Sianów (zarządzający PGK Koszalin) oraz w m. Dalsze (zarządzający EKO-MYŚL Sp. z o.o.).

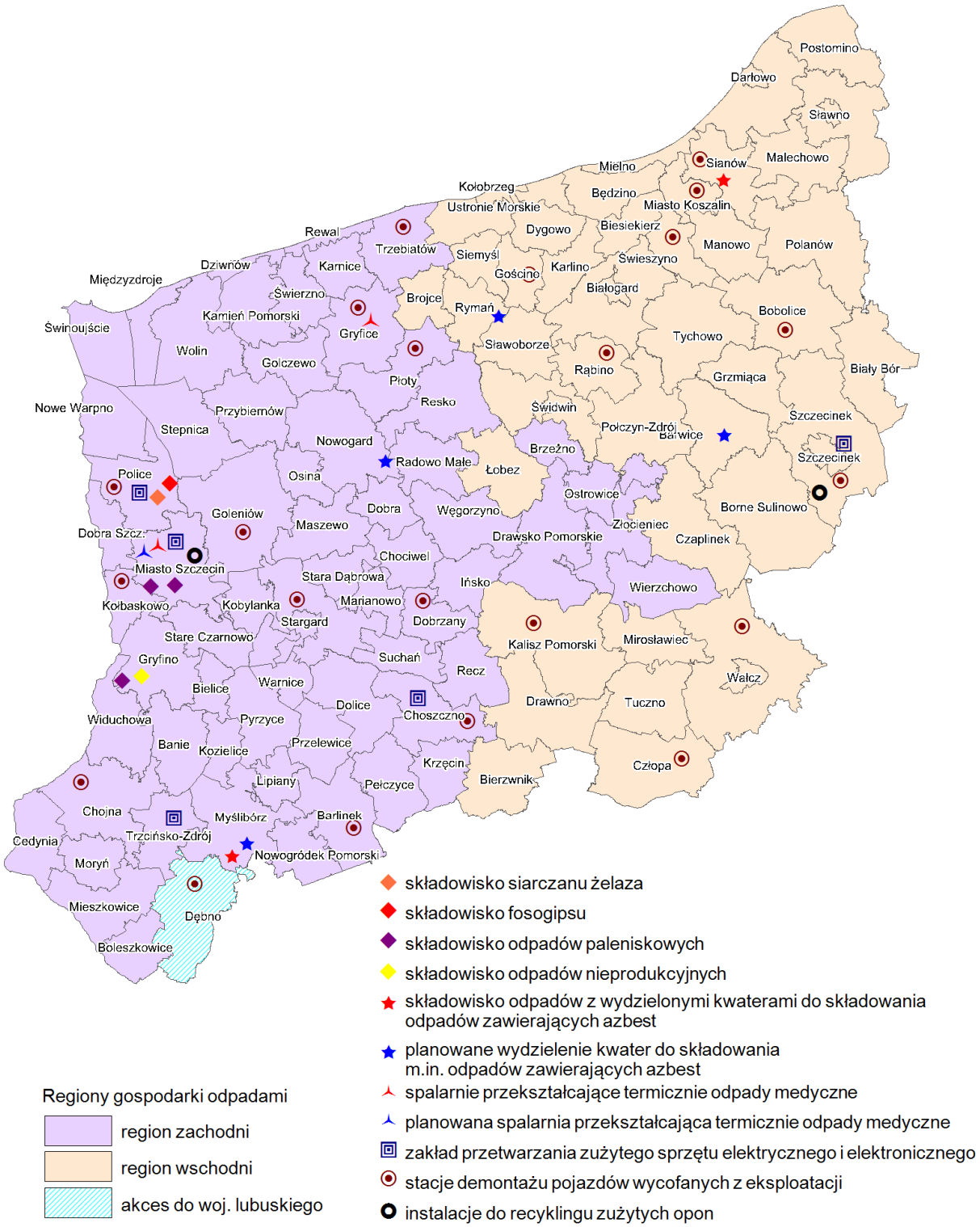
Tabela 45. Składowiska odpadów przemysłowych - odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne, na których nie są składowane odpady komunalne(stan na 31.12.2015 r.)

Zakład/stanowisko	Pow. [ha]	Rodzaj odpadów	Ilość odpadów przyjętych w 2015 r.	Stan nagromadzenia odpadów [t]
Grupa Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A.				
składowisko fosfogipsu	270,5	- fosfogipsy	0,0	63 209 796,0
		- żużle, popioły paleniskowe, pyły z kotłów i popioły lotne z węgla	0,0	1 504 126,8
		- fosfogipsy wymieszane z żużlami, popiołami paleniskowymi i pyłami z kotłów	1 951 902,1	29 102 889,0
		- osady z zakładowej oczyszczalni ścieków	0,0	1 924 600,0
składowisko siarczanu żelaza	43,0	odpadowy siarczan żelaza	0,0	1 898 869,6
PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. Oddział Zespół Elektrowni Dolna Odra				
składowisko odpadów paleniskowych Elektrownia Nowe Czarnowo	247,07	mieszanki popiołowo-żużlowe z mokrego odprowadzania odpadów paleniskowych	199 034,76	21 995 199,36
składowisko odpadów nieprodukcyjnych Elektrownia Nowe Czarnowo	4,10	odpady nieprodukcyjne z remontów i demontażu zużytych urządzeń	2,49	4 884,84
składowisko odpadów paleniskowych Elektrownia „Pomorzany"	27,0	mieszanki popiołowo-żużlowe z mokrego odprowadzania odpadów paleniskowych	0,0	2 980 735,95
składowisko odpadów paleniskowych Elektrownia „Szczecin"	12,0	mieszanki popiołowo-żużlowe z mokrego odprowadzania odpadów paleniskowych	25 857,7	106 806,26
Miasto Szczecinek - Elda Eltra Elektrotechnika S.A.				
składowisko odpadów poneutralizacyjnych w Szczecinku - nieczynne	0,40	osady poneutralizacyjne	0,0	747,0

Źródło: Stan środowiska w województwie zachodniopomorskim w latach 2013-2015. WIOŚ, Raport 2016

Stan gospodarki odpadami przemysłowymi w województwie zachodniopomorskim nie uległ istotnym zmianom w stosunku do lat ubiegłych. Brakuje ogólnodostępnego składowiska odpadów przemysłowych. Fosfogipsy nadal w całości deponowane były na składowisku przemysłowym Grupy Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A.

Ryc. 144. Rozmieszczenie składowisk odpadów, na których składowane są odpady z sektora gospodarczego - odpady przemysłowe



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie WPGO 2016

3.9. Obszary funkcjonalne

W systemie zarządzania rozwojem kraju, wśród koncepcji polityki rozwoju i polityki regionalnej wyróżnia się podejście ukierunkowane terytorialnie, stanowiące jeden z filarów nowego paradygmatu polityki rozwoju, wprowadzanego przez krajowe dokumenty strategiczne: Krajową Strategię Rozwoju Regionalnego 2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie oraz Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Podejście terytorialne zakłada prowadzenie zintegrowanych działań na obszarach funkcjonalnych, charakteryzujących się wspólnymi cechami społeczno-gospodarczymi oraz przestrzennymi. Zmiana optyki z sektorowej na terytorialną i patrzenie na rozwój gospodarczy przez pryzmat powiązań funkcjonalnych pozwoli trafniej określić cele oraz lepiej dostosować instrumenty realizacji owych celów do specyfiki konkretnego obszaru w regionie[58].

Zgodnie z art. 39 ust. 3 pkt 4 Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w planie zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia się ustalenia strategii rozwoju województwa oraz określa się granice i zasady zagospodarowania obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym[59] oraz, w zależności od potrzeb, granice i zasady zagospodarowania obszarów funkcjonalnych o znaczeniu regionalnym[60]. Przy czym jako obszar funkcjonalny, zgodnie z ustawową definicją, należy rozumieć obszar szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej lub występowania konfliktów przestrzennych, stanowiący zwarty układ przestrzenny składający się z funkcjonalnie powiązanych terenów, charakteryzujących się wspólnymi uwarunkowaniami i przewidywanymi jednolitymi celami rozwoju.

Zmiana w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym[61] nałożyła na samorząd województwa obowiązek określenia obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym i ich granic oraz wskazuje na możliwość, z własnej inicjatywy lub na wniosek samorządu gminnego lub powiatowego, określenia obszarów funkcjonalnych o znaczeniu regionalnym i ich granic. Jednocześnie zgodnie z art. 49f ww. ustawy polityka przestrzenna województwa w stosunku do obszaru funkcjonalnego o znaczeniu ponadregionalnym lub o znaczeniu regionalnym jest prowadzona w konsultacji z jednostkami samorządu terytorialnego, które są położone na terenie danego obszaru funkcjonalnego.

Jako obszary o znaczeniu ponadregionalnym ustawa wskazuje (art. 49b):

- miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego,
- wiejski obszar funkcjonalny,
- obszar szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej, w tym:
    - górski,
    - Żuławy,
- przygraniczny obszar funkcjonalny.

Obszary funkcjonalne na poziomie regionalnym, a także obszary strategicznej interwencji państwa, w tym obszary problemowe na poziomie krajowym - KSSR 2020, zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2014 r. poz. 1649 z późniejszymi zmianami) są elementem ukierunkowanej terytorialnie i przestrzenne strategii rozwoju. Spójność strategii rozwoju i PZPW na tym polu jest wyznacznikiem poziomu integracji planowania przestrzennego i społeczno-gospodarczego w wymiarze terytorialnym polityki rozwoju na każdym z poziomów planowania i programowania rozwoju.

Zgodnie z wytycznymi KPZK 2030 liczba i zasięg geograficzny obszarów funkcjonalnych, w zależności od celu jakiemu delimitacja ma służyć, zawiera się w czterech kategoriach:

1) określone w odniesieniu do całego systemu osadniczego, wyznaczone na podstawie stopnia urbanizacji, obejmujące obszary miejskie (rdzenie i ich strefy funkcjonalne) i obszary wiejskie,
2) wyznaczone na podstawie typu potencjału rozwojowego ze względu na występowanie szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej i warunków dla polityki rozwoju w skali makroregionalnej,
3) wyznaczone ze względu na możliwość wystąpienia konfliktów przestrzennych związanych ze sposobem wykorzystania ich potencjału przyrodniczego i kulturowego,

[58] Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich. MRR. Warszawa 2013
[59] zgodnie z art. 49d ust. 1 ustawy, obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym i ich granice określa samorząd województwa
[60] Zgodnie z art. 49d ust. 2 ustawy, samorząd województwa może z własnej inicjatywy lub na wniosek samorządu gminnego lub powiatowego określić obszary funkcjonalne o znaczeniu regionalnym i ich granice
[61] Rozdział 4a Obszary funkcjonalne – dodany przez art. 7 pkt 7 ustawy z dnia 24 stycznia 2014 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2014, poz. 379)

4) wymagające restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji przy użyciu instrumentów właściwych polityce regionalnej; na tych obszarach dochodzi do kumulacji problemów o charakterze społeczno-gospodarczym, co staje się barierą dla osiągania spójności przestrzennej kraju[62].

KPZK 2013 wskazuje obszary funkcjonalne, których określenie w PZPW jest obligatoryjne. W granicach województwa zachodniopomorskiego należą do nich:

1) miejskie obszary funkcjonalne - ośrodków wojewódzkich, w tym metropolitalnych,
2) wiejskie obszary funkcjonalne - wymagające wsparcia procesów rozwojowych [63],
3) obszary funkcjonalne szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej - strefa przybrzeżna,
4) obszary kształtowania potencjału rozwojowego wymagające programowania działań ochronnych:
   - obszary cenne przyrodniczo[64],
   - obszary ochrony krajobrazów kulturowych[65],
   - obszary ochrony i kształtowania zasobów wodnych[66],
   - obszary strategicznych złóż kopalin [67],
5) obszary funkcjonalne wymagające restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji przy wsparciu instrumentów właściwych polityce regionalnej:
   - miasta i inne obszary trącące dotychczasowe funkcje społeczno-gospodarcze [68],
   - obszary o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe[69],
   - obszary przygraniczne.

Uwzględnienie powyższych obszarów funkcjonalnych w planie zagospodarowania przestrzennego województwa stanowi warunek stwierdzenia zgodności planu z KPZK („W myśl ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym realizacja koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju następuje m. in. poprzez przełożenie zapisów koncepcji na poziom regionalny dzięki wprowadzeniu ustaleń koncepcji do planów zagospodarowania przestrzennego województwa.").

Jednym z narzędzi koordynujących implementację zapisów KPZK na poziom regionalny jest PLAN DZIAŁAŃ służący realizacji Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 przyjęty przez Radę Ministrów 4 czerwca 2013 r., który stosownie do zapisów KPZK oraz na podstawie art. 39 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym[70], wskazuje na obowiązek delimitacji obligatoryjnych obszarów funkcjonalnych rozszerzając ich katalog o:

1) obszary funkcjonalne szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej:
   - obszary ochrony gleb dla celów produkcji rolnej[71],
   - obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi w skali dorzeczy,
2) obszary funkcjonalne wymagające restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji przy wsparciu instrumentów właściwych polityce regionalnej:

[62] KPZK 2030
[63] Z uwagi na brak rozporządzenia (art. 49d ust. 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym) ministra właściwego do spraw rozwoju wsi, określającego szczegółowe warunki określania obszarów funkcjonalnych i ich granic, niemożliwa jest delimitacja tych obszarów
[64] Zagadnienie zostało zawarte w projekcie PZPWZ - w części poświęconej ochronie przyrody
[65] Obszary te zostaną wyznaczone w toku prac nad Audytem Krajobrazowym Województwa Zachodniopomorskiego
[66] Zagadnienie zostało zawarte projekcie PZPWZ - w części poświęconej ochronie przyrody oraz gospodarce wodno-ściekowej. Ponadto treść zostanie uzupełniona po wejściu w życie planów przeciwdziałania skutkom suszy w regionach wodnych, przygotowywanych przez RZGW
[67] Brak wykazu złóż strategicznych sporządzonego przez właściwego ministra uniemożliwia delimitację obszaru
[68] Efekty prac analitycznych nad delimitacją poszczególnych obszarów deficytowych (obszary o najniższym stopniu rozwoju i pogarszających się perspektywach rozwojowych; miasta i inne obszary tracące dotychczasowe funkcje społeczno-gospodarcze; obszary o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe) jednoznacznie wskazały, że na terenie województwa zachodniopomorskiego, na skutek specyficznego układu sieci osadniczej oraz bardzo dużego udziału rolnictwa uspołecznionego w przeszłości, ww. obszary są tożsame. Obszar deficytów wskazany został jako jeden z obszarów strategicznej interwencji (OSI) pod nazwą Specjalna Stefa Włączenia (SSW)
[69] j.w.
[70] Art. 39 ust. 4 - w planie zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia się ustalenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, o której mowa w art. 47 ust. 1 pkt 1, oraz programy, o których mowa w art. 48 ust. 1.
[71] Zagadnienie zostało zawarte w projekcie PZPWZ w części poświęconej ochronie przyrody oraz gospodarce (rolnictwo)

- obszary o najniższej dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich[72].

Powyższe kategorie obszarów funkcjonalnych, rozszerzające ustalenia KPZK, występują również w granicach województwa zachodniopomorskiego.

W przypadku obszarów przygranicznych dokument wskazuje ponadto na potrzebę współpracy w zakresie delimitacji obszaru z właściwymi organami krajów sąsiednich.

Przyjęcie KPZK oraz zmiana ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (zmiana polegała na zastąpieniu pojęć obszar problemowy i obszar metropolitalny, pojęciem obszaru funkcjonalnego) sprawia, że każdy obszar - wyznaczony w planie województwa na podstawie określonych wskaźników czy parametrów - uznać można za obszar funkcjonalny. Obszary te podzielić można na obszary wyznaczane ze względu na:

1) rozkład przestrzenny sieci osadniczej, jej powiązań i dostępności, a także sytuację społeczno-ekonomiczną (delimitacja oparta o granice administracyjne gmin):
   - zaliczyć tu należy miejskie obszary funkcjonalne, wiejskie obszary funkcjonalne, obszary funkcjonalne wymagające restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji - obszary te określają w zasadzie zróżnicowanie sytuacji społeczno-ekonomicznej w celu określenia zróżnicowanych celów i narzędzi ich realizacji,
   - realizacja polityki przestrzennej odbywać się tu będzie za pomocą terytorialnego ukierunkowania polityki rozwojowej, w tym z uwzględnieniem narzędzi kształtowania ładu przestrzennego wyrażanego m.in. stanem krajobrazu miejskiego, podmiejskiego i wiejskiego poprzez wpływ na procesy suburbanizacji, kształtowanie struktury osadniczej, struktury i standardów zabudowy, tzw. przestrzeni życiowej, terenów zieleni i wypoczynku itp.,
2) występowanie obiektów, zasobów lub zjawisk przyrodniczych, wyznaczane w celu wskazania działań ochronnych lub zabezpieczających, w celu utrzymania wartości przyrodniczej, możliwości ich przyszłego racjonalnego wykorzystania, lub terenów wyłączonych z powszechnego użytkowania ze względów bezpieczeństwa:
   - delimitacja odbywa się w oparciu o konkretne zasięgi obiektów, zasobów, czy zjawisk - obszary te powinny być uwzględniane w dokumentach planistycznych na szczeblu gminnym,
   - realizacja polityki przestrzennej odbywać się tu będzie głównie za pomocą narzędzi planowania przestrzennego w formie nakazów, zakazów, ograniczeń itp.

Na podstawie w/w cech, bezpośrednich ustaleń płynących z KSRR, KPZK, PLANU DZIAŁAŃ oraz przepisów ustaw o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, na terenie województwa zachodniopomorskiego wyodrębniono wskazane poniżej obszary funkcjonalne.

Implementacja obszarów funkcjonalnych KPZK do planu uwzględnia specyficzne uwarunkowania geograficzne, historyczne i społeczno-ekonomiczne. Niektóre obszary występowania deficytów społeczno-ekonomicznych czy o ograniczonej dostępności transportowej w województwie zachodniopomorskich pokrywają się, dlatego uznano za zasadne, aby niektóre obszary poddać agregacji, czego rezultatem jest delimitacja Specjalnej Stery Włączenia.

Zestawienie typologii obszarów funkcjonalnych oparte na KPZK, uszeregowane zostało wg ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym[73] z zasadniczym podziałem na obszary o znaczeniu ponadregionalnym i o znaczeniu regionalnym. Wyjątek stanowi strefa przybrzeżna, która w ustawie o planowaniu nie występuje jako obszar o znaczeniu ponadregionalnym, mimo iż wg typologii KPZK stanowi ona obszar funkcjonalny szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej. Kierując się powyższym oraz stanem faktycznym, strefę przybrzeżną zidentyfikowano jako obszar o ponadregionalnym znaczeniu.

[72] Uwzględniony jako obszar SSW
[73] Obszar funkcjonalny strefy przybrzeżnej w ustawie o planowaniu nie występuje jako obszar o znaczeniu ponadregionalnym

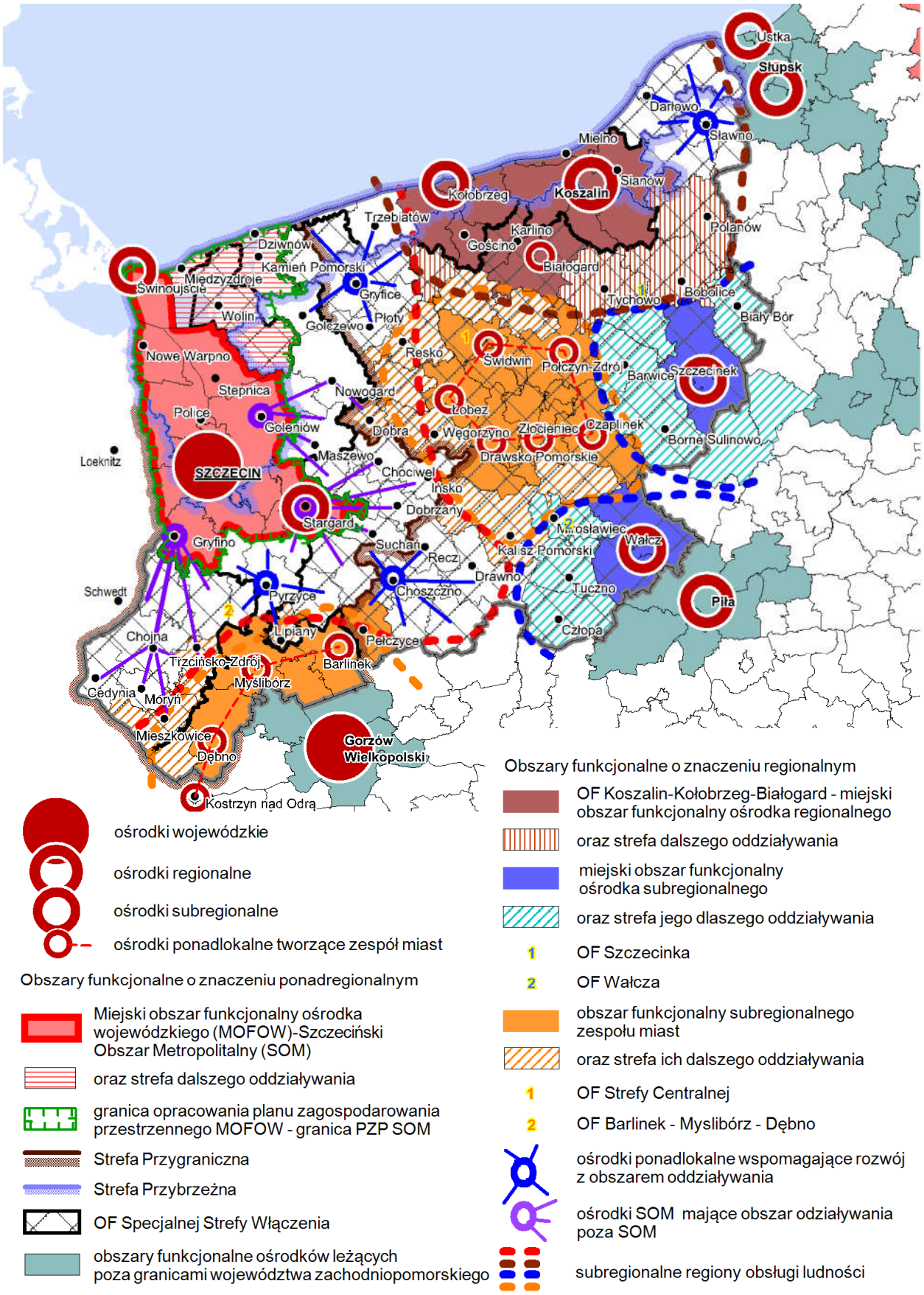
Określenie obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym oraz ich granic

Tabela 46. Obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym

Znaczenie	Nazwa obszaru funkcjonalnego	Rodzaj według ustawy	Typ wg KPZK 2030
O znaczeniu ponadregionalnym	Szczeciński Obszar Metropolitalny	Miejski Obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego	Miejski Obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego
	Specjalnej Strefy Włączenia	Wiejski obszar funkcjonalny	Wymagający wsparcia procesów rozwojowych
			O najniższym stopniu rozwoju i pogarszających się perspektywach rozwojowych
			O najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług warunkujących procesy rozwojowe
	Przybrzeżny	OF szczególnego zjawiska	Strefa przybrzeżna
	Przygraniczny	Przygraniczny obszar funkcjonalny	Przygraniczny
O znaczeniu regionalnym	Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki	Miejski obszar funkcjonalny	Ośrodka regionalnego
	Szczecinka	Miejski obszar funkcjonalny	Ośrodka subregionalnego
	Wałcza	Miejski obszar funkcjonalny	Ośrodka subregionalnego
	Centralnej Stefy Funkcjonalnej	Miejski obszar funkcjonalny	Subregionalnego zespołu miast
	Barlinek-Myślibórz-Dębno	Miejski obszar funkcjonalny	Subregionalnego zespołu miast

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Ryc. 145. Terytorializacja polityki rozwoju wobec struktury przestrzennej województwa



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Do obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym zaliczono:

1) Szczeciński Obszar Metropolitalny jako miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego, w skład którego wchodzą gminy Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wraz ze strefą dalszego oddziaływania,
2) Obszar Funkcjonalny Strefy Przybrzeżnej jako obszar szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej,
3) Obszar Funkcjonalny Strefy Przygranicznej jako obszar wymagający restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji przy wsparciu instrumentów właściwych polityce regionalnej,
4) Obszar Funkcjonalny Specjalnej Strefy Włączenia jako obszary wiejskie wymagające wsparcia procesów rozwojowych, kumulacji negatywnych zjawisk o charakterze społeczno-gospodarczym, konfliktów przestrzennych związanych ze sposobem wykorzystania ich potencjału przyrodniczego i kulturowego.

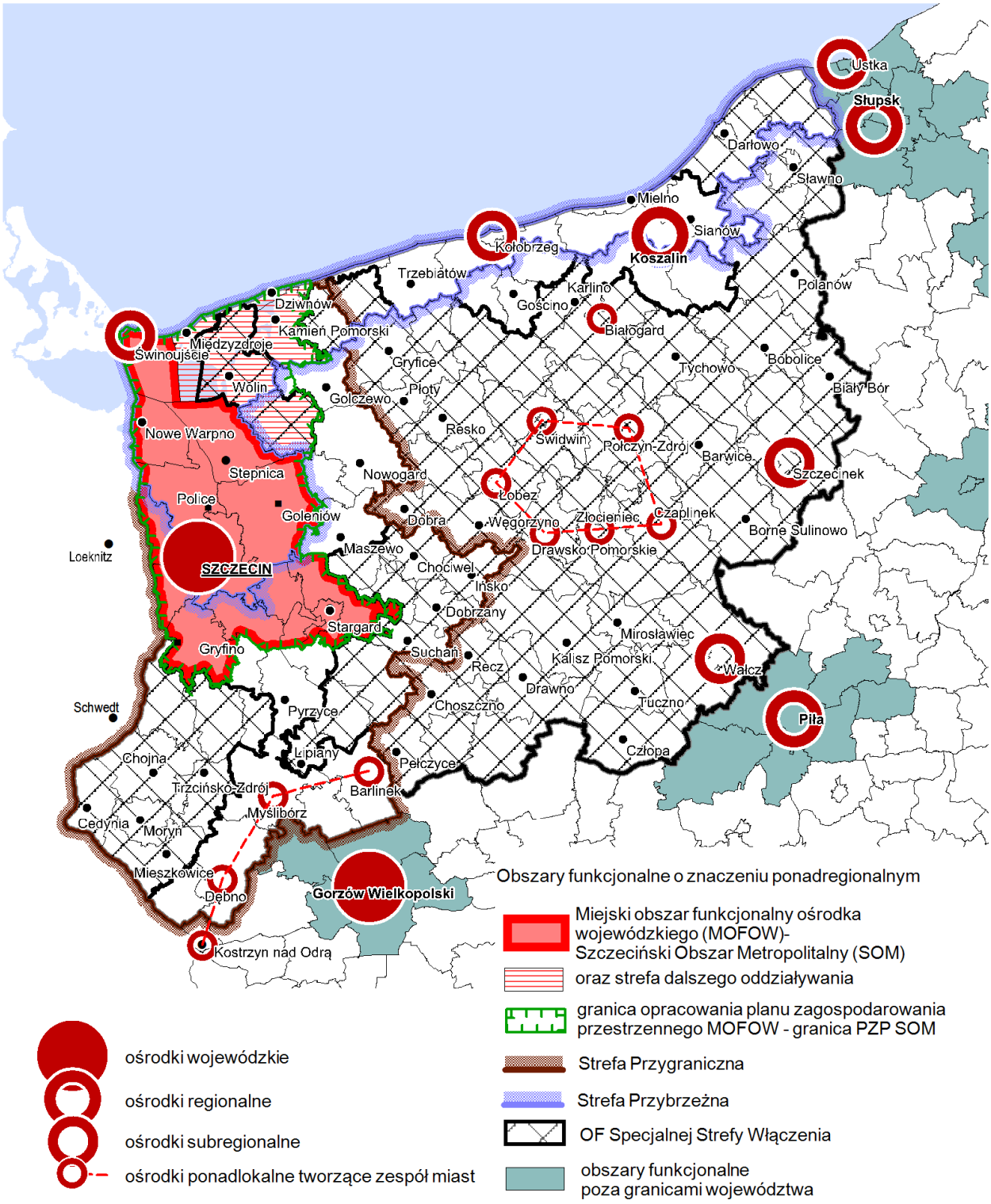
Do obszarów funkcjonalnych o znaczeniu regionalnym zaliczono:

1) Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny (KKB OF) jako miejski obszar funkcjonalny ośrodka regionalnego wraz ze strefą dalszego oddziaływania,
2) Obszar Funkcjonalny Szczecinka i Wałcza jako miejskie obszary funkcjonalne ośrodków subregionalnych wraz ze strefą dalszego oddziaływania,
3) Obszar Funkcjonalny subregionalnego zespołu miast Strefy Centralnej wraz ze strefą dalszego oddziaływania,
4) Obszar Funkcjonalny subregionalnego zespołu miast: Barlinek-Myślibórz-Dębno wraz ze strefą dalszego oddziaływania.

Jako realizację art. 49d ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się poniższą strukturę obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym (pkt 3.1.) i o znaczeniu regionalnym (pkt 3.2.) jako wytyczne do kształtowania polityki rozwoju województwa zachodniopomorskiego, w tym poprzez formułowanie kierunków w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego jako wyraz uszczegółowienia i terytorializacji polityki rozwoju określonej w SRWZ, wobec struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa.

3.9.1. Obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym

Ryc. 146. Obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

3.9.1.1. Szczeciński Obszar Metropolitalny jako miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego

Obszar funkcjonalny SOM stanowi szczególny przypadek miejskiego obszaru funkcjonalnego, dla którego ustalono ustawowy[74] obowiązek sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego, stanowiącego część planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Z tego powodu uwarunkowanie tego obszaru zostały szerzej opisane w rozdziale 4.

Obszar funkcjonalny SOM został określony przy uwzględnieniu wytycznych zawartych w projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie szczegółowych warunków określania obszarów funkcjonalnych i ich granic (projekt z maja 2015 r.). Nie uwzględniają one jednak szczególnych uwarunkowań przestrzennych i społeczno-gospodarczych regionu oraz funkcjonującej od wielu lat współpracy JST w ramach budowy wspólnej strategii rozwoju obszaru metropolitalnego. Biorąc powyższe pod uwagę przyjęto, iż miejski obszar funkcjonalny Szczecina (Szczeciński Obszar Metropolitalny - SOM) obejmuje swym zasięgiem gminy członkowskie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (wg stanu na 2015 r.) miejskie (Szczecin, Stargard i Świnoujście), miejsko-wiejskie (Goleniów, Gryfino, Police, Stepnica i Nowe Warpno) oraz wiejskie (Stargard, Kobylanka, Stare Czarnowo, Dobra i Kołbaskowo).

Ze względu na wspomniane wyżej szczególne uwarunkowania przestrzenne (ujście Odry, Zalew Szczeciński wraz ze Świną, Dziwną, Zalewem Kamieńskim), infrastrukturalne i społeczno-gospodarcze (porty, powiązania infrastrukturalne i komunikacyjne, w tym drogi wodne, linie kolejowe i drogi, powiązania i zależności w sieci osadniczej i gospodarki, w tym w szczególności gospodarki morskiej) zasięg Planu Zagospodarowania Przestrzennego SOM obejmuje obszar szerszy, pokazany na Ryc. 145.

SOM, ze względu na przygraniczne położenie, jest jednocześnie częścią znacznie szerszego obszaru funkcjonalnego, wykraczającego zasięgiem na terytorium RFN - Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina (TRMS). Obszar ten został objęty pracami planistycznymi w ramach wspólnej polsko-niemieckiej koncepcji rozwoju TRMS.

Najważniejsze cechy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego:

- nadbałtyckie położenie, korzystne dla tworzenia relacji transbałtyckich i transnarodowych,
- przygraniczne położenie SOM, z oddziaływaniem na przygraniczne obszary Meklemburgii-Pomorza Przedniego i Brandenburgii (potencjał dla budowy TRMS),
- dobra dostępność transportowa do Europy Zachodniej, a jednocześnie ograniczona dostępność wewnątrzkrajowa,
- skrajne położenie przy granicy z Niemcami ograniczające dostępność ze znacznej części województwa i jednocześnie dominująca rola Szczecina i SOM,
- policentryczny układ osadniczy SOM z miastem rdzeniowym Szczecinem (ok. 400 tys. m.) i 7 innymi miastami o różnej wielkości i funkcjach (Stargard - ok. 70 tys. m., Świnoujście - ok. 41 tys. m. przez Police - ok. 34 tys. m., Goleniów - ok. 23 tys. m., Gryfino - ok. 22 tys. m. oraz Stepnica z ok. 2 tys. m. i Nowe Warpno z 1,3 tys. m.),
- znaczne zróżnicowanie funkcjonalne gmin, zróżnicowana intensywność ich powiązań z miastem rdzeniowym,
- koncentracja terenów przemysłowych i portowych wzdłuż Odry (Szczecin i Police) oraz w Świnoujściu,
- duża powierzchnia lasów, wód powierzchniowych, obszarów ochrony przyrody, gleb wysokiej jakości i zlewni wód wysokiej jakości, wpływających na znaczne ograniczenie dostępności inwestycyjnej terenów,
- niekorzystne procesy migracyjne i demograficzne w samym Szczecinie - spadek liczby ludności w centrum Szczecina, z jednoczesnym wzrostem liczby mieszkańców w dzielnicach peryferyjnych i na obszarach podmiejskich,
- zdegradowana tkanka miejska śródmieścia Szczecina,
- duży potencjał terenów rozwojowych na wyspach Śródodrza w Szczecinie,
- silne procesy suburbanizacji i antropopresja na obszary przyrodnicze i cenne krajobrazowo,
- duży, wciąż niewykorzystywany potencjał turystyczny,
- multimodalny węzeł komunikacyjny na skrzyżowaniu szlaków północ-południe i zachód-wschód (infrastruktura w sieci bazowej TEN-T, oraz umowach międzynarodowych, w tym w ramach korytarza Bałtyk-Adriatyk), z dominującą rolą portów morskich,
- brak jednolitego systemu transportu metropolitalnego,
- słabnąca konkurencyjność Szczecina jako ośrodka akademickiego w skali kraju.

[74] Art. 39 ust. 6 ustawy o pizp - dla miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego uchwala się plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego jako część planu zagospodarowania przestrzennego województwa

3.9.1.2. Obszar Funkcjonalny Specjalnej Strefy Włączenia jako obszary wiejskie wymagające wsparcia procesów rozwojowych, kumulacji negatywnych zjawisk o charakterze społeczno-gospodarczym, o najniższym stopniu rozwoju i pogarszających się perspektywach rozwojowych

Efekty prac analitycznych nad delimitacją poszczególnych obszarów funkcjonalnych jednoznacznie wskazały, że na skutek specyficznego układu sieci osadniczej oraz historycznego bardzo dużego udziału rolnictwa uspołecznionego, obszary wskazane w KPZK jako deficytowe i zaliczane do różnych kategorii, w województwie zachodniopomorskim występują w formie skoncentrowanej na jednej przestrzeni. Obszary deficytów wskazane zostały jako Obszar Funkcjonalny Stefy Włączenia (OF SW).

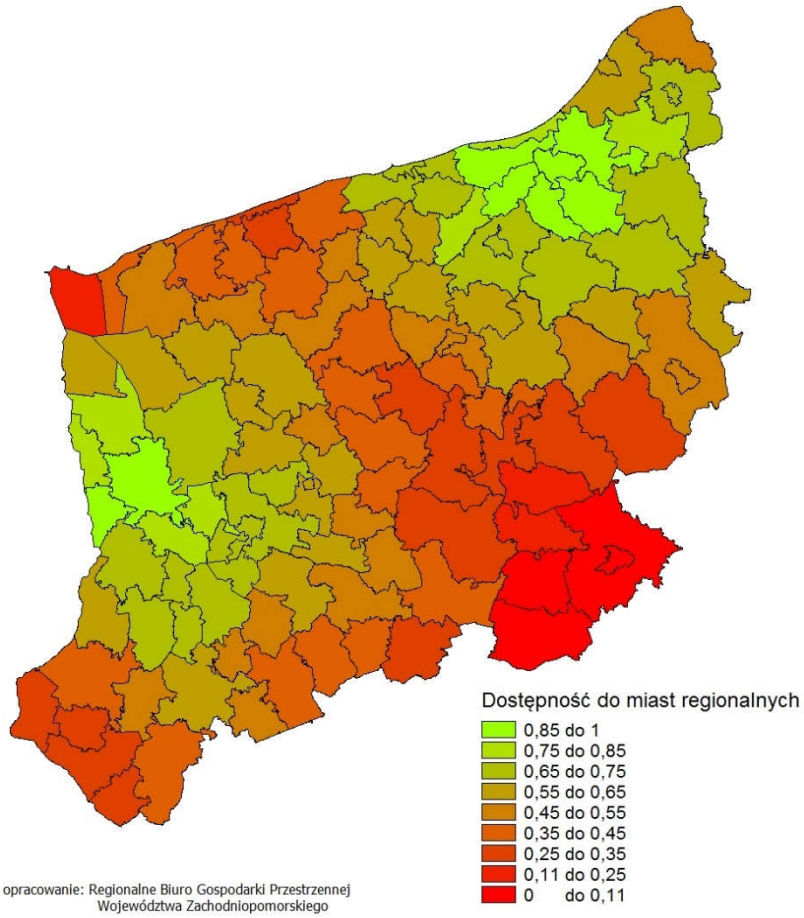
W ujęciu przestrzennym Specjalna Stefa Obszar Funkcjonalny SW obejmuje większość terytorium województwa i niemal dokładnie pokrywa się z terenem ograniczonej dostępności do miast ponad stutysięcznych (Szczecin, Koszalin, Gorzów Wlkp.). Wyjątek stanowi jedynie wąski pas gmin nadmorskich. Specjalna Strefa Włączenia stanowi konglomerat zróżnicowanych problemów rozwojowych. Peryferyjne położenie i słaba dostępność miast położonych poza szczecińskim obszarem funkcjonalnym i aglomeracją koszalińską, potęgują negatywne zjawiska w sferze społecznej (zob. Ryc. 36., Ryc. 62., Ryc. 147.). Brak dużych ośrodków miejskich, bezrobocie lub niskopłatne miejsca pracy, oraz problemy społeczne związane z upadkiem PGR-ów ograniczają możliwości rozwojowe obszaru. Jest to przyczyną ruchów migracyjnych zmierzających do depopulacji terenów wiejskich (zob. Ryc. 29.).

Istotną barierą rozwoju tych obszarów jest niska dostępność do podstawowych usług publicznych, zdekapitalizowanie tkanki osadniczej i zagrożenie walorów przyrodniczych w procesie gwałtownego poszukiwania alternatywnych dróg rozwoju oraz słaba jakość infrastruktury. Mieszkańcy wielu gmin borykają się ze słabą dostępnością do podstawowych usług oświatowych, zdrowotnych, czy kulturalnych. Wiele miejscowości ma przestarzałą infrastrukturę techniczną. Na przeszkodzie modernizacji istniejącej infrastruktury stoją wysokie koszty wynikające z silnego rozproszenia osiedli. Działania kierunkowe na rzecz poprawy spójności i integralności terytorialnej winny skupiać się z jednej strony się na poprawie dostępności i budowie powiązań funkcjonalnych obszarów wiejskich z miejskimi ośrodkami wzrostu, z drugiej strony należy się skoncentrować na przełamywaniu barier rozwojowych (przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu) i podnoszeniu potencjału rozwojowego terenów wiejskich (wraz z małymi miastami) na bazie endogenicznych zasobów (ludzkich, materialnych i infrastrukturalnych).

Ograniczony potencjał wzrostu kapitału ludzkiego i duże obciążenie negatywnymi zjawiskami społecznymi występują szczególnie w powiatach, które do początku lat 90-tych ubiegłego wieku były silnie zdominowane przez uspołecznioną gospodarkę rolną. Na przełomie lat 1992-1993 pracę w tym sektorze utraciło ponad 26 300 osób. W efekcie doprowadziło to do alienacji i wykluczenia zamieszkujących je lokalnych społeczności. Transformacja gospodarcza dotknęła najsilniej ludność zamieszkującą obszary wiejskie oraz małe miasta. Rolę rynków usług, zaopatrzenia i zbytu oraz lokalnych rynków pracy przejmują miasta powiatowe. Niepokojący jest fakt utrwalania się, wśród kolejnych pokoleń zamieszkujących te obszary, postaw niepożądanych i pojawienia się zjawiska określanego mianem „dziedziczenia ubóstwa". Skrajnie peryferyjne - z dala od głównych ośrodków wzrostu - położenie rzutuje na możliwości rozwojowe tego obszaru i zapewnienie spójności wewnętrznej kraju, co wskazują analizy wykonane na potrzeby KPZK i KSRR[75].

[75] W KPZK zaliczone do obszarów funkcjonalnych, wymagających restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji przy wsparciu instrumentów właściwych polityce regionalnej - jako obszary o najniższej dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich

Ryc. 147. Wskaźnik dostępności do Szczecina i Koszalina



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ.

Na Obszarze Funkcjonalnym Strefy Włączenia w szczególnie niekorzystnym położeniu jest część centralna, której powiązania z obszarami wzrostu są bardzo słabe. Pozostałe terytorium SSW sąsiaduje z obszarami charakteryzującymi się lepszą sytuacją społeczno-gospodarczą, w szczególności Szczecińskim Obszarem Metropolitalnym oraz strefą nadmorską[76].

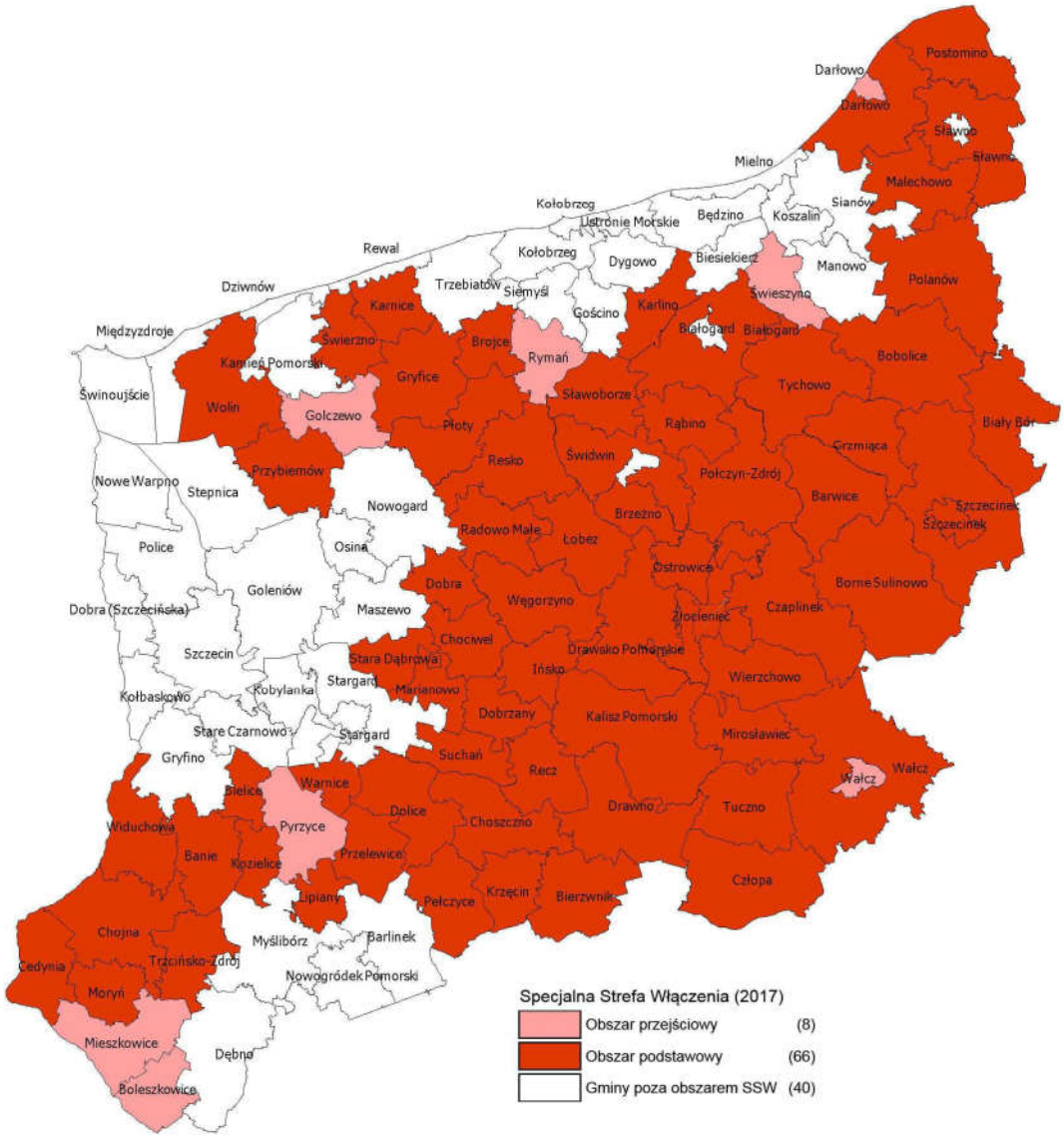
Obszar Funkcjonalny Strefy Włączenia nie stanowi jednorodnego obszaru pod względem potencjałów i przestrzennych uwarunkowań rozwojowych. Z tego powodu istotne jest wsparcie istniejących w tej strefie potencjałów, którymi bezsprzecznie są ośrodki posiadające wyróżniający się potencjał ludnościowy i gospodarczy, dzięki czemu możliwe jest wykreowanie na ich bazie subregionalnych motorów równoważących rozwój na tym obszarze. Ośrodkami takimi są miasta subregionalne Szczecinek i Wałcz oraz - z uwagi na brak większych miast w centralnej części województwa - układ 6 miast tzw. Centralnej Strefy Funkcjonalnej.

Jednym z narzędzi interwencji, ukierunkowanym terytorialnie na OF SW, jest Specjalna Strefa Włączenia (SSW). Nie należy utożsamiać obszaru funkcjonalnego z narzędziem interwencji, ponieważ SSW jest jednym, wybranym elementem z całego wachlarza działań przewidzianych w PZPWZ jako narządzie realizacji polityki przestrzennej województwa na danym obszarze. Głównym celem wsparcia Specjalnej Strefy Włączenia jest niwelowanie deficytów występujących na tym obszarze. W celu obiektywnego zweryfikowania celowości podejmowanych działań przyjęto zasadę, że zasięg przestrzenny SSW podlega corocznej aktualizacji i w razie potrzeby korekcie.

Narzędzia o innym spektrum działań skierowane będą do ośrodków subregionalnych takich jak Wałcz i Szczecinek, które znajdują się w OF SW i które stanowią lokalne centra gospodarcze, dostarczają usług podstawowych oraz średniego szczebla tym samym mają potencjalnie moc aktywizacji otaczających terenów.

[76] Program strategiczny „Współpraca Terytorialna", WZS UMWZ , Szczecin 2013

Ryc. 148. Specjalna Strefa Włączenia (2017 r.)



Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego - WZS

Najważniejsze cechy Obszaru Funkcjonalnego Specjalnej Strefy Włączenia:

- w przeważającej mierze obszary pokryte gruntami rolnymi i leśnymi,
- obszary kumulacji negatywnych i zjawisk społeczno-gospodarczych,
- depopulacja - odpływ ludności do terenów o wyższym potencjale rozwojowym,
- duży odsetek małych miast w przeszłości obsługujących obszary wiejskie (PGR-y) obecnie zdegradowanych,
- potencjalne miejsce rozwoju gałęzi biogospodarki (baza produkcyjna i surowcowa),
- niewykorzystywany potencjał pojezierzy w rozwoju turystyki,
- słaba dostępność komunikacyjna środkowej części SSW do ośrodków miejskich wszystkich poziomów poza ośrodkami lokalnymi,
- słaba dostępność do usług publicznych,
- znaczne oddalenie od ośrodka wojewódzkiego.

3.9.1.3. Obszar Funkcjonalny Strefy Przybrzeżnej jako obszar szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej

Do strefy przybrzeżnej (Ryc. 149.) należą gminy, które przylegają bezpośrednio do wód morskich, w tym morskich wód wewnętrznych Zalewu Szczecińskiego wraz z cieśninami Świny i Dziwny.

Ze względu na specyficzny przebieg granic administracyjnych niektórych gmin, jak Dziwnów, Rewal i Mielno (stanowiących pas terenu wzdłuż wybrzeża o szerokości śr. 2-3 km), do strefy przybrzeżnej włączono gminy, które nie mają bezpośredniego dostępu do morza: Świerzno, Karnice, Sianów i miasto Koszalin.

Strefa nadmorska jest obszarem koncentracji wielu konfliktów przestrzennych wynikających ze zróżnicowania funkcji, jaką ten obszar pełni. Niespełna 185 km odcinek linii brzegowej stanowi zarazem teren intensywnej działalności gospodarczej (turystyki, gospodarki morskiej), jak również obszar ochrony przyrody (park narodowy, rezerwaty przyrody, obszary Natura 2000).

Głównym czynnikiem wpływającym na charakter zagospodarowania wybrzeża i jego wizerunek jest turystyka. Pas nadmorski stanowi główny rejon koncentracji ruchu turystycznego w województwie i w kraju. Silna antropopresja na wąski pas wybrzeża w wielu miejscach koliduje z zasadniczymi priorytetami ochrony struktur przyrodniczych (wód Bałtyku, pasa nadmorskiego, Zalewu Szczecińskiego, doliny Odry i terenów przylegających). Ponadto kumulacja czasowa (np. sezonowość) i przestrzenna turystyki, zdominowanej przez transport indywidualny, przekracza przepustowość dróg w województwie.

Drugim czynnikiem jest gospodarka morska ze szczególnie silnie rozwiniętymi usługami portowymi i transportowymi (zwłaszcza przewozów promowych i dalekomorskich usług transportowych), przy jednoczesnym spadku znaczenia rybołówstwa. Ośrodkami gospodarki morskiej województwa są porty morskie w ujściu Odry i na wybrzeżu Bałtyku. W oparciu o nie kształtuje się rozwój przestrzenny i ekonomiczny tego sektora. Same porty są węzłami transportowymi, mają jednak funkcjonalne powiązania z branżami i przedsiębiorstwami zlokalizowanymi z dala od wybrzeża, przez co zasięg oddziaływania strefy nadmorskiej jest większy niż wynikający jedynie z przybrzeżnego położenia.

Ryc. 149. OF Strefa Przybrzeżna



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Z punktu widzenia zagospodarowania obszarów nadmorskich ważnym zagadnieniem są zachodzące i prognozowane zmiany klimatyczne, w szczególności wzrost intensywności ekstremalnych zjawisk pogodowych, wzrost poziomu morza oraz zmiany zlodzenia akwenów morskich. Zmiany te stwarzają większe zagrożenie powodziowe i mogą przyczynić się do częstszego zalewania terenów nisko położonych oraz intensyfikacji procesów abrazyjnych, zwłaszcza w rejonach klifowych. Problemem mogą stać się narastające okresowe niedostatki słodkiej wody pitnej, wywołane przez zasolenie wód gruntowych.

Kumulacja jedynie zasygnalizowanych powyżej problemów i zjawisk a także potrzeba objęcia systemem planowania obszarów morskich, zostały zauważone również na poziomie krajowym i europejskim. W KPZK wskazano strefę przybrzeżną jako obszar wymagający zintegrowanego zarządzania i systemowych działań służących ochronie brzegu morskiego, poprawie czystości wód przymorskich i rzek wpadających do Bałtyku oraz przygotowania we współpracy z krajami bałtyckimi podstaw rozwojowych. Konieczność uwzględniania specyfiki lądu i morza w zagospodarowaniu strefy przybrzeżnej znajduje swoje odzwierciedlenie w stosowaniu narzędzia zarządzania tym rozwojem, jakim jest Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi (ZZOP).

Najważniejsze cechy Obszaru Funkcjonalnego Strefy Przybrzeżnej:

- koncentracja konfliktów przestrzennych,
- duży potencjał przyrodniczy obszaru,
- silna antropopresja związana z ruchem turystycznym i rozprzestrzenianiem zabudowy,
- możliwe zagrożenia związane z prognozowanymi zmianami klimatu,
- istniejący potencjał rozwoju gospodarki morskiej,
- brak lub opóźnione działania administracji morskiej w zakresie planowania przestrzennego na obszarach morskich,
- ruch turystyczny skupiony w wąskim pasie przymorskim.

3.9.1.4. Obszar Funkcjonalny Strefy Przygranicznej jako obszar wymagający restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji przy wsparciu instrumentów właściwych polityce regionalnej

Zgodnie z typologią KPZK obszar zaliczono do wymagających restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji przy wsparciu instrumentów właściwych polityce regionalnej. Obszary przygraniczne wyznaczono na podstawie wskazań w KSRR, które są spójne z wytycznymi projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie szczegółowych warunków określania obszarów funkcjonalnych i ich granic (projekt z maja 2015 r.). W ich skład wchodzą powiaty, których siedziby zlokalizowane są w odległości nie większej niż 50 km od granicy z Niemcami. Strefa przygraniczna województwa zachodniopomorskiego stanowi część większego obszaru funkcjonalnego przygranicznych powiatów strefy Schengen. W KPZK obszar został zdiagnozowany jako peryferyjny w stosunku do obszarów wzrostu, którymi w myśl założeń koncepcji, są węzły sieci powiązań funkcjonalnych (główne miasta) z Warszawą jako największym ośrodkiem metropolitalnym w kraju.

Obszar przygraniczny w województwie zachodniopomorskim stanowi wewnętrzną granicę Unii Europejskiej, a w wyniku przystąpienia do strefy Schengen granica fizycznie przestała istnieć. Z punktu widzenia wykorzystania potencjału ekonomicznego tych obszarów można zauważyć nowe pozytywne bodźce stymulujące wzrost gospodarczy, współpracę międzynarodową, wymianę doświadczeń i dobrych praktyk. Ich intensywność jest niższa od przewidywanych założeń przedakcesyjnych, a współpraca transgraniczna w niewielkim stopniu wychodzi poza projekty kulturalne, edukacyjne, turystyczne oraz sporadycznie infrastrukturalne o lokalnym zasięgu i z tego względu nie stanowi wystarczającego impulsu dla rozwoju tego obszaru.

Przystąpienie do strefy Schengen spowodowało zanik pierwotnych dziedzin gospodarczych kojarzonych ze strefą przygraniczną, w których znajdowała zatrudnienie lokalna społeczność (szczególnie handlu i usług). Inne negatywne zjawiska związane są z niską krajową dostępnością terytorialną, różnicami kulturowymi, społecznymi oraz zjawiskiem drenażu endogenicznych potencjałów regionalnych przez niemieckie regiony charakteryzujące się wysokim poziomem konkurencyjności, chociażby w zakresie usług publicznych czy też płac. Coraz powszechniejszym zjawiskiem jest przeprowadzanie się mieszkańców terenów przygranicznych (zwłaszcza z okolic Szczecina) na drugą stronę granicy. Związane jest to z niższymi cenami nieruchomości w Niemczech oraz wyższym, w porównaniu z Polską, poziomem wsparcia socjalnego.

Ryc. 150. OF Strefa Przygraniczna (po stronie niemieckiej przestrzenny zasięg kompetencji związków planistycznych uczestniczących w działaniach na rzecz TRMS)



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Najważniejsze cechy Obszaru Funkcjonalnego Strefy Przygranicznej:

- peryferyjne położenie względem reszty kraju i miast centralnych o najwyższym potencjale rozwoju,
- brak współpracy polsko-niemieckiej generującej miejsca pracy (poza strefą nadmorską),
- zakłócone granicą państwową powiązania funkcjonalne, w tym w obszarze funkcjonalnym Szczecina,
- oddziaływanie Polskich miast Szczecina i Świnoujścia na przygraniczne obszary niemieckie pozbawione dobrego dostępu do większych miast i ich usług oraz oddziaływanie niemieckiego miasta Schwedt na stronę polską,
- długi odcinek granicy na Odrze bez wystarczającej ilości mostów,
- oddziaływanie Berlina i innych miast niemieckich w procesie drenażu potencjału endogenicznego,
- bariery na poziomie wspólnego planowania rozwoju obszarów przygranicznych,
- bariera językowa we współpracy.

3.9.2. Obszary funkcjonalne o znaczeniu regionalnym

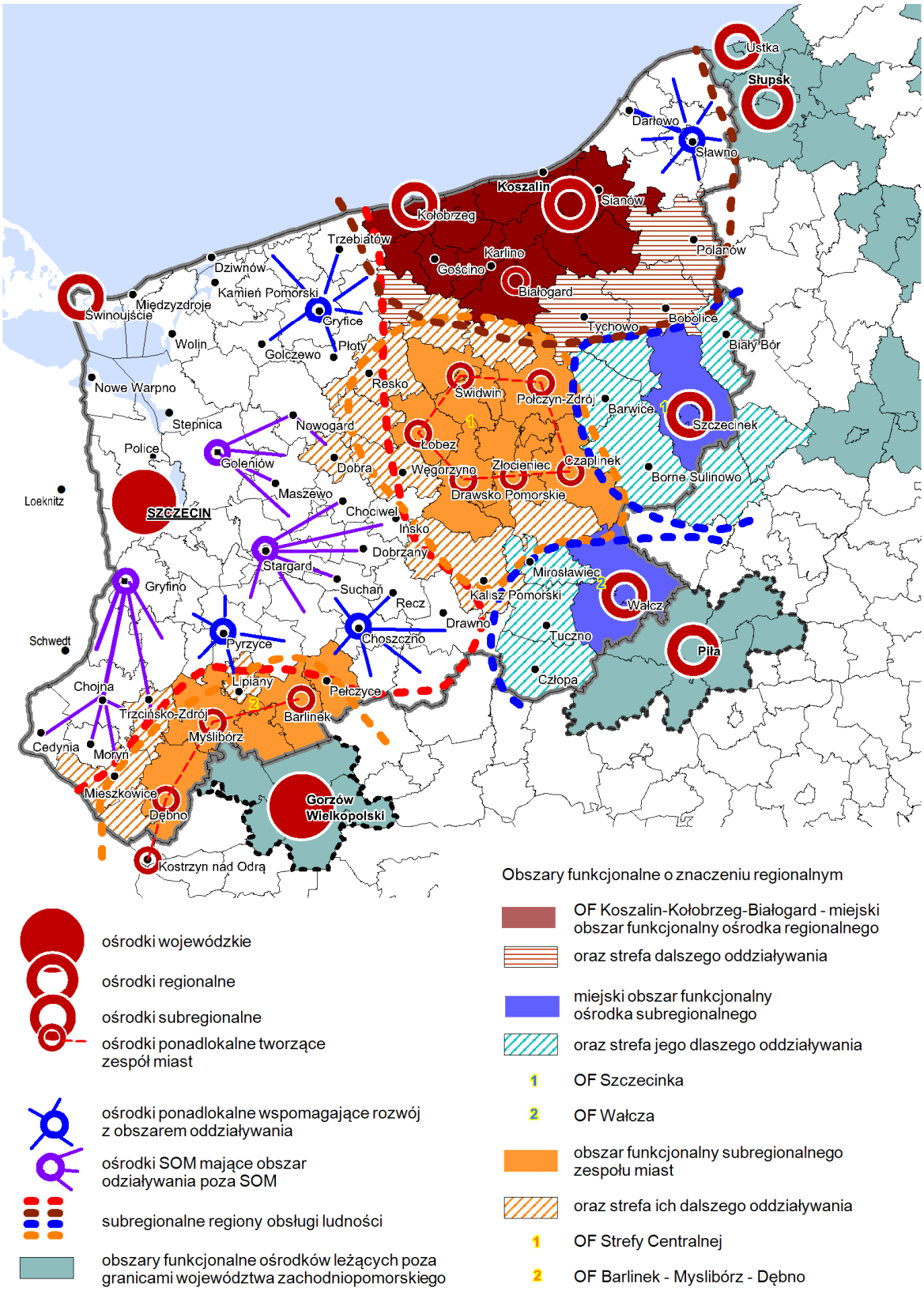
W celu optymalizacji polityki przestrzennej dla miejskich obszarów funkcjonalnych o znaczeniu regionalnym wyznaczono obszar funkcjonalny (strefa bliższa) oraz strefę dalszego oddziaływania. Strefa bliższa obejmuje miasto lub miasta wraz z gminami, na które te miasta najsilniej oddziałują, w związku z czym powiązania są tu najsilniejsze. Strefa bliższa wymaga podejmowania wspólnych działań m.in. z zakresu:

– planowania przestrzennego (w strefie rozlewania się miast), w tym stworzenie wspólnej polityki przestrzennej,
– organizacji wspólnego transportu publicznego (na obszarze intensywnych dojazdów do pracy).

Strefa dalsza obejmuje gminy, które mają słabsze powiązania z miastem rdzeniowych, ale stanowią obszar wymagający podejmowania wspólnych wyzwań strategicznych, wspólnej organizacji kształcenia ponadgimnazjalnego, zawodowego innych usług publicznych.

3.9.2.1. Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny (KKB OF) jako miejski obszar funkcjonalny ośrodka regionalnego wraz ze strefą dalszego oddziaływania

Ryc. 151. Miejskie obszary funkcjonalne ośrodków regionalnych, subregionalnych i ponadlokalnych

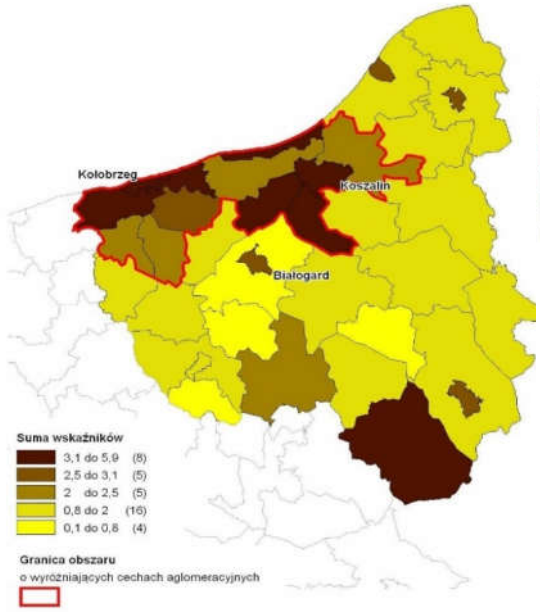


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Drugi (po szczecińskim) najważniejszy obszar kumulacji potencjału ludnościowego i gospodarczego w województwie. Jego podstawowy rdzeń tworzą trzy miasta - ośrodek regionalny Koszalin, subregionalny Kołobrzeg i ponadlokalny Białogard. Obszar o powierzchni 2064 km^2, w 2014 r. zamieszkiwało 273 321 osób, z czego 179 896 osób w trzech wspomnianych miastach.

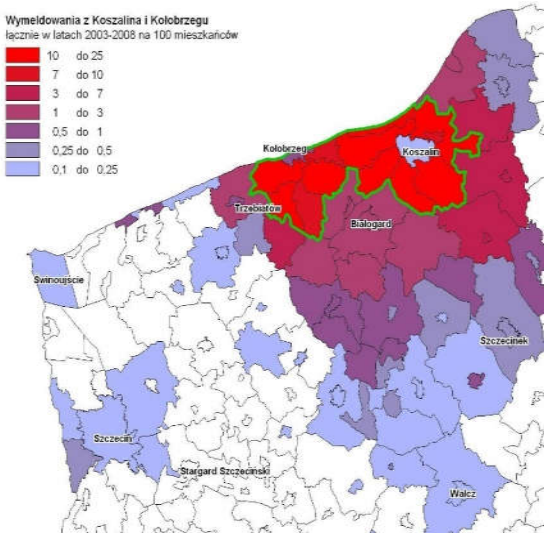
W oparciu o wskaźnik cech aglomeracyjnych, analizę migracji Koszalina i Kołobrzegu (Ryc. 152.), kierunków wymeldowań mieszkańców Koszalina i Kołobrzegu (Ryc. 153.), dojazdów do pracy (Ryc. 154.) oraz ocenę empiryczną wyznaczono funkcjonalny obszar Koszalina i Kołobrzegu wraz z Białogardem.

Ryc. 152. Sumaryczny wskaźnik rozwoju



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Ryc. 153. Wymeldowania z Koszalina i Kołobrzegu



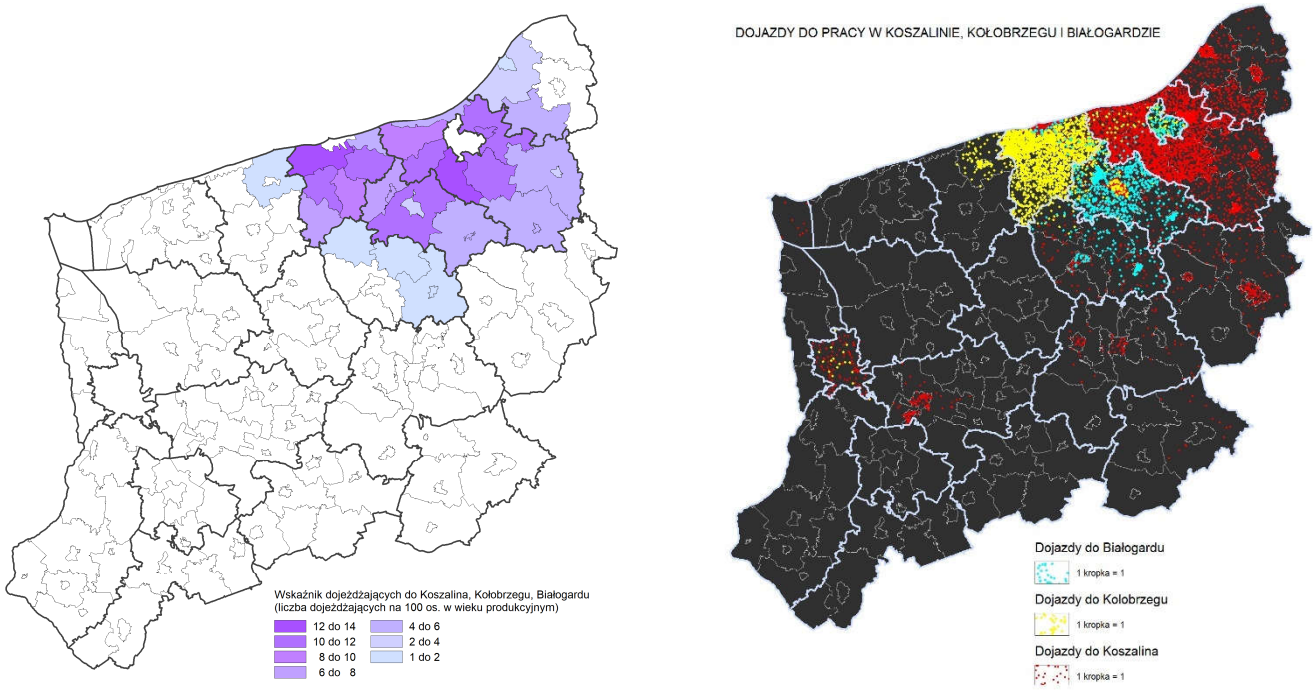
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Na potrzeby delimitacji wybrano 6 wskaźników, które zrelatywizowano i zsumowano. Wskaźniki analizowano dla gmin powiatów: białogardzkiego, kołobrzeskiego, koszalińskiego, sławieńskiego, szczecineckiego, świdwińskiego i miasta Koszalina. Przyjętymi wskaźnikami były:

- liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w systemie REGON na 10 tys. mieszkańców,
- liczba osób obsługiwanych przez kanalizację sanitarną,
- wskaźnik bezrobocia,
- budżet gminy w przeliczeniu na mieszkańca,
- dochody budżetowe z tytułu udziału w podatku PIT,
- kierunki migracji mieszkańców Koszalina i Kołobrzegu (do gmin, w których zameldowało się co najmniej 10 osób na 100 mieszkańców - z tych dwóch miast).

Jako obszar funkcjonalny wskazano gminy charakteryzujące się sumarycznym wskaźnikiem przekraczającym wartość 2. Przeprowadzono również analizę dostępności czasowej do Koszalina (poniżej 30 min.), w wyniku której do obszaru funkcjonalnego włączono Białogard (wraz z gminą wiejską Białogard) i gminę Karlino.

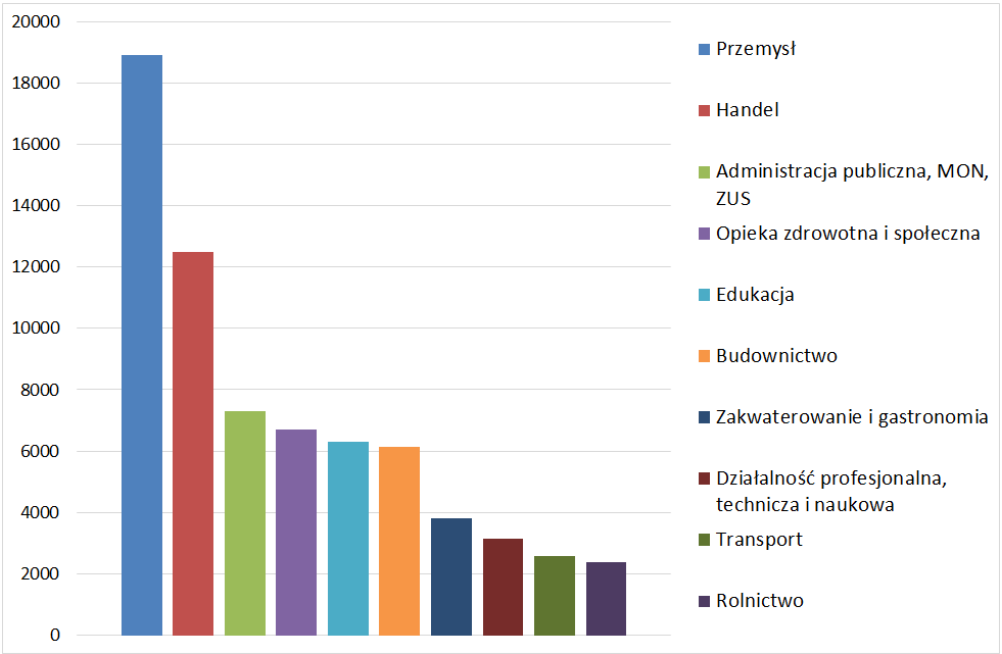
Ryc. 154. Dojazdy do pracy do Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu w przeliczeniu na ludność w wieku produkcyjnym w liczbach bezwzględnych



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS - Dojazdy do pracy - NSP 2011

Na rynku pracy KKB OF dominuje sektor usługowy, w którym na koniec 2015 r. pracowało 72,3% mieszkańców. Przemysł zatrudniał w tym czasie 24,6%, a rolnictwo ok 3,1%. Duży odsetek stanowili pracownicy handlu (16,2%), administracji publicznej (9,5%), służby zdrowia (8,7%) i edukacji (9,2%).

Ryc. 155. Zatrudnienie w powiatach koszalińskim, kołobrzeskim, białogardzkim i m. Koszalin wg Sekcji PKD w 2015 r.

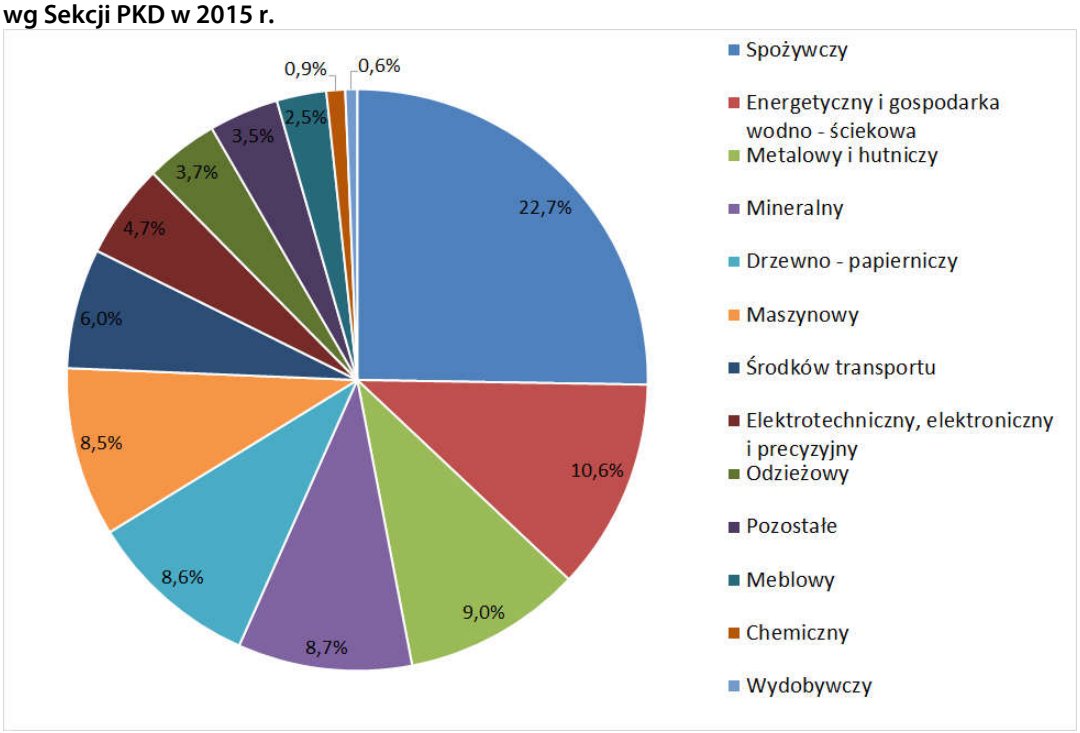


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

W strukturze przemysłu wyraźnie dominuje przemysł spożywczy zatrudniający 22,7% pracowników przemysłowych. Związane jest to z przetwórstwem rybnym zarówno w Kołobrzegu, jak również w samym Koszalinie. Branża rybna w obszarze KKB stanowi kluczową działalność w skali województwa, ponieważ koncentruje się tutaj blisko 68% siły roboczej branży z całego województwa. W dalszej kolejności plasują się branże związane z usuwaniem odpadów,

dostarczaniem wody i energii elektrycznej. Przemysł metalowy zatrudnia 9,0% pracowników przemysłowych - głównie w Koszalinie i Białogardzie, a drzewny (8,6%) w Białogardzie. W skali województwa obszar charakteryzuje się ponadprzeciętnym zatrudnieniem w przemyśle mineralnym (8,7% zatrudnionych w przemyśle). Wynika to z lokalizacji w Koszalinie zakładów produkcji szyb samochodowych i szkła dla budownictwa.

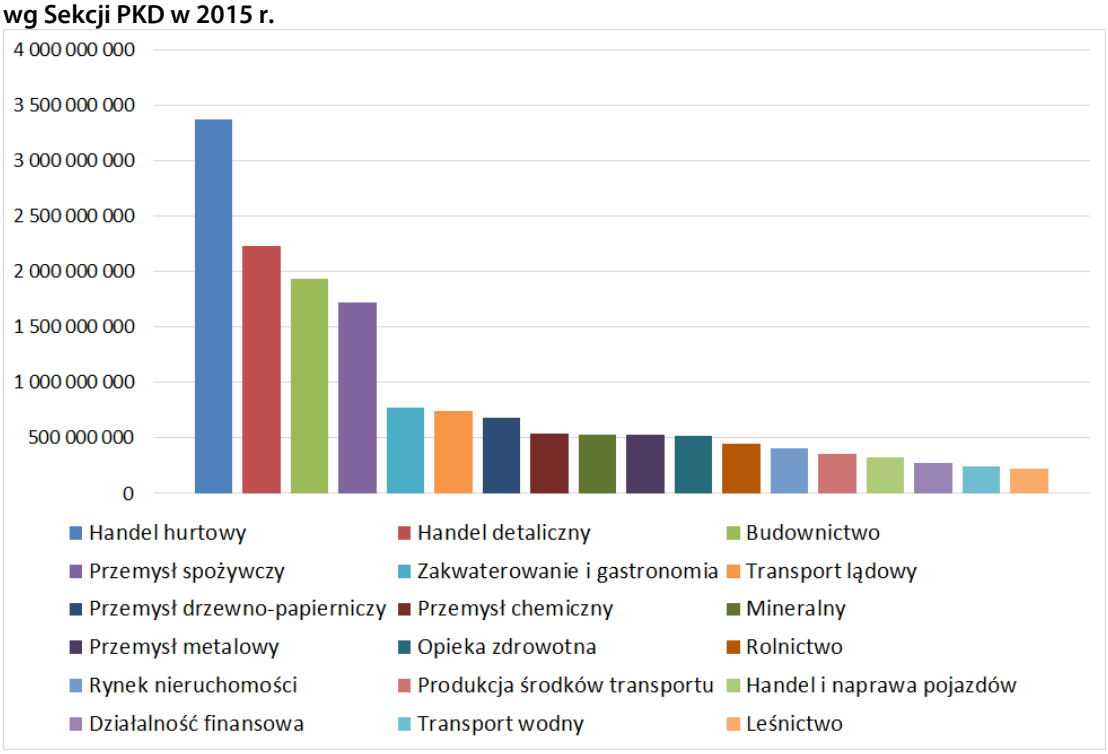
Ryc. 156. Zatrudnienie w przemyśle w powiatach koszalińskim, kołobrzeskim, białogardzkim i m. Koszalin wg Sekcji PKD w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Wielkość przychodów generowana przez wszystkie branże wynosi 18 851 mln zł. Najsilniej reprezentowane są firmy usługowe z branży handlowej. Duży przychód uzyskał przemysł spożywczy, w tym przetwórstwo rybne, które w tym przychodzie ma 74% udział. Branża rybna wykazuje dużą koncentrację przestrzenną - ¾ przychodu generowane jest na obszarze KKB OF. Dużymi wartościami przychodu odznacza się branża budowlana (głównie wznoszenie budynków). Znaczący udział w rynku obsługi nieruchomości ma branża turystyczna - w szczególności wynajem mieszkań i apartamentów w obszarze wybrzeża.

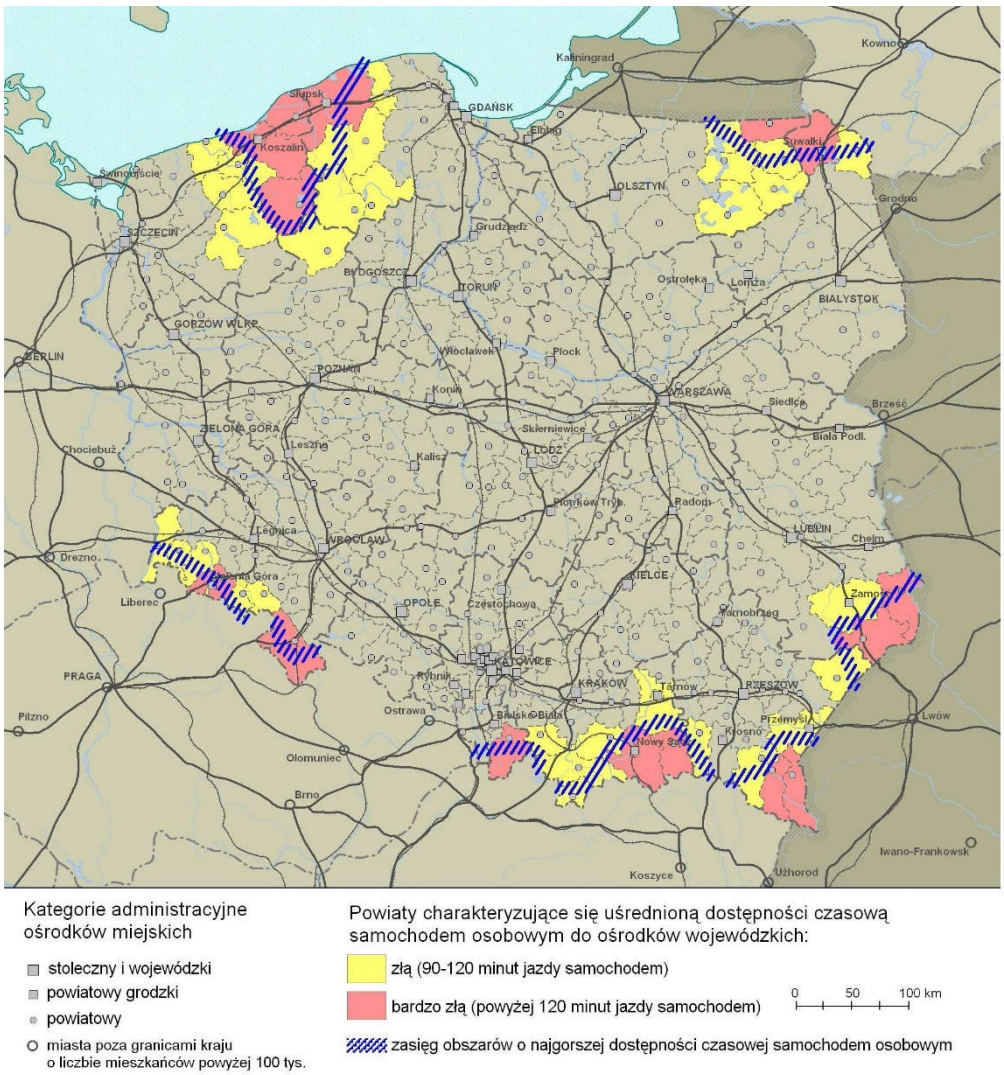
Ryc. 157. Wysokość przychodu w powiatach koszalińskim, kołobrzeskim, białogardzkim i m. Koszalin wg Sekcji PKD w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Analizy wykonane na potrzeby KPZK 2030 i KSRR 2020 wskazują, że ośrodek regionalny - jakim jest Koszalin - znajduje się na obszarze o najgorszej dostępności transportowej do ośrodka wojewódzkiego. Działania interwencyjne powinny przebiegać w związku z tym dwutorowo. Należy wspomagać rozwój ośrodków regionalnych i subregionalnych oraz poprawiać ich dostępność do miasta wojewódzkiego. Drugie działanie powinno mieć na celu poprawę dostępności do i z obszarów peryferyjnych województwa. W tym przypadku działania interwencyjne powinny polegać na rozbudowie połączeń komunikacyjnych.

Ryc. 158. Obszary o najgorszej dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich



Źródło: KSRR - Mapa strategicznej interwencji polityki regionalnej na rzecz zwiększenia dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich

Najważniejsze cechy Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego:

- OF KKB to drugi po SOM obszar koncentracji działalności gospodarczej i potencjału demograficznego z silnie rozwijającym się rynkiem turystyki, w tym uzdrowiskowej i zdrowotnej,
- duży potencjał zróżnicowanych usług, w tym usług wyższego rzędu,
- drugi po Szczecinie zachodniopomorski ośrodek akademicki w Koszalinie
- obszar koncentracji przemysłu, z dużym udziałem przemysłu spożywczego i ponadprzeciętnym mineralnego,
- potencjał rozwojowy portu morskiego w Kołobrzegu i powiązań z Wielkopolską,
- obecna struktura gospodarki i infrastruktura techniczna predysponuje obszar do rozwijania inteligentnych specjalizacji w zakresie :
    - nowoczesnego przetwórstwa rolno spożywczego,
    - produktów opartych na technologiach informacyjnych,
    - multimodalnego transportu i logistyki,
    - produktów inżynierii chemicznej i materiałowej,
- peryferyjne położenie względem Szczecina i innych miast wojewódzkich,
- niewydolny układ komunikacyjny pasa wybrzeża w okresie letnim,
- słaba dostępność komunikacyjna do ośrodków wojewódzkich (w tym jedna z najgorszych w kraju do Warszawy)
- koncentracja konfliktów przestrzennych,
- duży potencjał przyrodniczy obszaru,
- silna antropopresja związana z ruchem turystycznym,
- zagrożenia związane z prognozowanymi zmianami klimatu,
- niewykorzystany potencjał rozwoju gospodarki morskiej,

- niekorzystne procesy migracyjne i demograficzne,
- silne procesy suburbanizacji i antropopresja na obszary przyrodnicze i cenne krajobrazowo,
- nadbałtyckie położenie, korzystne dla tworzenia relacji transbałtyckich i transnarodowych,
- znaczne zróżnicowanie funkcjonalne gmin.

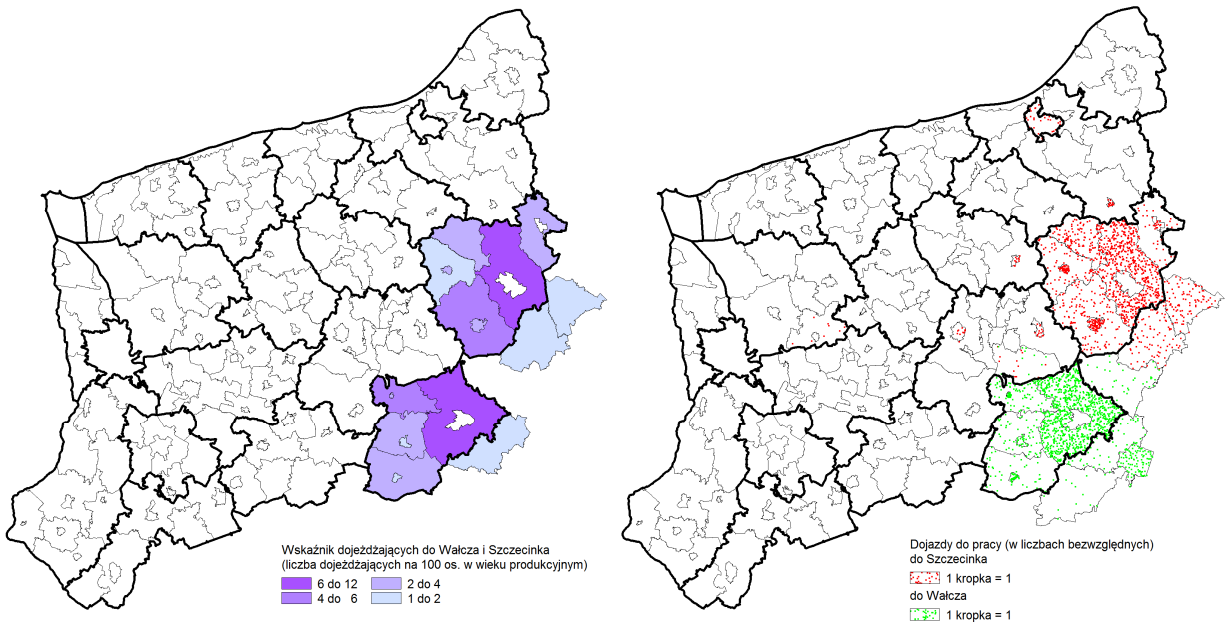
3.9.2.2. Obszar Funkcjonalny Szczecinka i Wałcza jako miejskie obszary funkcjonalne ośrodków subregionalnych wraz ze strefą dalszego oddziaływania

W metodologii KPZK zasadniczo miasta subregionalne, dla których wyznacza się obszary funkcjonalne, to miasta o liczbie ludności pomiędzy 50 tys. a 100 tys. mieszkańców oraz wszystkie powiaty grodzkie, pełniące ważne funkcje gospodarcze i społeczne. Ze względu na rozmieszczenie największych miast oraz obszarów, które mogą być przez te miasta obsługiwane, województwo zachodniopomorskie charakteryzuje się niekorzystnym rozkładem przestrzennym sieci osadniczej. Największe miasta zlokalizowane są przy zachodniej i północnej granicy regionu, co stwarza wyraźne deficyty, dostępu do miast, usług i czynników rozwojowych związanych z tymi miastami, w środkowej, wschodniej i południowej części województwa.

Przeprowadzona analiza współczynnika unikalności usług w 64 miastach województwa oraz potencjału grawitacyjnego (ludnościowego) wyodrębniła dwa średnie miasta we wschodniej części województwa (Szczecinek i Wałcz), które ze względu na wyposażenie w usługi pełnią funkcję ośrodków subregionalnych. Wałcz jest najmniejszym zachodniopomorskim miastem, które zaliczono do miast subregionalnych.

Delimitując granice obszaru funkcjonalnego Wałcza i Szczecinka posłużono się liczbą osób dojeżdżających do pracy w przeliczeniu na liczbę zatrudnionych (na podstawie danych GUS 2011 r.). W toku analizy stwierdzono, że tylko gminy otaczające miasto, tj. gmina wiejska Wałcz i gmina wiejska Szczecinek notowały znaczny odsetek dojeżdżających do pracy.

Ryc. 159. Dojazdy do pracy do Szczecinka i Wałcza w przeliczeniu na ludność w wieku produkcyjnym w liczbach bezwzględnych



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS (NSP 2011)

Dodatkowo z racji sąsiedztwa większego ośrodka miejskiego, jakim jest Piła, oraz związki Wałcza z dawną stolicą województwa pilskiego, w granicach którego znajdował się Wałcz, miasto to wykazuje ciążenie właśnie w kierunku Piły.

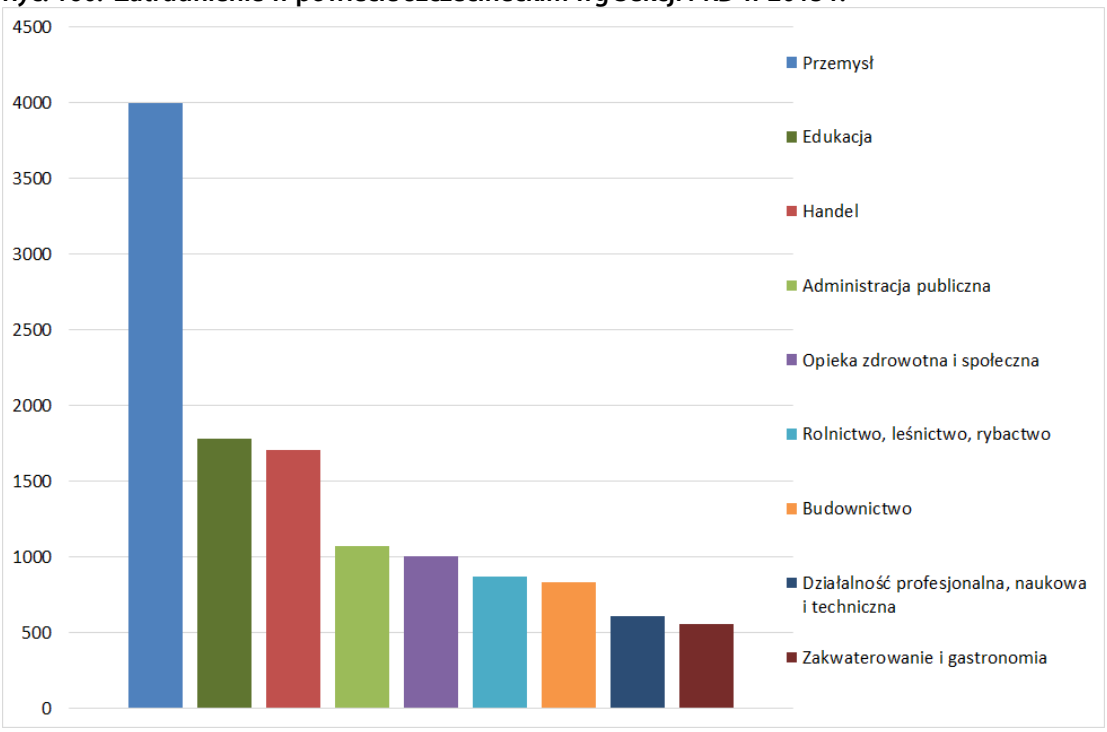
Wyznaczono dwa obszary funkcjonalne ośrodków subregionalnych (Ryc. 159.):

- Obszar Funkcjonalny Szczecinka, który obejmuje miasto Szczecinek i gminę wiejską Szczecinek,
- Obszar Funkcjonalny Wałcza - obejmujący miasto Wałcz i gminę wiejską Wałcz.

Szczecinek

W roku 2015 w usługach pracowało 70,1% ogółu zatrudnionych z czego najwięcej w edukacji (21,5% zatrudnionych w usługach), handlu (20,6%) oraz w administracji publicznej (13,0%).

Ryc. 160. Zatrudnienie w powiecie szczecineckim wg Sekcji PKD w 2015 r.

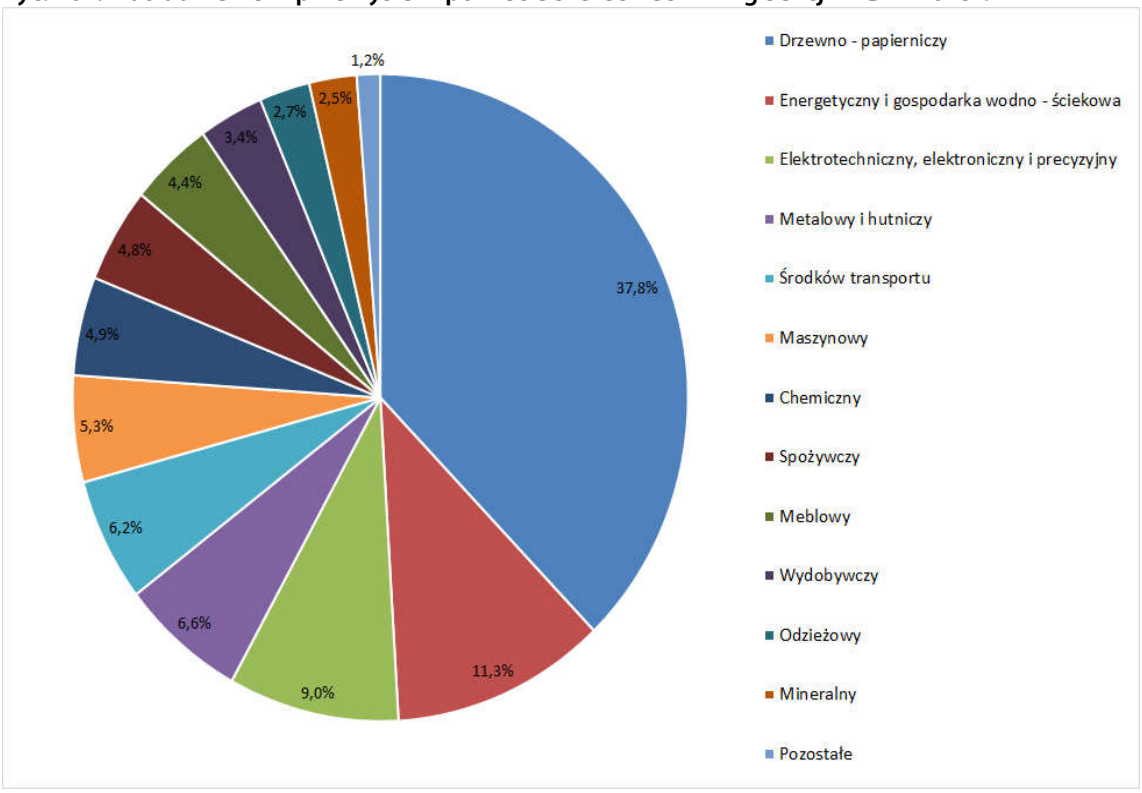


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Struktura gospodarcza wskazuje na duży udział zatrudnionych w przemyśle - sięgający 29,3%. Wyraźnie przoduje tu przemysł drzewno-papierniczy, w którym zatrudnienie znajduje 37,8% wszystkich zatrudnionych w przemyśle. Największym pracodawcą (zakład zatrudniający powyżej 250 pracowników) na terenie obszaru funkcjonalnego jest zakład produkcyjny KRONOSPAN.

Na kolejnych miejscach plasują się: branża związana z zaopatrywaniem i odprowadzaniem ścieków i odpadów oraz energetyka (11,25%), przemysł elektrochechniczny (9,0%) oraz metalowy i hutniczy (6,6%).

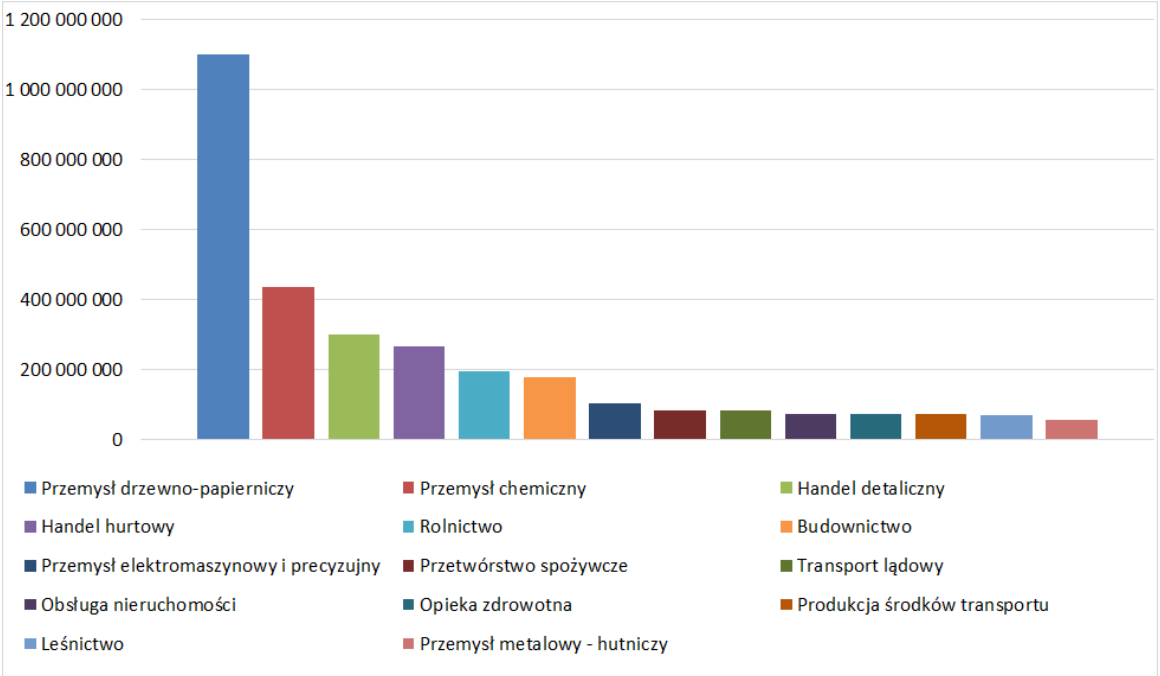
Ryc. 161. Zatrudnienie w przemyśle w powiecie szczecineckim wg Sekcji PKD w 2015r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Przychód wszystkich przedsiębiorstw (CIT) w 2015 r. wyniósł 3 482 mln zł. Analizy przychodu poszczególnych branż działalności gospodarczej wg PKD potwierdzają dominacje przemysłu drzewnego (podobnie jak w Barlinku) w strukturze gospodarczej obszaru funkcjonalnego.

Ryc. 162. Wysokość przychodu wg Sekcji PKD w 2015 r.

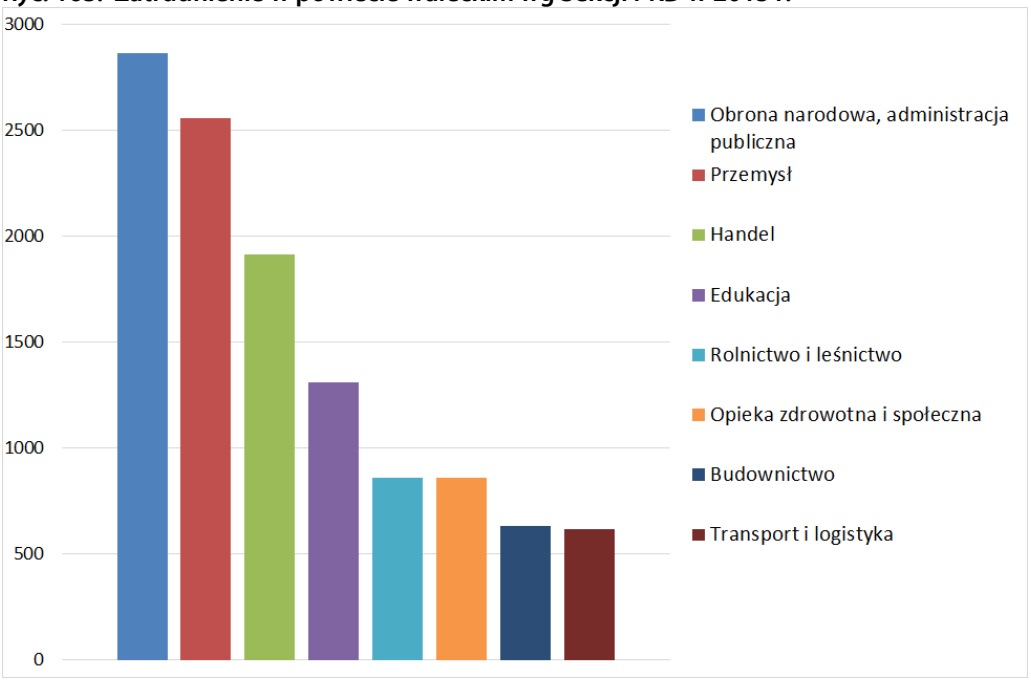


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Wałcz

Na obszarze Obszaru Funkcjonalnego Wałcza głównym pracodawcą jest administracja publiczna, w której pracuje 21,7% wszystkich zatrudnionych. W przeważającej części są to pracownicy obrony narodowej. Średnio, co piąty zatrudniony mieszkaniec pracuje dla wojska. Zatrudnienie w przemyśle znajduje 21,1% mieszkańców. Na kolejnych miejscach są pracownicy handlu (14,6%), szkolnictwa (10%) i budownictwa (6,5%).

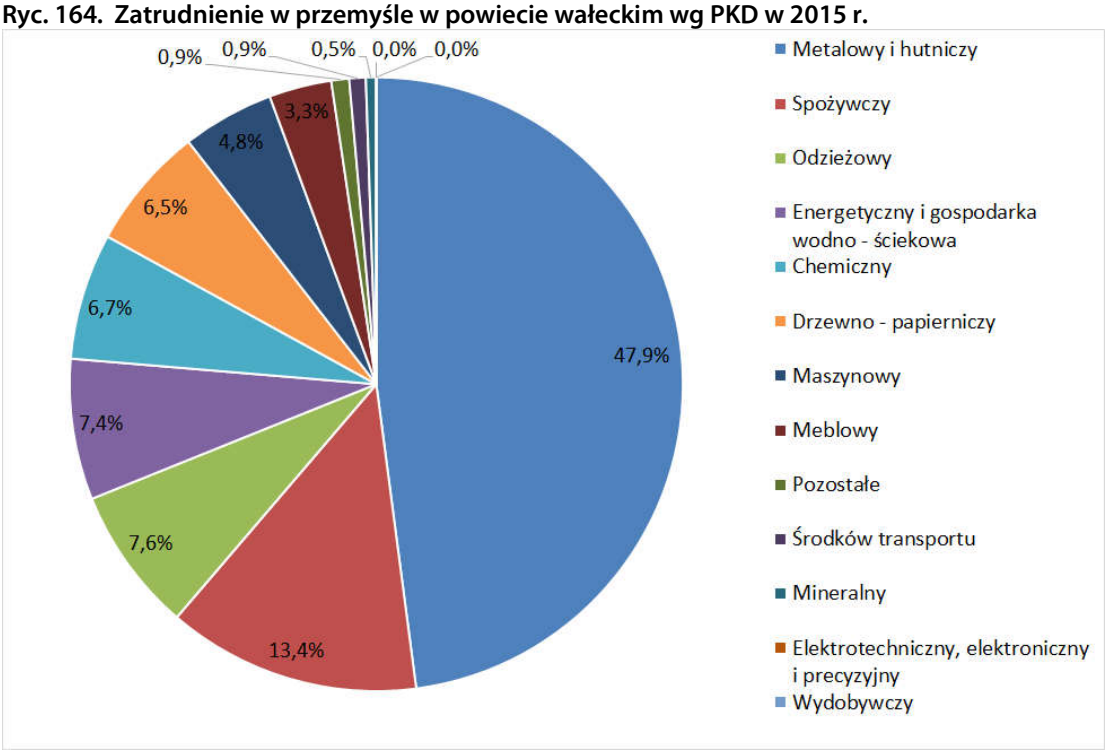
Ryc. 163. Zatrudnienie w powiecie wałeckim wg Sekcji PKD w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Struktura zatrudnienia w przemyśle wskazuje na wyraźną dominację przemysłu metalowego, w którym pracowało blisko 47,9% wszystkich zatrudnionych w przemyśle przetwórczym. Duży udział w zatrudnieniu mają również przedsiębiorstwa z branży spożywczej (13,4%), odzieżowej (7,6%) oraz chemicznej (6,7%).

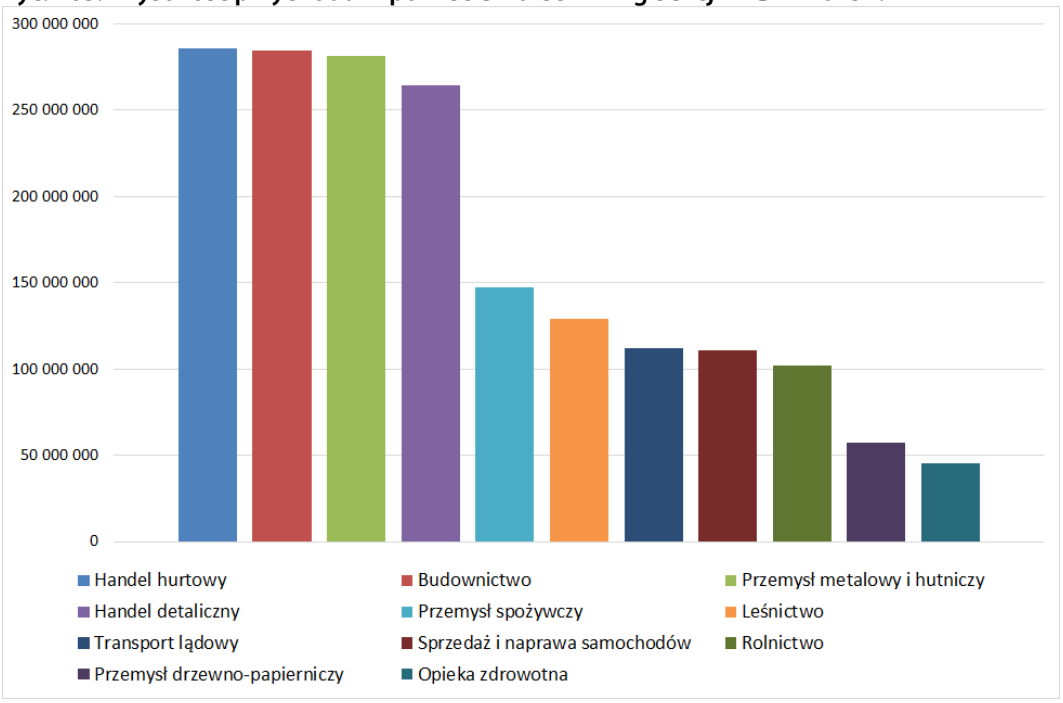
Ryc. 164. Zatrudnienie w przemyśle w powiecie wałeckim wg PKD w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Przychód wszystkich przedsiębiorstw w 2015 r. wyniósł 2 226 mln zł.

Ryc. 165. Wysokość przychodu w powiecie wałeckim wg Sekcji PKD w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Najważniejsze cechy Obszarów Funkcjonalnych Szczecinka i Wałcza:

- peryferyjne położenie względem Szczecina i Koszalina,
- położenie w obszarze o jednej z najgorszych w Polsce dostępności do ośrodków wojewódzkich i do Warszawy,
- silnie rozwinięty przemysł drzewny w Szczecinku i dominująca pozycja Kronospanu,
- ciążenie Wałcza w kierunku Piły,
- potencjał instytucjonalny Wałcza - szkolnictwo średnie i wyższe,
- dość dobrze rozwinięty przemysł metalowy w Wałczu,
- lokalizacja usług specjalistycznych w Wałczu,
- funkcjonowanie Wałeckiej Podstrefy Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej,
- utworzenie Centrum Badawczo-Rozwojowego, klaster metalowy METALIKA,
- funkcjonowanie znaczących w skali kraju obiektów sportowych (Centralny Ośrodek Sportu w Wałczu),
- względnie dobra kondycja społeczno-gospodarcza,
- szkolnictwo ukierunkowane na lokalne specjalizacje.

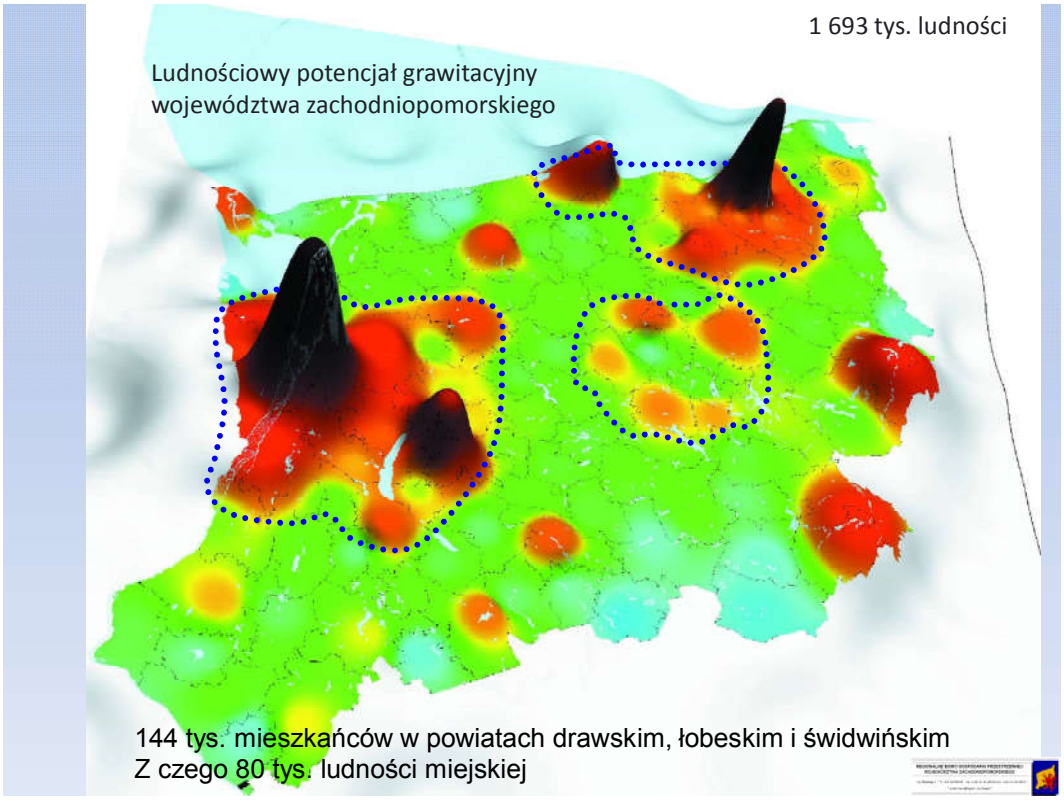
3.9.2.3. Obszar Funkcjonalny subregionalnego zespołu miast Strefy Centralnej wraz ze strefą dalszego oddziaływania

W związku z acentralnym układem sieci osadniczej województwa (główne miasta położone są przy granicach województwa), strefa centralna charakteryzuje się słabą dostępnością do większych miast, kapitału, rynków pracy i usług, które te miasta posiadają. W konsekwencji występują tam problemy rozwojowe: bezrobocie, depopulacja, niska aktywność gospodarcza.

Centralna Strefa Funkcjonalna wyznaczona została w oparciu o model potencjału ludnościowego i gospodarczego oraz 30 minutową izochronę dostępności do sześciu głównych ośrodków tworzących rdzeń tej strefy, tj. Czaplinka, Drawska Pomorskiego, Łobza, Połczyna-Zdroju, Świdwina i Złocieńca. Te sześć miast posiada wzajemnie uzupełniające się wyposażenie w usługi (usługi zdrowia, edukacji, kultury handlu), dzięki czemu łączna oferta jest znacząca , co przy niewielkich odległościach miast od siebie, daje lepszą dostępność do usług. Utrzymanie pełnej gamy usług przez każde miasto osobno nie byłoby możliwe i nieracjonalne ekonomicznie.

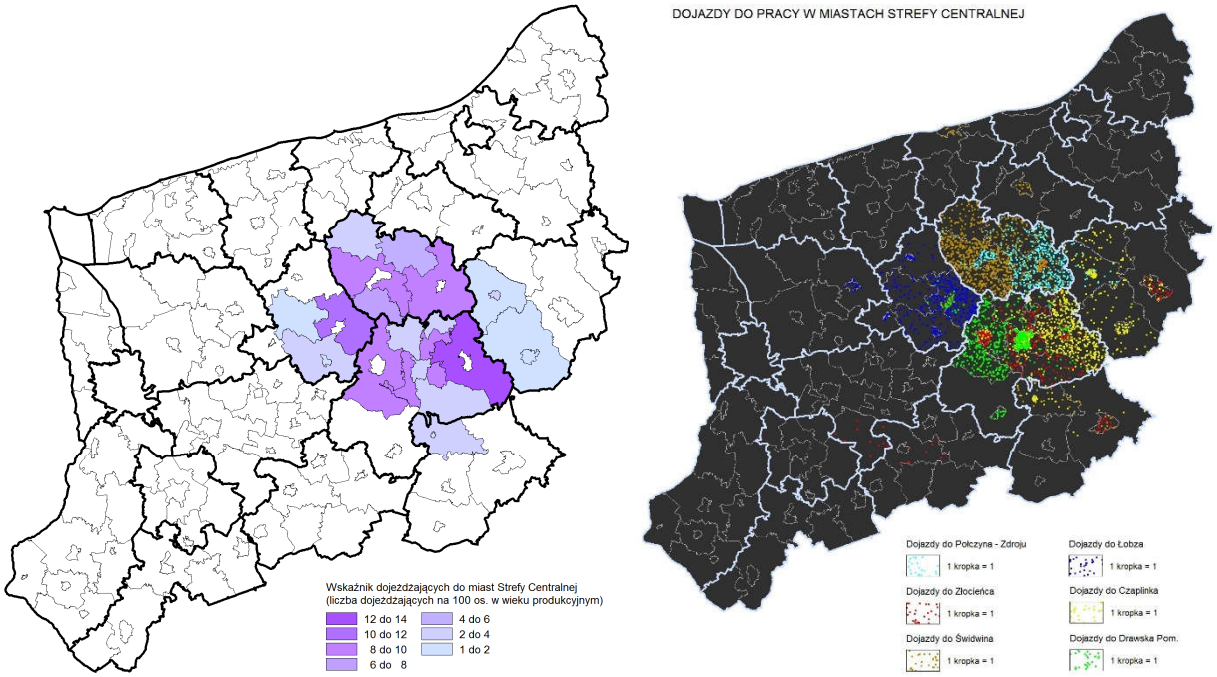
Strefa centralna posiada łącznie znaczący potencjał demograficzny - zamieszkuje ją ponad 140 tys. osób, z czego ponad 80 tys. w sześciu głównych, wymienionych powyżej miastach. Niewielka odległość między nimi pozwala wykorzystywać sumaryczny potencjał oraz tworzyć wspólną, komplementarną ofertę usług: inwestycyjnych, edukacyjnych i turystycznych oraz tworzyć komplementarny rynek pracy.

Ryc. 166. Ludnościowy potencjał grawitacyjny



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

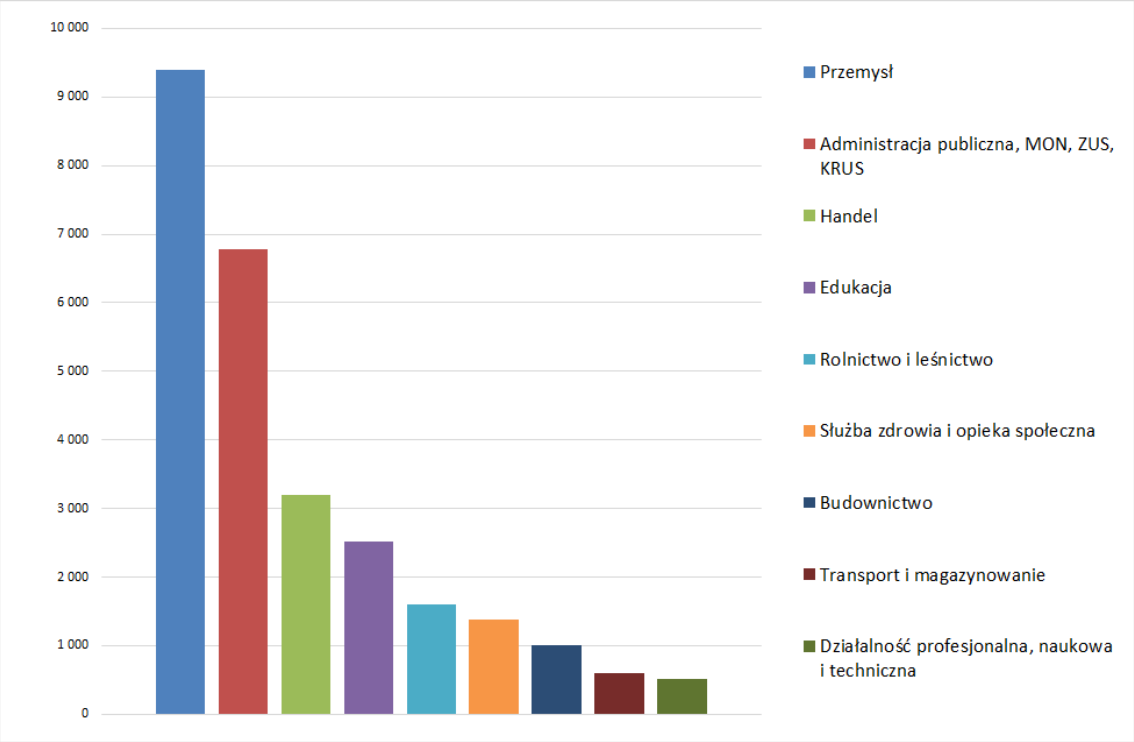
Ryc. 167. Dojazdy do pracy do miast Strefy Centralnej
w przeliczeniu na ludność w wieku produkcyjnym **w liczbach bezwzględnych**



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych NSP 2011

W roku 2015 58% ogółu zatrudnionych pracowało w usługach, w których największy udział miał sektor administracji publicznej, zwłaszcza MON (40% zatrudnionych w usługach), oraz handel (19,3%).

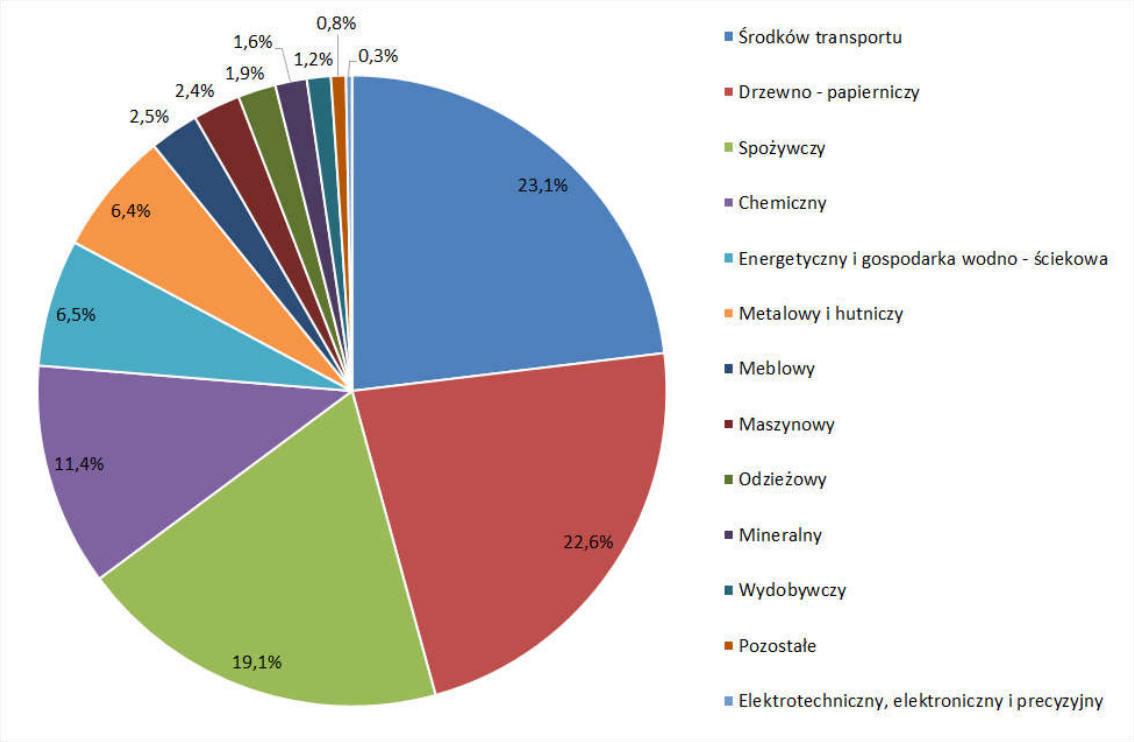
Ryc. 168. Zatrudnienie w powiatach drawskim, łobeskim i świdwińskim wg Sekcji PKD w 2015r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Struktura zatrudnienia w przemyśle wyraźnie wskazuje na cztery dominujące branże w przemyśle przetwórczym. Największy udział (23%) mają zakłady produkcji sprzętu transportu (produkcja podzespołów elektrycznych do wyposażenia pojazdów samochodowych), zlokalizowane w powiecie drawskim oraz przemysł drzewny (23%), który jest głównym pracodawcą powiatu łobeskiego (w powiecie drawskim na 2 miejscu). Przemysł przetwórstwa spożywczego skupia blisko 19% siły roboczej całego przemysłu, z czego połowa zatrudnionych jest w powiecie świdwińskim. W branży chemicznej (wyroby z gumy) pracuje 11% zatrudnionych w przemyśle, przede wszystkim w powiecie świdwińskim i łobeskim.

Ryc. 169. Zatrudnienie w przemyśle w powiatach drawskim, łobeskim i świdwińskim wg Sekcji PKD w 2015r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Najważniejsze cechy Obszaru Funkcjonalnego subregionalnego zespołu miast Strefy Centralnej wraz ze strefą dalszego oddziaływania:

- słaba dostępność do głównych miast województwa Szczecina i Koszalina,
- brak dużego miasta, ale znaczący potencjał ludnościowy leżących blisko siebie miast i całej strefy centralnej (blisko 140 tys. mieszkańców, z czego ok. 80 tys. w miastach),
- niekorzystne zjawiska demograficzne, depopulacja,
- stosunkowo równorzędna rola miast - bez jednego dominującego ośrodka,
- komplementarne wyposażenie miast strefy w usługi,
- brak większych zakładów przemysłowych i jednocześnie niekorzystne uwarunkowania dla rozwijania intensywnej gospodarki rolnej,
- zaniedbania i zniszczenia w tkance urbanistycznej miast, przy wciąż wielu zachowanych wartościowych elementach architektury i urbanistyki,
- niska aktywność społeczna i wysokie bezrobocie - szczególnie na obszarach byłych państwowych gospodarstw rolnych,
- duży potencjał krajobrazowy, turystyczny i uzdrowiskowy,
- znaczny udział obszarów chronionych w powierzchni obszaru - z jednej strony ograniczenia w inwestowaniu, z drugiej istotny walor dla gospodarki turystycznej.

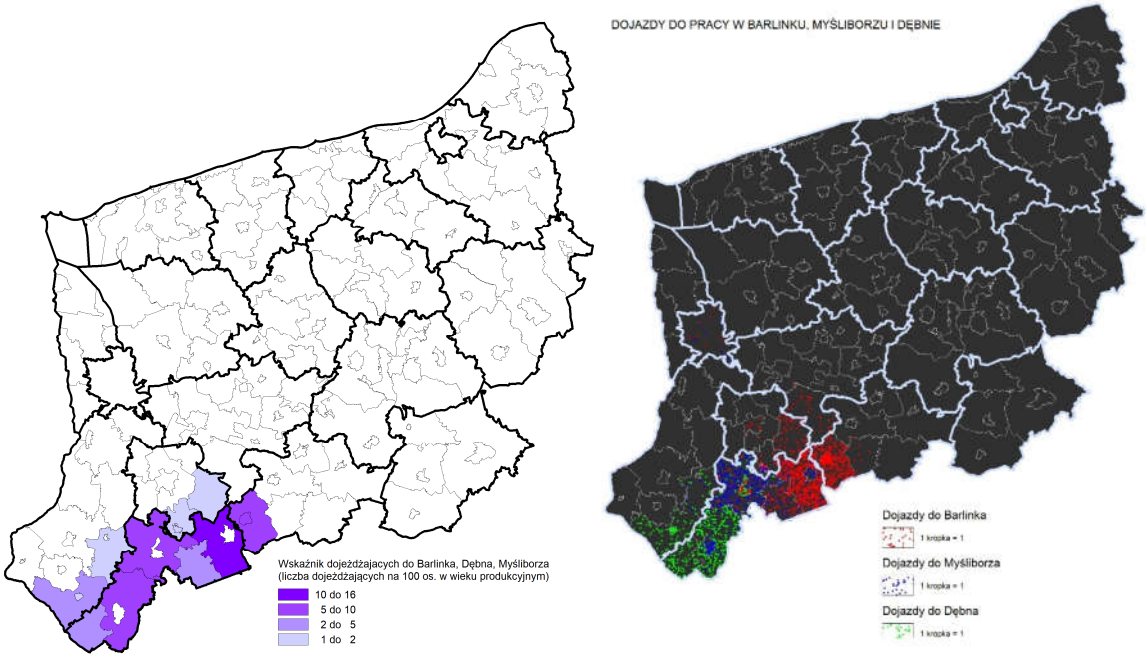
3.9.2.4. Obszar Funkcjonalny subregionalnego zespołu miast: Barlinek-Myślibórz-Dębno wraz ze strefą dalszego oddziaływania

Analiza syntetycznego wskaźnika obrazującego sytuację społeczną i gospodarczą województwa wskazuje na istnienie potencjalnego obszaru wzrostu na południu województwa, obejmującego gminy powiatu myśliborskiego. Trzon stanowią trzy miasta: Barlinek, Myślibórz, Dębno.

Bliskość większych ośrodków miejskich w województwie lubuskim - Gorzowa Wielkopolskiego i Kostrzyna nad Odrą oraz historyczne powiązania z okresu sprzed reformy administracyjnej powodują, że gminy powiatu myśliborskiego wykazują ciążenie w kierunku tych miast.

W celu zdelimitowania granic obszaru funkcjonalnego, zbadano dojazdy do pracy do głównych ośrodków miejskich: Myśliborza, Dębna i Barlinka. Zaobserwować można silne związki gmin Barlinek, Dębno, Myślibórz oraz Nowogródek Pomorski, a także powiązanie gminy Pełczyce z Barlinkiem.

Ryc. 170. Dojazdy do pracy do Barlinka, Myśliborza i Dębna w przeliczeniu na ludność w wieku produkcyjnym w liczbach bezwzględnych



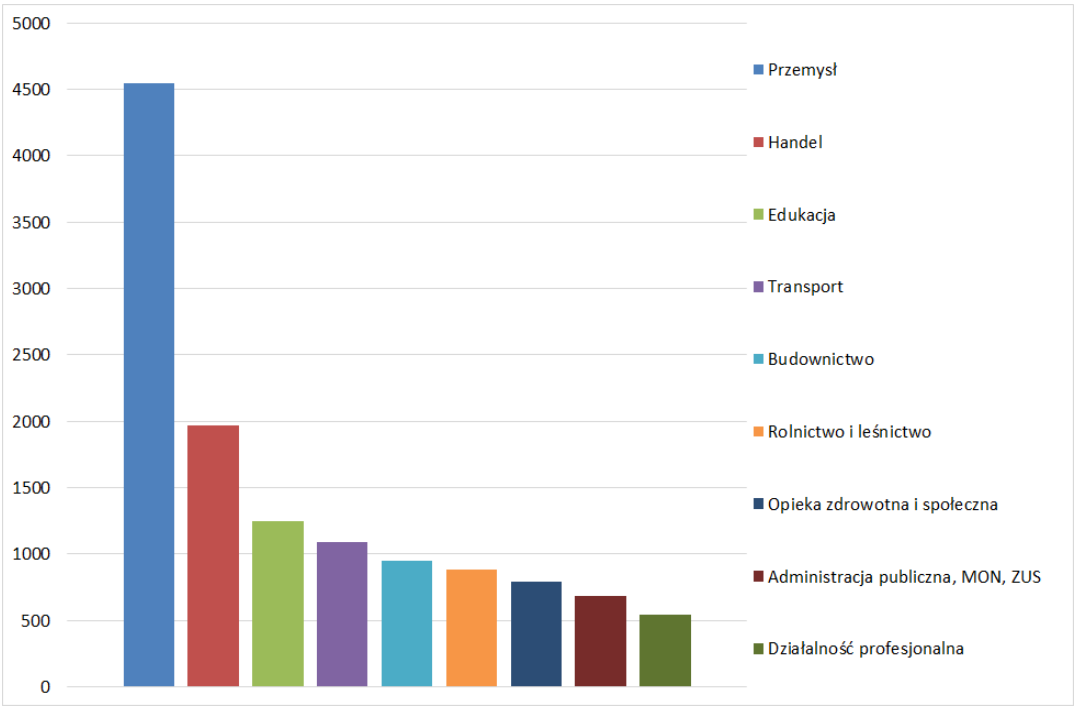
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie GUS, US

Analizując sytuację gospodarczą miast obszaru widać silną pozycję Barlinka, który, mimo iż nie jest miastem powiatowym, generuje najwięcej miejsc pracy dla mieszkańców gmin sąsiednich. Ponadto odznacza się najwyższym wskaźnikiem obrazującym unikalność usług spośród wszystkich miast województwa, niebędących siedzibami powiatów. Zlokalizowane tu są 3 z 4 zakładów (zatrudniających powyżej 250 osób) z branży drzewnej i rolnej. Na terenie Barlinka swoją siedzibę ma Gospodarczy Bank Spółdzielczy, który swoje oddziały ma w Szczecinie i w miejscowościach województwa lubuskiego.

Struktura gospodarcza wskazuje na duży udział przemysłu, w tym w szczególności drzewnego i meblarskiego. Łącznie, sektor zaliczany do inteligentnych specjalizacji Pomorza Zachodniego (produkty drzewno-meblarskie) zatrudnia 51,7% wszystkich zatrudnionych w przemyśle na terenie powiatu myśliborskiego. Większość pracuje w największym zakładzie produkcyjnym Barlinek S.A. Duży odsetek zatrudnionych w branży drzewno-meblarskiej odnotowano również w Dębnie, w którym zlokalizowane jest blisko 50 stolarni.

Kluczową jest również branża metalowa (ok. 11% zatrudnionych w przemyśle). Głównym zakresem działalności firm z branży metalowej jest produkcja gotowych wyrobów i artykułów metalowych oraz obróbka mechaniczna. Liczba firm produkcyjnych w tym sektorze rośnie.

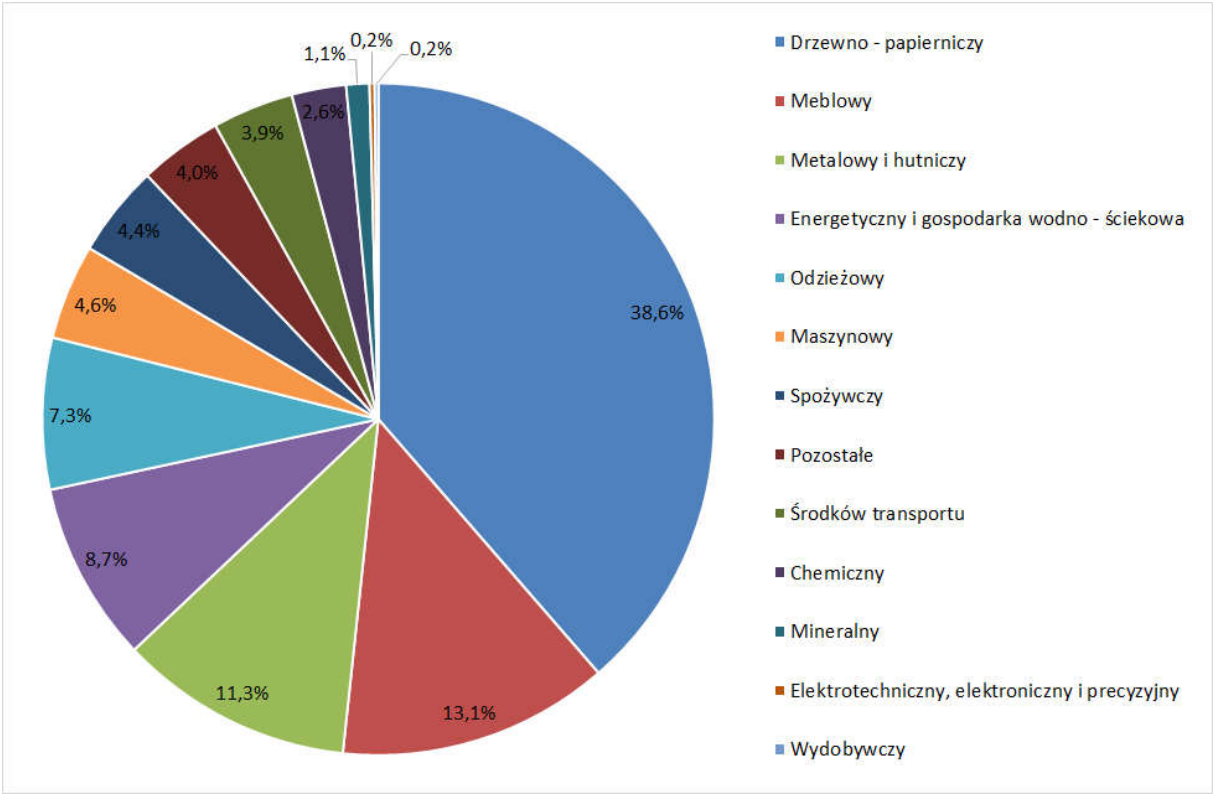
Ryc. 171. Zatrudnienie w powiecie myśliborskim wg PKD w 2015r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Duży odsetek zatrudnionych oraz przychodów notują przedsiębiorstwa z sekcji logistyczno-spedycyjnej. Branża rozwija się dynamicznie dzięki dogodnej lokalizacji, dużej liczbie kontrahentów oraz rosnącej liczbie stref inwestycyjnych.

Ryc. 172. Zatrudnienie w przemyśle w powiecie myśliborskim wg Sekcji PKD w 2015 r.

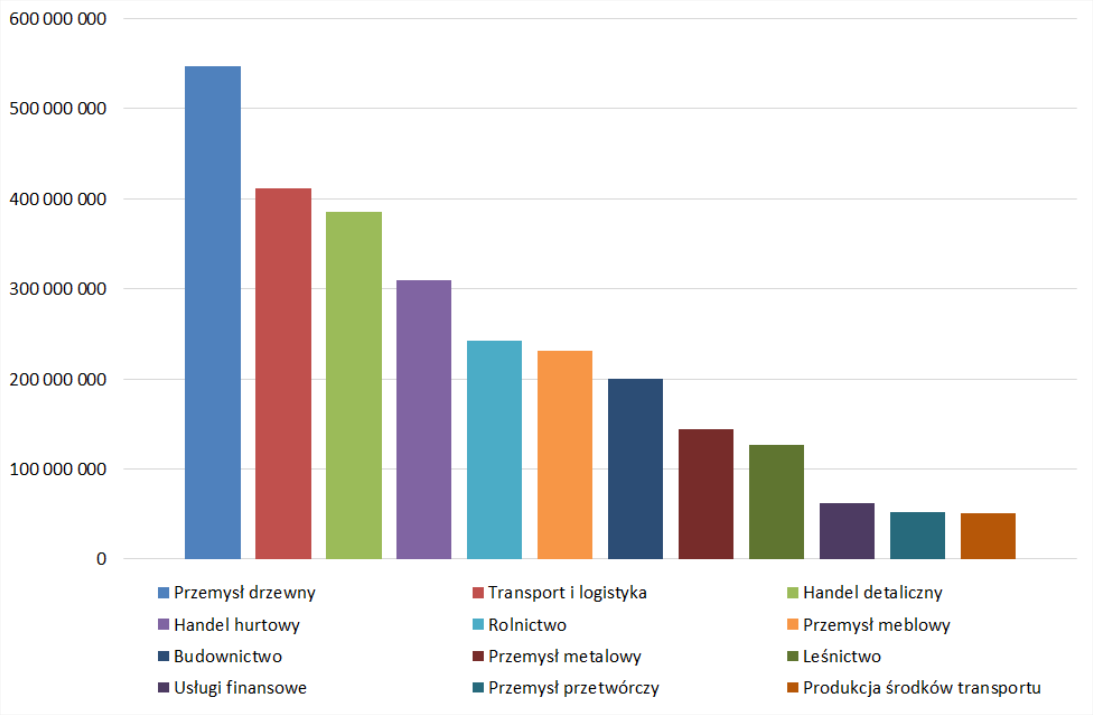


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Potencjalnie duże szanse rozwoju ma branża turystyczna, która przy odpowiednim wsparciu stanowiłaby dopełnienie oferty gospodarczej i dywersyfikowała źródła dochodu mieszkańców. Obszar bogaty jest w unikalne obiekty dziedzictwa kulturowego oraz miejsca umożliwiające obcowanie z przyrodą.

Przychód wszystkich przedsiębiorstw w 2015 r. wyniósł 3 235 mln zł. Analizy przychodu poszczególnych branż działalności gospodarczej wg PKD potwierdzają dominację przemysłu drzewnego (na poziomie 16,9%) w strukturze gospodarczej obszaru funkcjonalnego. Działalność wytwórcza związana z obróbką drewna na terenie obszaru funkcjonalnego ma kluczowe znaczenie również w skali województwa. Blisko 18,9% przychodu całej branży generowane jest przez zakłady zlokalizowane na terenie obszaru funkcjonalnego Barlinek-Myślibórz-Dębno, a dokładnie w gminie Barlinek. Duże obroty generują ponadto firmy transportowe oraz branża handlowa. Znaczącą rolę w obszarze odgrywają również branża rolnicza i handel hurtowy, z przychodem przekraczającym 100 mln zł oraz transport i logistyka.

Ryc. 173. Przychód przedsiębiorstw powyżej 50 mln zł w powiecie myśliborskim wg Sekcji PKD w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Najważniejsze cechy Obszaru Funkcjonalnego subregionalnego zespołu miast: Barlinek-Myślibórz-Dębno wraz ze strefą dalszego oddziaływania:

- obszar o względnie dobrej kondycji społeczno-gospodarczej,
- silnie rozwinięta produkcja produktów drzewno-meblarskich, zaliczanych do inteligentnych specjalizacji oraz ponadprzeciętne znaczenie transportu i logistyki,
- ważny (w skali regionu i kraju) ośrodek przemysłu wydobywczego na bazie zasobów gazu i ropy naftowej,
- zauważalne ciążenie w kierunku Gorzowa Wielkopolskiego i Kostrzyna nad Odrą,
- znaczący spadek udziału zatrudnionych w przemyśle.

3.9.3. Pozostałe obszary funkcjonalne o znaczeniu regionalnym

Obszary ujęte w typologii obszarów funkcjonalnych KPZK w dwóch grupach:

I. **Obszary funkcjonalne szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej**, do których zaliczono: tereny zamknięte, obszary ochrony gleb dla celów produkcji rolnej i obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi w skali dorzeczy.
II. **Obszary kształtowania potencjału rozwojowego wymagające programowania działań ochronnych**, do których zaliczono: obszary cenne przyrodniczo, obszary ochrony krajobrazów kulturowych, obszary ochrony i kształtowania zasobów wodnych.

Obszary te mają niezwykle istotne znaczenie dla polityki regionalnej kraju i województwa i stanowią swego rodzaju uwarunkowania, tło dla kształtowania polityki przestrzennej.

3.9.3.1. Obszary funkcjonalne szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej

Tereny zamknięte

Obszary istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa i obronności państwa. Zagadnienie dotyczy przede wszystkim terenów użytkowanych przez Siły Zbrojne RP. W kontekście przestrzennym istotne jest właściwe zagospodarowanie otoczenia na styku z terenami zamkniętymi i w ich strefach ochronnych, zapewniające warunki do utrzymania potencjału obronnego państwa i funkcjonowania sił zbrojnych.

W województwie zachodniopomorskim do ważniejszych obszarów zaliczyć należy tereny kompleksów wojskowych - jednostek i lotnisk wojskowych, poligonów garnizonowych i tzw. dużych poligonów, w tym Poligon Drawski (Centrum Szkolenia Wojsk Lądowych Drawsko), należący do największych w kraju.

Odpowiedzialnym za delimitację obszarów (terenów zamkniętych i ich stref ochronnych) jest Minister właściwy ds. obrony narodowej. Odpowiednie ustalenia w tym zakresie zostaną uwzględnione w PZPWZ w uzgodnieniu z przedstawicielem MON - Wojewódzkim Sztabem Wojskowym w Szczecinie.

Obszary ochrony gleb dla celów produkcji rolnej

Zgodnie z KPZK, w planie zagospodarowania przestrzennego województwa wyznacza się na zasadzie zalecenia obszary roślinnej rolniczej przestrzeni produkcyjnej, chronionej przed zmianą sposobu użytkowania gleb o najwyższej przydatności dla produkcji roślinnej.

Gleby województwa zachodniopomorskiego charakteryzują się dużym zróżnicowaniem typologicznym, różną wartością bonitacyjną i wynikającą stąd przydatnością glebowo-rolniczą. W ogólnej powierzchni użytków rolnych przeważają grunty orne stanowiące 78,8%, użytki zielone stanowią 20,7%, a sady 0,5%. Pod względem ogólnej jakości użytkowej zdecydowanie przeważają gleby średniej jakości (klasy IV).

Podstawą wydzielenia obszarów funkcjonalnych dla ochrony gleb jest waloryzacja rolniczej przestrzeni produkcyjnej wg Instytutu Uprawy Nawożenia i Gleboznawstwa w Puławach. W ramach wstępnej delimitacji obszarów funkcjonalnych wybrane zostały gminy o wskaźniku od 70,1 pkt jakości rolniczej przestrzeni produkcyjnej. Z waloryzacji województwa zachodniopomorskiego w ujęciu gminnym, wynika, że najwyższy wskaźnik jakości rolniczej (102,0 pkt) otrzymała gmina Warnice w powiecie pyrzyckim, a następnie gmina Pyrzyce (90,6 pkt). Siedem gmin uzyskało wskaźnik powyżej 80,0 pkt: Banie, Bielice, Kołbaskowo, Kozielice, Lipiany, Moryń i Przelewice, a 48 gmin. wskaźnik od 70,1 do 80,0 pkt - gminy w pasie nadmorskim, w południowo-zachodniej części województwa i niewielkie enklawy w części wschodniej (gminy Wałcz i Grzmiąca).

Przyjmuje się, iż obszar funkcjonalny ochrony gleb dla celów produkcji rolnej stanowić będą gminy o wskaźniku jakości rolniczej przestrzeni produkcyjnej powyżej 80 pkt.

Delimitacja obszarów funkcjonalnych w tym zakresie zostanie uwzględniona w PZPWZ.

Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi w skali dorzeczy

Obszar narażony na niebezpieczeństwo powodzi jest wyznaczony na podstawie wstępnej oceny ryzyka powodziowego. Dla tych obszarów sporządza się mapy zagrożenia powodziowego oraz mapy ryzyka powodziowego, które określają skalę ryzyka w powiązaniu z prawdopodobieństwem występowania zjawiska. Na podstawie wyżej wspomnianych map, sporządza się plany zarządzania ryzykiem powodziowym, których ustalenia wraz z mapami mogą być uwzględnione w planach zagospodarowania przestrzennego wszystkich szczebli oraz w innych aktach planistycznych, wskazanych przez ustawę Prawo wodne z 18 lipca 2001 roku. W związku z powyższym, określenie obszaru funkcjonalnego, jakim są obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi w skali dorzeczy, wynika z konieczności integrowania m.in. strategii i planów zagospodarowania przestrzennego województw z kompleksowymi, interdyscyplinarnymi działaniami zmniejszającymi ryzyko powodziowe na obszarach dorzeczy[77].

Podmiotem odpowiedzialnym za delimitację obszarów jest Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, działający w porozumieniu z Regionalnymi Zarządami i Urzędami Morskimi. Natomiast na podstawie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w planie zagospodarowania przestrzennego województwa określa się zwłaszcza obszary szczególnego zagrożenia powodzią[78].

[77] KPZK 2030, MP poz. 252, s.198-199

[78] Zgodnie z definicją ustawy (prawo wodne) są to:

- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi raz na 100 lat
- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi raz na 10 lat
- obszary między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wbudowano trasę wału przeciwpowodziowego, a także wyspy i przymuliska, o których mowa w art. 18., stanowiące działki

W województwie zachodniopomorskim zjawiska powodziowe występują zarówno w powiązaniu z siecią rzek i cieków, jak i wód morskich w pasie nadbrzeżnym i na obszarach ujściowych rzek. Istotnym elementem uwarunkowań środowiskowych wpływającym na wszelkiego rodzaju zjawiska powodziowe będą również prognozowane zmiany klimatyczne i wzrost intensywności ekstremalnych zjawisk pogodowych, a tym samym wzrost zagrożenia powodziami odsztormowymi.

Obszary funkcjonalne związane z występowaniem zagrożenia i ryzyka powodziowego będą obejmowały gminy, w granicach których zidentyfikowano takie zagrożenia i zostaną one ujęte w PZPWZ z uwzględnieniem zrealizowanych już rozwiązań systemowych w ramach ochrony przed powodzią.

3.9.3.2. Obszary kształtowania potencjału rozwojowego wymagające programowania działań ochronnych

Obszary te, zgodnie z KPZK, wyznacza się w celu dalszego rozwoju i wykorzystania potencjałów endogenicznych, związanych z istniejącymi w ich zasięgu zasobami kulturowymi lub naturalnymi. Są to obszary, wobec których konieczne jest stosowanie działań ochronnych, ograniczeń i wykluczeń funkcji oraz specyficznych form użytkowania, ze względu na ich wartość przyrodniczą, kulturową lub szczególne znaczenie dla ochrony zasobów naturalnych. Zaliczono do nich:

- **obszary cenne przyrodniczo** (w zakresie wyznaczania i kształtowania korytarzy i sieci ochrony przyrody),
- **obszary ochrony krajobrazów kulturowych** (w zakresie wyznaczania i kształtowania sieci ochrony krajobrazu kulturowego i zasad waloryzacji krajobrazów kulturowych),
- **obszary ochrony i kształtowania zasobów wodnych** (w zakresie wskazania obszarów ochrony wód).

Delimitacja i granice obszarów powinny być wyznaczone w PZPWZ na podstawie kryteriów wynikających z KPZK, stosownych przepisów odrębnych i wytycznych opracowanych odpowiednio przez ministra właściwego ds. środowiska przy udziale GDOŚ, RDOŚ, JST - w odniesieniu do obszarów przyrodniczych, ministra właściwego ds. kultury i dziedzictwa narodowego - w odniesieniu do obszarów kulturowych oraz ministrów właściwych ds. środowiska, ds. gospodarki wodnej, ds. rolnictwa i rozwoju wsi, ds. budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej - w odniesieniu do zasobów wodnych. Wytyczne te nie zostały dotąd opracowane i do czasu ich przygotowania obszary funkcjonalne zaliczane do tej grupy tematycznej będą wskazywane w PZPWZ na podstawie przyjętych parametrów opisanych w poszczególnych rozdziałach planu.

3.9.4. Obszary funkcjonalne - proces wdrażania

Przestrzeń województwa jest zróżnicowana pod względem społecznym, gospodarczym i przyrodniczym. Z tego powodu cele i działania polityki przestrzennej województwa muszą być również zróżnicowane - odpowiednie do zastanych uwarunkowań, istniejących potencjałów i barier rozwojowych zidentyfikowanych na poszczególnych terytoriach. Skuteczna realizacja polityki w tym zakresie wymaga identyfikacji tych obszarów, a następnie określenia i koordynacji celów, działań i narzędzi prowadzenia polityki. Terytorializacja polityki rozwoju realizowana jest przez wyznaczenie obszarów, w tym obszarów funkcjonalnych, w których ze względu na uwarunkowania lub potencjały konieczne jest zastosowanie zróżnicowanych celów i narzędzi, a także poprzez przypisanie konkretnym kierunkom polityki przestrzennej geograficznych preferencji ich realizacji.

Mając powyższe na uwadze określa się, poprzez wskazanie obszarów funkcjonalnych i ich granic (Ryc. 145.), wytyczne kształtowania polityki wobec przestrzeni województwa, co pozwoli na lepsze dostosowanie interwencji do potrzeb i predyspozycji konkretnych obszarów województwa i racjonalne wykorzystanie środków publicznych dostosowane do lokalnych potrzeb i potencjałów.

ewidencyjne

- pas techniczny w rozumieniu art. 36 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej

3.10. Infrastruktura bezpieczeństwa państwa; tereny zamknięte

3.10.1. Infrastruktura bezpieczeństwa państwa

Zapewnienie bezpieczeństwa państwa jest jednym z podstawowych celów rozwoju społeczno-gospodarczego. Dotyczy to nie tylko przedsięwzięć w sferze militarnej, ale bezpieczeństwa w rozumieniu skutecznej ochrony przed zagrożeniami ze strony sił przyrody, awarii, katastrof i terroryzmu.

Za bezpieczeństwo militarne państwa odpowiedzialne są Siły Zbrojne RP. Zapewnienie bezpieczeństwa w zakresie pozostałych zagrożeń spoczywa na administracji rządowej, samorządowej oraz innych podmiotach i instytucjach państwowych, a także na przedsiębiorcach, na których nałożono obowiązek realizacji zadań na rzecz obronności państwa.

Pozamilitarne zagrożenia bezpieczeństwa można podzielić na:

- zagrożenia związane ze zjawiskami pogodowymi: występowanie zjawisk powodziowych (na obszarach wskazanych na mapie planu), występowanie nagłych zjawisk pogodowych o charakterze katastroficznym (na obszarze całego województwa), występowanie innych nagłych zjawisk i sytuacji wynikających z uwarunkowań środowiskowych (na obszarze całego województwa włącznie z linią brzegową morza),
- zagrożenia związane z poważnymi awariami: zagrożenia związane z awariami przemysłowymi, skażeniami chemicznymi (zakłady produkcyjne wykorzystujące i produkujące substancje niebezpieczne, instalacje przesyłowe, porty i terminale przeładunkowe), zagrożenia związane z przewozem materiałów niebezpiecznych (sieć głównych dróg województwa, linie kolejowe, drogi wodne śródlądowe i morskie, głównie w bezpośrednim sąsiedztwie torów podejściowych do portów), zagrożenia wynikające z eksploatacji ropy, gazu (obszary górnicze eksploatacji prowadzonej na lądzie i wodzie, instalacje towarzyszące),
- zagrożenia związane z transportem: zagrożenia w ruchu drogowym (na wszystkich drogach i na skrzyżowaniach dróg z liniami kolejowymi), zagrożenia w ruchu lotniczym (głównie w strefie nalotów do lotnisk)
- zagrożenia związane z przestępczością,
- inne zdarzenia wynikające z działalności człowieka.

Prawidłowa identyfikacja potencjalnych źródeł zagrożeń stanowi kluczowy element budowy sprawnego systemu bezpieczeństwa, zarówno w sferze informacji, koordynacji, systemu łączności, rozmieszczenia właściwych służb, jak i odpowiedniego ich wyposażenia.

W infrastrukturze bezpieczeństwa państwa szczególną rolę odgrywają obiekty wojskowe wraz ze strefami ochronnymi. W województwie zachodniopomorskim do najważniejszych należą:

- poligony (Drawsko Pomorskie - w gminach Drawsko Pomorskie i Kalisz Pomorski, Wicko Morskie - w gminie Postomino, Nadarzyce - w gminach Czaplinek i Borne Sulinowo),
- jednostki wojskowe - kompleksy koszarowe,
- lotniska wojskowe (Świdwin, Mirosławiec, Darłowo, Świnoujście i Ziemsko),
- porty wojenne w Świnoujściu i w Kołobrzegu,
- obiekty techniczne,
- strzelnice garnizonowe,
- magazyny i składy,
- obiekty szkoleniowe.

Zgodnie z „Programem rozwoju Sił Zbrojnych RP w latach 2013-2022", Ministerstwo Obrony Narodowej dąży do utrzymania w regionie posiadanego potencjału sił i środków bojowych oraz do integracji zarządzania i administracji terenami zamkniętymi w ramach garnizonów: Choszczno, Drawsko Pomorskie, Kołobrzeg, Koszalin, Stargard, Szczecin, Trzebiatów, Złocieniec, Mirosławiec, Mrzeżyno, Świdwin, Wicko Morskie, Darłowo, Dziwnów, Świnoujście, Mosty i Wałcz.

Zgodnie ze *Strategią Bezpieczeństwa Narodowego RP* z 2014 r. nadrzędnym celem strategicznym Rzeczypospolitej Polskiej jest zapewnienie korzystnych i bezpiecznych warunków realizacji interesów narodowych przez eliminację zewnętrznych i wewnętrznych zagrożeń, redukowanie ryzyka oraz odpowiednie oszacowanie podejmowanych

wyzwań i umiejętne wykorzystanie pojawiających się szans. Do głównych celów strategicznych Rzeczypospolitej Polskiej w dziedzinie obronności należą:

1) zapewnienie niepodległości i suwerenności Rzeczypospolitej Polskiej, jej integralności i nienaruszalności granic,
2) obrona i ochrona wszystkich obywateli Rzeczypospolitej Polskiej,
3) tworzenie warunków do zapewnienia ciągłości realizacji zadań przez organy administracji publicznej oraz inne pomioty właściwe w obszarze bezpieczeństwa narodowego, w tym odpowiedzialne za funkcjonowanie gospodarki i innych obszarów istotnych dla życia i bezpieczeństwa obywateli,
4) tworzenie warunków do podwyższania zdolności obronnych państwa, jak też zapewnienie gotowości do realizacji obrony w układzie narodowym i sojuszniczym,
5) rozwijanie partnerskiej współpracy wojskowej z innymi państwami, zwłaszcza sąsiednimi,
6) realizacja zobowiązań wynikających z członkostwa Polski w NATO i Unii Europejskiej,
7) zaangażowanie w międzynarodowe operacje reagowania kryzysowego, prowadzone w pierwszej kolejności przez NATO i UE, a także przez ONZ czy w ramach doraźnych koalicji[79].

Ważną rolę w systemie obronnym państwa odgrywają tereny, obiekty, urządzenia i instalacje utrzymywane i rozwijane w ramach Sojuszu Północnoatlantyckiego. Najważniejsze kierunki dostosowywania infrastruktury wojskowej Sił Zbrojnych RP do wymagań NATO to:

1) systemy łączności i informatyki,
2) systemy dowodzenia i kierowania obrony powietrznej,
3) infrastruktura związana ze wsparciem dla sił reagowania NATO (lotniska, porty, składnice MPS itp.),
4) obszary infrastruktury szkoleniowej.

W ramach realizacji Programu Inwestycji NATO w Dziedzinie Bezpieczeństwa w obszarze województwa zachodniopomorskiego przewidziano do realizacji zadania związane z:

- budową i modernizacją składów MPS w Mirosławcu,
- remontem magazynu olejów i smarów na lotnisku w Mirosławcu,
- budową i modernizacją składów MPS na lotnisku w Świdwinie,
- budową magazynu olejów i smarów na lotnisku w Świdwinie,
- łącznością okrętów w bazach morskich w Porcie Wojennym w Świnoujściu.

Inwestycje te, jako istotne z punktu widzenia strategicznego, wymagają ujmowania ich w procedurze planowania zagospodarowania przestrzennego kraju na wszystkich jego poziomach, z uwzględnieniem przepisów o ochronie informacji niejawnych. Inwestycje składają się na Program Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP), wprowadzony w 2002 r. do rejestru programów rządowych, które zawierają zadania rządowe służące realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym.

3.10.2. Tereny zamknięte i ich strefy ochronne

Tereny zamknięte to, zgodnie z definicją zawartą w art.2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. *Prawo geodezyjne i kartograficzne* (tekst jednolity: Dz.U. z 2005 r. nr 240, poz.2027 z późn. zm.), tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone i ustalone w drodze decyzji przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych. W decyzji o ustanowieniu terenu zamkniętego określa się również jego granice.

Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 18 lipca 2003 r. w sprawie terenów zamkniętych niezbędnych dla obronności państwa (Dz.U. nr 141, poz.1368) porządkuje i określa kategorie terenów zamkniętych. Za takie tereny uznano w wyżej wymienionym rozporządzeniu:

1) tereny zajęte pod:
   - stanowiska kierowania państwem i stanowiska dowodzenia siłami zbrojnymi Rzeczypospolitej Polskiej w stanie zagrożenia bezpieczeństwa państwa i wojny,

[79] Strategia Obronności Rzeczypospolitej Polskiej – strategia sektorowa do Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej

- obiekty rozpoznania i walki radioelektronicznej oraz obrony powietrznej i przeciwlotniczej kraju,
- obiekty telekomunikacyjne służące do przekazywania informacji niejawnych stanowiących tajemnicę państwową,
- porty wojenne i urządzenia Marynarki Wojennej,
- lotniska wojskowe,
- składy i magazyny amunicji, uzbrojenia oraz materiałów pędnych i smarów,
- obiekty przeznaczone do produkcji materiałów i środków służących do celów obrony kraju,

2) tereny zamknięte przeznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego na cele, o których mowa w pkt1.

Minister Obrony Narodowej, zgodnie z art. 4, ust.2a wymienionej ustawy, ustalił tereny zamknięte w resorcie obrony narodowej decyzją nr 231/MON z dnia 14 lipca 2016 roku zmieniającą decyzję nr 42/MON z dnia 4 marca 2016 r.

Na terenie województwa zachodniopomorskiego zlokalizowanych jest 119 kompleksów wojskowych w zarządzie RZI[80] Szczecin, 1 kompleks w zarządzie RZI Gdynia oraz 1 kompleks w zarządzie WZ[81]I Poznań.

Oprócz wyżej wymienionych, do terenów zamkniętych zaliczone są wybrane tereny kolejowe oraz tereny ABW.

Część terenów zamkniętych wymaga ustanowienia stref ochronnych, w granicach których w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego ustala się stosowne ograniczenia w zagospodarowaniu i użytkowaniu terenu, w tym zakaz zabudowy. Konieczność ustalenia stref ochronnych terenów zamkniętych resortu obrony narodowej związana jest z uciążliwościami lub zagrożeniami powodowanymi przez materiały, sprzęt i instalacje wojskowe. W odniesieniu do samych terenów zamkniętych przyjęto zasadę uwzględniania w planach miejscowych jedynie zewnętrznych granic terenów, co zapewnia również ochronę informacji niejawnych dotyczących poszczególnych obiektów.

Na obszarze województwa jedynie 21% ogółu kompleksów wymagających ustanowienia stref ochronnych posiada je, włącznie z akceptacją samorządów terytorialnych co do ich zakresu. Dla 17% kompleksów trwa procedura ustanowienia stref, a pozostałe 62% wymaga wszczęcia postępowania.

Strefy ochronne ustanowione w gminnych dokumentach planistycznych posiadają następujące kompleksy: 6019 Świdwin, 4222 Darłowo, 1091 Choszczno, 5344 Pruszcz, 989 Mosty, 1219 Drawno.

Dla następujących kompleksów trwają procedury opracowywania gminnych dokumentów planistycznych, uwzględniających strefy ochronne: 4222 Darłowo, 1953 Kobylanka. 1995 Szczecin-Podjuchy, 4381 Karsibór, 5010 Oleszno.

Dla następujących kompleksów, opracowano wnioski o ustanowienie stref ochronnych i wysłano do odpowiednich władz gminnych : 989 Mosty, 1098 Złocieniec, 1219 Drawno, 1576 Koszalin, 1712 Mrzeżyno, 1985 Stargard, 1995 Szczecin-Podjuchy, 4186 Darżewo, 4222 Darłowo, 4381 Karsibór, 4388 Ognica, 5010 Oleszno, 5344 Pruszcz, 6009 Mirosławiec, 6019 Świdwin, 7160 Ustronie Morskie. Dla następujących kompleksów należy opracować wnioski o ustanowienie strefy ochronnych: 365 Złocieniec, 1299 Oleszno.

Rozmieszczenie terenów zamkniętych i ich stref ochronnych na obszarze województwa zachodniopomorskiego zostało określone na podstawie danych udostępnionych przez powiatowe ośrodki dokumentacji geodezyjno-kartograficznej, Rejonowy Zarząd Infrastruktury w Szczecinie oraz Wojewódzki Sztab Wojskowy w Szczecinie .

Zagospodarowanie przestrzenne musi uwzględniać wymagania systemu obronnego państwa i w wyniku właściwych ustaleń minimalizować konflikty w funkcjonowaniu terenów wojskowych i ich otoczenia.

[80] Rejonowy Zarząd Infrastruktury
[81] Wojskowy Zarząd Infrastruktury

3.11. Predyspozycje i bariery rozwoju przestrzennego województwa zachodniopomorskiego

Predyspozycje i bariery rozwoju przestrzennego województwa zachodniopomorskiego dotyczą wszystkich sfer gospodarki przestrzennej.

Predyspozycje

- Położenie województwa nad Bałtykiem, w bliskości brzegów Danii i Szwecji, sprzyjające budowaniu i wykorzystaniu relacji północ-południe (Skandynawia-Bałkany) w dziedzinie transportu, współpracy naukowo-technicznej i kulturalnej.
- Położenie województwa przy granicy z Niemcami i w niewielkiej odległości od Berlina, umożliwiające rozwój wielokierunkowej współpracy polsko-niemieckiej, w tym metropolitalnej.
- Dobra dostępność do portów morskich, podnosząca atrakcyjność inwestycyjną województwa dla przemysłu uzależnionego od transportu morskiego.
- Duży potencjał rozwoju i wzrost znaczenia branży logistycznej.
- Porty ujścia Odry - węzeł transportu multimodalnego w relacji północ-południe i w połączeniach żeglugowych śródlądowych z Europą Zachodnią; krajowe centrum odbioru gazu płynnego (LNG) i potencjał rozwojowy portu zewnętrznego w Świnoujściu.
- Udział Szczecina w sieci krajowych metropolii, umożliwiający rozwój funkcji metropolitalnych miasta i jego otoczenia.
- Wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe województwa: wybrzeże morskie i duża liczba akwenów, sprzyjające rozwojowi turystyki pobytowej i wodnej.
- Nadwodne obszary poprzemysłowe, zwłaszcza w Szczecinie, umożliwiające wprowadzenie przemysłów wysokich technologii i innowacyjnych.
- Wysoka atrakcyjność inwestycyjna Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.
- Rozwój parków przemysłowych i specjalnych stref ekonomicznych na obszarze całego województwa, zwiększających zatrudnienie i wdrażających innowacyjne technologie.
- Przestrzenny i techniczny potencjał małych portów morskich na wybrzeżu Bałtyku do wykorzystania dla rozwoju lokalnej działalności gospodarczej.
- Uzdrowiska - oferta turystyczna i opieka zdrowotna.
- Znaczne zasoby użytków rolnych, umożliwiające intensywny rozwój produkcji rolnej i hodowli o zróżnicowanym profilu.
- Duże zasoby leśne stwarzające możliwości rozwoju branży drzewnej, turystyki i rekreacji.
- Dobre warunki naturalne do rozwoju energetyki wiatrowej, geotermii i pozyskiwania energii z biomasy na przeważającym obszarze województwa.

Bariery

- Słabe kontakty województwa zachodniopomorskiego i miasta Szczecina z regionem Øresund, zwłaszcza z Kopenhagą.
- Peryferyjne w stosunku do centrum Polski położenie województwa, powodujące oddalenie od głównych procesów gospodarczych, decyzyjnych i krajowych rynków zbytu.
- Brak wysokiej jakości połączeń komunikacyjnych - kolejowych i drogowych - portów ujścia Odry z ich głębokim zapleczem lądowym na Śląsku, w Republice Czeskiej, Austrii, na Słowacji; ograniczona żeglowność na Odrzańskiej Drodze Wodnej i brak kanału Odra-Dunaj.
- Utrudniona dostępność do portów ujścia Odry od strony wody (za płytkie tory podejściowe), obniżająca ich konkurencyjność wobec portów niemieckich.

- Odpływ mieszkańców województwa, zwłaszcza młodych, do innych województw i za granicę, przy jednoczesnym spadku przyrostu naturalnego (zwłaszcza w miastach) i starzeniu się populacji.
- Acentralny układ sieci osadniczej, polaryzacja sieci w dwóch obszarach leżących przy granicy województwa (Szczecin, Koszalin) ze słabą dostępnością do nich dużej części województwa.
- Brak w województwie instytutów naukowych rangi krajowej; ograniczone kontakty uczelni zachodniopomorskich z uczelniami w Polsce i za granicą, niska atrakcyjność akademicka uczelni zachodniopomorskich w skali kraju.
- Niska aktywność ekonomiczna w centralnej, południowej i wschodniej części województwa; niskie kwalifikacje bezrobotnych na obszarach o najwyższym bezrobociu.
- Brak w województwie dużych zakładów przemysłowych o innowacyjnej technologii; brak placówek prowadzących działalność projektową i naukowo-badawczą dla przemysłu.
- Ograniczony zasięg i zadania komunikacji publicznej, z wyeliminowaniem większości lokalnych połączeń kolejowych, powodujące utrudnienie dostępu z terenów wiejskich, małych i średnich ośrodków do dużych miast.
- Niski poziom bezpieczeństwa zasilania w energię elektryczną w zachodniej części województwa; deficyty energii elektrycznej w pasie wybrzeża.
- Deformacja krajobrazu przyrodniczego i kulturowego oraz degradacja obszarów miejskich w wyniku niewłaściwej lokalizacji inwestycji wielkokubaturowych, wielkoprzestrzennych i dominant wysokościowych, obniżająca atrakcyjność i wartość użytkową terenów.

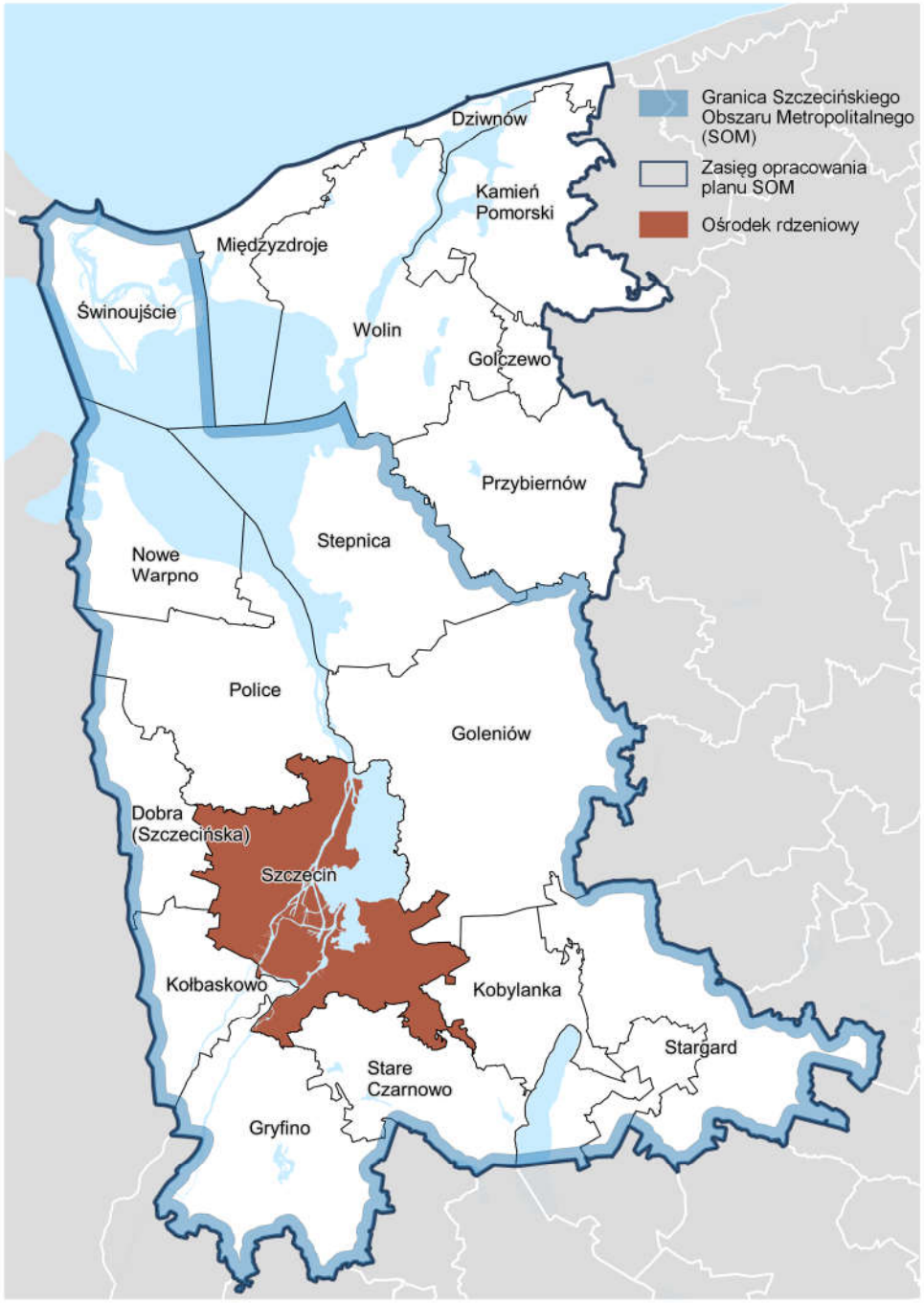
4. OBSZAR FUNKCJONALNY SOM

Obszar funkcjonalny SOM stanowi szczególny przypadek miejskiego obszaru funkcjonalnego, dla którego ustalono ustawowy[82] obowiązek sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego, stanowiącego część planu zagospodarowania przestrzennego województwa.

Obszar funkcjonalny SOM został określony przy uwzględnieniu wytycznych zawartych w projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie szczegółowych warunków określania obszarów funkcjonalnych i ich granic (projekt z maja 2015 r.). Nie uwzględniają one jednak szczególnych uwarunkowań przestrzennych i społeczno-gospodarczych regionu oraz funkcjonującej od wielu lat współpracy jednostek samorządu terytorialnego w ramach budowy wspólnej strategii rozwoju obszaru metropolitalnego. W związku z tym przyjęto, iż miejski obszar funkcjonalny Szczecina (Szczeciński Obszar Metropolitalny - SOM) obejmuje swym zasięgiem gminy członkowskie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (wg stanu na 2015 r.) miejskie (Szczecin, Stargard i Świnoujście), miejsko-wiejskie (Goleniów, Gryfino, Police, Stepnica i Nowe Warpno) oraz wiejskie (Stargard, Kobylanka, Stare Czarnowo, Dobra i Kołbaskowo).

[82] Art. 39 ust. 6 ustawy o pizp - dla miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego uchwala się plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego - jako część planu zagospodarowania przestrzennego województwa

Ryc. 174. Zasięg Planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (zasięg planu SOM)



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Ze względu na uwarunkowania:

– przyrodnicze (ujście Odry, Zalew Szczeciński wraz ze Świną, Dziwną, Zalewem Kamieńskim),
– infrastrukturalne (np. porty, linie kolejowe, drogi wodne, drogi),
– społeczno-gospodarcze (np. zależności w sieci osadniczej, dojazdy do pracy),

zasięg Planu Zagospodarowania Przestrzennego SOM obejmuje szerszy obszar. Jest on powiększony o gminy: Dziwnów, Kamień Pomorski, Międzyzdroje, Wolin, Przybiernów oraz miejscowość Wysoką Kamieńską (Ryc. 174.).

SOM, ze względu na przygraniczne położenie, jest jednocześnie częścią znacznie szerszego obszaru funkcjonalnego wykraczającego zasięgiem na terytorium RFN - Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina (TRMS). Obszar ten został objęty pracami planistycznymi w ramach wspólnej polsko-niemieckiej koncepcji rozwoju TRMS.

Powierzchnia planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego wynosi 374293 ha (w tym obszar SOM 279451 ha), co stanowi 16,3% powierzchni całego województwa.

4.1. Szczecin w przestrzeni polskiej i europejskiej

Szczecin jest miastem rdzeniowym jednego z metropolitalnych europejskich obszarów wzrostu (Atlas ESPON, listopad 2014). Według klasyfikacji przyjętej dla tych obszarów należy - podobnie jak inne polskie metropolie, z wyjątkiem Warszawy - do tzw. „MEGA - second-tier city", w których restrukturyzacja gospodarcza i zmiana profilu mogłyby zwiększyć perspektywy wzrostu oraz usprawnić połączenia w ramach szerszych sieci.

Najbliższą względem Szczecina europejską metropolią z miastem stołecznym jest Berlin, z którym Szczecin utrzymuje intensywne kontakty na wielu płaszczyznach. Pozycja Berlina w tym układzie jest dominująca. Równie wysoką rangę ma leżąca po drugiej stronie Bałtyku Kopenhaga. W przeszłości silne powiązania ze Szczecinem miała też Praga; a ich odnowienie jest wciąż potrzebne i możliwe. Inną dużą metropolią stosunkowo nieodległą jest Hamburg.

Stolica Danii wraz ze szwedzkim miastem Malmö oraz innymi mniejszymi ośrodkami położonymi nad Sundem tworzy od 1 stycznia 2016 r. region Greater Copenhagen & Skåne (wcześniej zwany regionem Øresund), który ze względu na wysoki poziom zaawansowania technicznego i naukowego jest jednym z najbardziej rozwiniętych obszarów w Europie Środkowo-Wschodniej i w Regionie Morza Bałtyckiego. Region Greater Copenhagen & Skåne wykazuje wyraźne ciążenie w kierunku południowym, co powinno być uważane za szansę rozwojową dla Szczecina i Świnoujścia zarówno w dziedzinie transportu, jak i innych metropolitalnych powiązań sieciowych. Jednak w dokumentach projektu VASAB, prognozujących kierunki rozwoju Regionu Morza Bałtyckiego do roku 2030, Szczecin wskazywany jest jako węzeł regionalny powiązany z Berlinem.

Położenie geograficzne z dostępem do Bałtyku predysponuje Szczecin do odgrywania roli węzła transportowego na osi północ-południe, a położenie w bezpośrednim sąsiedztwie granicy polsko-niemieckiej rozciąga zasięg wpływu metropolii na obszary po stronie niemieckiej.

Naturalną funkcją Szczecina w układzie krajowym, wynikającą z jego nadmorskiego położenia, jest funkcja portowa. Szczecin wraz ze Świnoujściem stanowią największy zespół portowy między Gdańskiem i Gdynią a Lubeką.

Ze względu na stosunkowo duże oddalenie od innych krajowych metropolii - Poznania, Gdańska, duopolu Bydgoszcz-Toruń i Wrocławia - Szczecin jest ośrodkiem generowania funkcji metropolitalnych w Polsce Północno-Zachodniej. Na początku drugiej dekady XXI w. miasto utraciło znaczenie jako silny ośrodek przemysłowy, zwłaszcza stoczniowy, jednak pełnione przezeń funkcje usługowe i gospodarcze nadal oddziałują stymulująco na gospodarkę w tej części kraju.

Szczecin jest również ośrodkiem intensywnej współpracy transgranicznej z Niemcami i siedzibą Euroregionu Pomerania. Bardzo słabo wykorzystane są możliwości współpracy gospodarczej i naukowej przez Bałtyk, z regionami Danii i Szwecji, a rozwój współpracy z regionami leżącymi na południe od Polski zawiera się w inicjatywie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65), praktycznie bez rzeczywistych efektów.

W województwie zachodniopomorskim Szczecin, jako stolica województwa, jest głównym ośrodkiem administracyjnym, gospodarczym, naukowym, kulturalnym, medycznym; wiedzie również prym w innych dziedzinach. Dominacja Szczecina nad resztą regionu jest wyraźna. Miasto skupia blisko jedną czwartą ogólnej liczby mieszkańców województwa, ponad trzy czwarte ogólnej liczby studentów, jedną trzecią personelu lekarskiego i wytwarza ponad jedną trzecią regionalnego produktu krajowego brutto.

Strategia rozwoju Szczecina przypisuje głównemu miastu województwa rolę ośrodka integracji europejskiej, ponadregionalnego centrum południowego Bałtyku - wspólnoty mieszkańców wykorzystującej do zrównoważonego i trwałego rozwoju tradycję historyczną, walory środowiska przyrodniczego oraz swoje nadodrzańskie położenie.

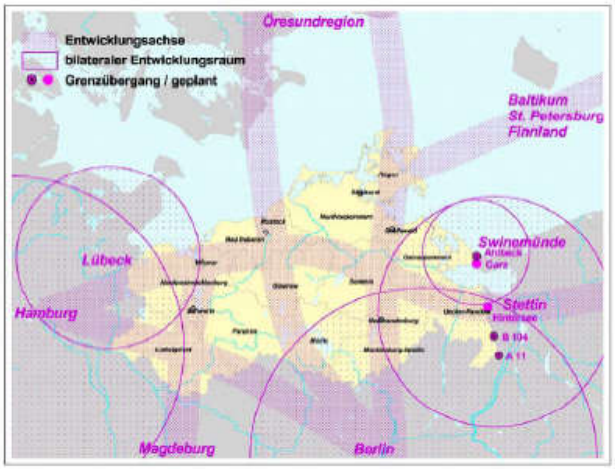
Szczecin jest miastem rdzeniowym nie tylko Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, ale i większej struktury przestrzennej - *Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina*. Jest to obszar, którego przewagi rozwojowe, przekładające się m.in. na lokalizację działalności gospodarczej, rozwój kultury, silną współpracę społeczno-gospodarczą, potencjał siły roboczej i nowe inwestycje, wynikają z bliskości metropolii Szczecina. Dąży się do tego, aby funkcje metropolitalne Szczecina z zakresu m.in. transportu, gospodarki, badań czy rozwoju obejmowały również otoczenie miasta po polskiej i niemieckiej stronie. Granica TRMS zmienia się w zależności od rozpatrywanych zagadnień, jednakże nie wykracza poza granice administracyjne województwa zachodniopomorskiego - po stronie polskiej oraz Regionalnego Związku Planistycznego Pojezierza Meklemburskiego (Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte), Regionalnego Związku Planistycznego Pomorza Przedniego (Regionaler Planungsverband Vorpommern) oraz Regionalnego Związku Planistycznego Uckermark-Barnim (Regionale

Planungsgemeinschaft Uckermark- Barnim) - po stronie niemieckiej. Priorytety rozwoju polskiej części TRMS są tożsame z priorytetami rozwoju SOM. Rozciągnięcie i dostosowanie tych kierunków działań na obszary po drugiej stronie granicy może dokonać się we współpracy z niemieckimi krajami związkowymi, powiatami i gminami i oznaczać będzie rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina oraz podniesienie rangi miasta i całego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego tak w układzie krajowym, jak i międzynarodowym.

Znaczenie Szczecina w polsko-niemieckim obszarze powiązań w perspektywie roku 2030 zostało wyeksponowane w projekcie „Koncepcji Przyszłości 2030" (Zukunftkonzept 2030). Koncepcja ta dotyczy obszaru położonego w granicach Meklemburgii-Pomorza Przedniego, Brandenburgii, Berlina i Saksonii po stronie niemieckiej oraz po stronie polskiej w granicach województw: dolnośląskiego, lubuskiego, zachodniopomorskiego i wielkopolskiego. Szczecin jest tutaj pokazywany obok Berlina, Wrocławia, Poznania, Drezna jako część podstawowej struktury funkcjonalno-przestrzennej tworzonej przez sieć największych miast. Koncepcja zakłada m.in. rozwój systemów transportowych drogowych i kolejowych w celu zbliżenia czasowego tych miast, poprawy dostępności wewnątrz obszaru oraz poprawy dostępności tego terytorium z pozostałych części Europy i świata. Dokument uwzględnia polską Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK) oraz obecnie aktualizowane niemieckie wizje rozwoju przestrzennego (Leitbilder der Raumentwicklung).

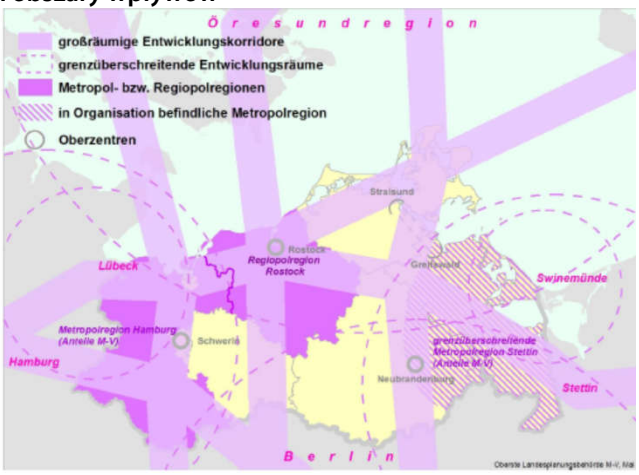
Szczecin jako miasto wojewódzkie położone w odległości ok. 14 km od granicy z Niemcami jest uwzględniane w politykach przestrzennych krajów związkowych Meklemburgii Pomorza Przedniego oraz Berlina i Brandenburgi. W Programie Rozwoju Landu Meklemburgia-Pomorze Przednie (2005) wskazuje się na potrzebę współpracy bilateralnej z Polską, szczególnie ze Szczecinem oraz obszarem rozwojowym Świnoujścia w ramach włączenia w sieć europejską i ponadregionalną (Ryc. 2.). Projekt aktualizacji Programu Rozwoju Landu M-PP dodatkowo kładzie nacisk na potrzebę wzmocnienia współpracy i usieciowienia w zakresie badań i rozwoju w obszarze Morza Bałtyckiego oraz przestrzennie określa zasięg współpracy związków planistycznych w ramach TRMS (Ryc. 176.).

Ryc. 175. Wielkoprzestrzenne osie rozwojowe, rozwój bilateralny i ponadgraniczny w stronę Polski



Źródło: Program Rozwoju Landu Meklemburgia-Pomorze Przednie (2005) - projekt

Ryc. 176. Wielkoprzestrzenne korytarze rozwojowe i obszary wpływów



Źródło: Program Rozwoju Landu Meklemburgia-Pomorze Przednie (2015) - projekt

4.2. Szczeciński Obszar Metropolitalny w krajowej polityce przestrzennej i regionalnej

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 nie wyznacza zasięgu obszarów funkcjonalnych ośrodków metropolitalnych, powierzając to zadanie planom zagospodarowania przestrzennego województw. Umieszcza Szczecin wśród dziesięciu krajowych ośrodków metropolitalnych. Ośrodki te m.in. odgrywają znaczącą rolę w gospodarce kraju, charakteryzują się wysoką dostępnością transportową, aktywnie uczestniczą we współpracy międzynarodowej.

Gminy SOM mają wysoce zróżnicowane relacje z miastem rdzeniowym. Obok gmin o przewadze funkcji miejskich i przemysłowych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym znajdują się gminy typowo rolnicze i leśne, a obok gmin sąsiadujących ze Szczecinem - gminy oddalone od niego o ponad 90 km.

KPZK 2030 za metropolie krajowe uznaje te ośrodki (wraz z ich obszarami funkcjonalnymi), które stanowią centra zarządzania gospodarczego na poziomie co najmniej krajowym, mają duży potencjał gospodarczy, atrakcyjność inwestycyjną i dobre powiązania komunikacyjne, oferują szereg usług wyższego rzędu w różnych dziedzinach, wchodzą w relacje międzynarodowe, są też atrakcyjne pod względem turystycznym. Szczeciński Obszar Metropolitalny spełnia te wymagania, jak również szczegółowe kryteria wyznaczone w KPZK 2030 dla ośrodków metropolitalnych, takie jak liczba ludności, zatrudnienie w sektorze usług rynkowych, liczba studentów, lokalizacja portu lotniczego, lokalizacja hoteli cztero- i pięciogwiazdkowych i inne. Funkcje metropolitalne, które w głównej mierze pełni Szczecin, są w niektórych dziedzinach (np. gospodarczej, transportowej, turystycznej) uzupełniane przez inne gminy SOM.

W kierunkach działań polityki przestrzennej KPZK 2030 nakłada na obszary funkcjonalne (metropolitalne), w tym i na SOM, obowiązek przygotowania planu zagospodarowania całego obszaru w celu wzmocnienia jego integracji wewnętrznej, a także postuluje wspieranie funkcji metropolitalnych o znaczeniu międzynarodowym i rozwój powiązań funkcjonalnych metropolii sieciowej - krajowych (z Poznaniem, i słabszych z Gorzowem Wielkopolskim, Zieloną Górą, Bydgoszczą, Koszalinem, Gdańskiem) i zagranicznych (z Berlinem i Kopenhagą). Szczeciński Obszar Metropolitalny uważany jest w KPZK 2030 za ośrodek niewykorzystujący w pełni walorów położenia przygranicznego. Dokument zakłada, że do 2030 r. SOM będzie miał połączenia drogami ekspresowymi w kierunku Zielonej Góry, Bydgoszczy i Wrocławia oraz liniami kolejowymi dostosowanymi do prędkości 200 km/godz. z Zieloną Górą, Poznaniem i Gdańskiem.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie wymienia wzmacnianie funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich i integrację ich obszarów funkcjonalnych jako podstawowe działanie w realizacji pierwszego z trzech celów strategicznych rozwoju regionalnego - wspomagania wzrostu konkurencyjności regionów. Aby osiągnąć ten cel niezbędne jest zapewnienie efektywnych połączeń transportowych z centrum kraju, z najważniejszymi ośrodkami krajowymi i zagranicznymi, co w układzie krajowym odnosi się też do Szczecina i jego obszaru metropolitalnego. Również zadanie poprawy dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, jako warunek rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji w skali regionalnej, w szczególny sposób dotyczy Szczecina i województwa zachodniopomorskiego. Znaczna część województwa wskazana została w dokumencie jako jeden z obszarów strategicznej interwencji polityki regionalnej na rzecz poprawy tej dostępności. Z kolei do obszaru strategicznej interwencji na rzecz restrukturyzacji i rewitalizacji miast zaliczone zostały trzy miasta SOM - Stargard, Szczecin i Świnoujście - ze względu na zmianę (utratę) dotychczasowych funkcji społeczno-gospodarczych, potrzebę restrukturyzacji i rewitalizacji. Wreszcie, SOM znalazł się na obszarze strategicznej interwencji obejmującym obszary przygraniczne.

Dokument regionalny *Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020* wyodrębnia Szczecin wraz z otaczającymi go gminami i Stargardem (miastem i gminą wiejską) jako obszar metropolitalny - jeden z sześciu obszarów wielkoprzestrzennych w województwie - charakteryzujący się koncentracją procesów urbanizacyjnych i wielofunkcyjnym rozwojem. Rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina jest jednym z celów kierunkowych sformułowanych w strategii. Ma on być realizowany w ścisłym powiązaniu ze Szczecińskim Obszarem Funkcjonalnym, uwzględniając potencjał, potrzeby i rolę poszczególnych gmin SOM. Wymaga to podejmowania wspólnych inwestycji, usprawnienia komunikacji w obrębie SOM, budowy wspólnej i komplementarnej oferty edukacyjnej, naukowej, kulturowej, zdrowotnej oraz innych usług. Strategia zakłada też działania na rzecz włączenia obszaru metropolitalnego w międzynarodową sieć współpracy z udziałem innych metropolii europejskich, w szczególności bałtyckich.

Dokumentem programowym dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego jest też - w pewnej mierze - *Strategia rozwoju Polski Zachodniej 2020*, przyjęta przez Radę Ministrów 30 kwietnia 2014 r. Dokument odwołuje się do ustaleń *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie* i *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* oraz do planów zagospodarowania przestrzennego województw, ale wśród celów

szczegółowych umieszcza zapisy dotyczące rozwoju funkcji metropolitalnych w układzie makroregionalnym. W tym celu, w dokumencie postuluje się zawiązywanie porozumień i partnerstw pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi. Należy wzmacniać potencjał Wrocławia, Poznania i Szczecina (z jego unikalną funkcją transgraniczną), wykorzystując możliwości wynikające z sieciowania współpracy tych trzech ośrodków, oraz Opola, Zielonej Góry i Gorzowa Wielkopolskiego. Ponadto za niezbędne uważa się wzmacnianie funkcji bramowej Szczecina i Świnoujścia przez aktywne uczestnictwo w pracach nad strategią rozwoju Morza Bałtyckiego oraz poprawienie jakości powiązań portów z zapleczem.

Obszar metropolitalny Szczecina - rozpatrywany w ramach szerszej struktury Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina - został wymieniony jako jeden z jedenastu obszarów priorytetowych zidentyfikowanych w Studium integracji polskiej części pogranicza Polski i Niemiec IPPON. Opracowanie to stanowi instrument współpracy międzyregionalnej i koordynacji polityki rozwoju. Zgodnie z założeniem, wyniki Studium mają być pomocne w podejmowaniu decyzji na wszystkich poziomach zarządzania rozwojem.

Na obszarze funkcjonalnym Szczecina od ponad dziesięciu lat aktywnie działa Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM), które jest organem współpracy Szczecina i jednostek samorządu terytorialnego leżących w jego obszarze funkcjonalnym. W ramach swoich działań SSOM przygotowało m.in.:

– *Strategię rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* (wrzesień 2014). Strategia skupia się na sposobach skutecznego podnoszenia jakości usług publicznych. Dokument wskazuje strategiczne kierunki rozwoju w skali całego obszaru metropolitalnego do 2020 r. i zakłada wspieranie działania poszczególnych samorządów w rozwiązywaniu ponadlokalnych problemów oraz budowę potencjału społeczno-gospodarczego obszaru tworzonego przez wszystkie gminy Stowarzyszenia SOM.
– *Strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego* przyjętą Uchwałą nr 3/1/2016 z dnia 18 stycznia 2016 r. przez Walne Zebranie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego z siedzibą w Szczecinie. Przy pomocy instrumentu ZIT, partnerstwa jednostek samorządu terytorialnego miast i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie mogą realizować wspólne przedsięwzięcia, wychodzące poza ramy granic administracyjnych poszczególnych JST i zwiększyć możliwości oddziaływania projektów unijnych. Nadrzędnym celem realizacji ZIT jest zatem zwiększenie zaangażowania jednostek samorządu terytorialnego z obszaru charakteryzującego się powiązaniami funkcjonalnymi, wspólnym potencjałem oraz takimi problemami, w zarządzanie środkami z funduszy UE, ale też własnymi zasobami, na rzecz wdrożenia spójnych i komplementarnych projektów realizujących wspólną wizję rozwojową.

4.3. Główne uwarunkowania przestrzenne Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

4.3.1. Sieć osadnicza i struktura funkcjonalno-przestrzenna

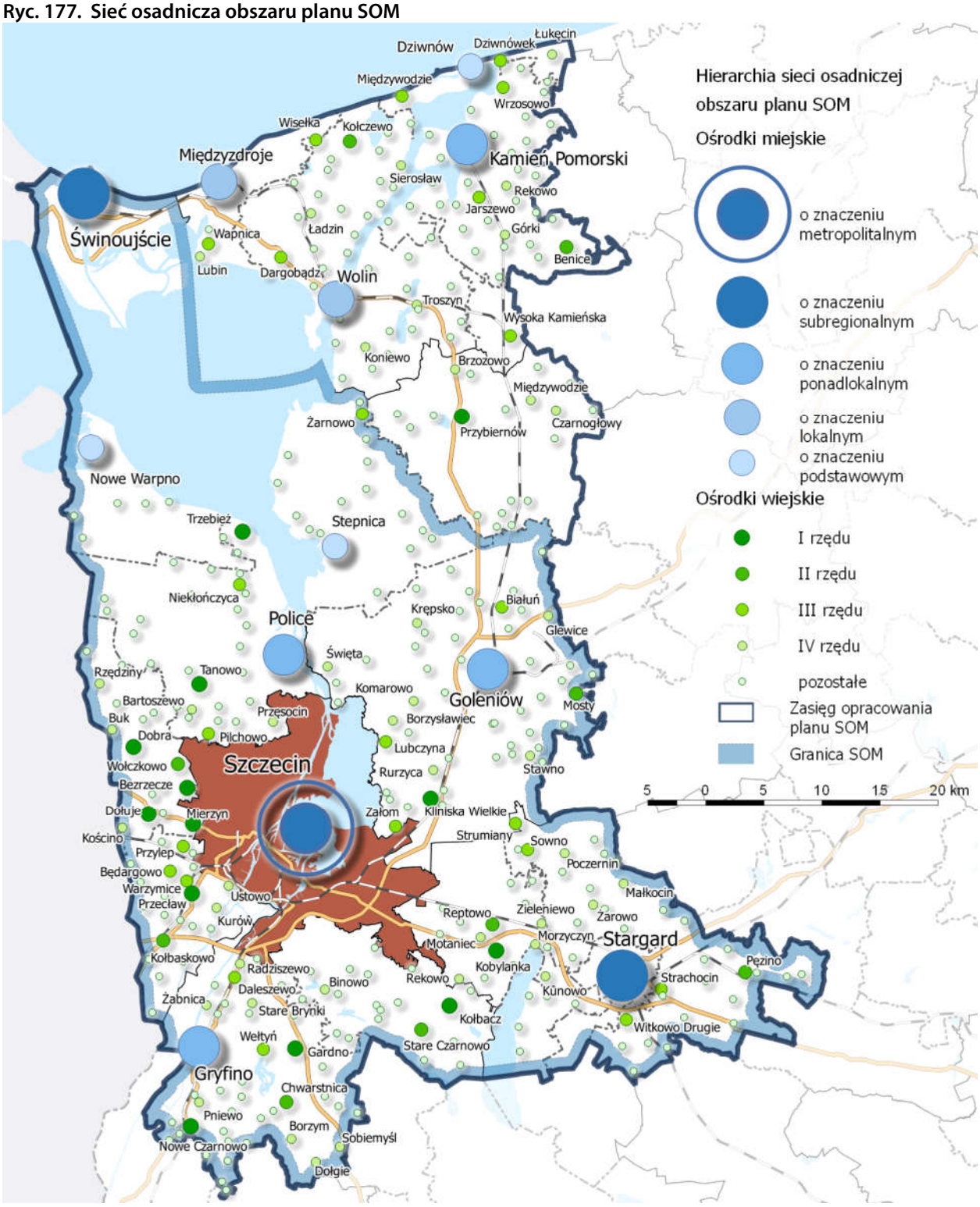
Sieć osadnicza

Sieć osadnicza MOFOW - Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego tworzy policentryczny układ z centralnym rdzeniem - miastem Szczecinem, pięcioma miastami średniej wielkości (Police, Goleniów, Gryfino, Stargard, Świnoujście) oraz dwoma małymi miastami: Nowym Warpnem i Stepnicą. Obszar planu obejmuje dodatkowo cztery miasta położone w estuarium Odry tj. Wolin, Kamień Pomorski, Międzyzdroje i Dziwnów. Dopełnieniem układu osadniczego obszaru planu jest wiejska sieć osadnicza składająca się z 386 miejscowości.

W oparciu o współczynnik unikalności usług jednostki osadnicze leżące w granicach planu SOM można podzielić na następujące klasy hierarchii sieci osadniczej:

1) miasta:
   - ośrodek wojewódzki o znaczeniu metropolitalnym: Szczecin wraz z ośrodkami dzielnicowymi i osiedlowymi,
   - ośrodki o znaczeniu subregionalnym: Stargard, Świnoujście,
   - ośrodki o znaczeniu ponadlokalnym: Gryfino, Goleniów, Police, Kamień Pomorski,
   - ośrodki o znaczeniu lokalnym: Wolin, Międzyzdroje,
   - ośrodki o znaczeniu podstawowym: Nowe Warpno, Stepnica, Dziwnów,
2) ośrodki wiejskie:
   - I rzędu (ośrodki gminne i wspomagające), tj. wsie najlepiej wyposażone w usługi (Przybiernów, Trzebież, Tanowo, Dobra, Bezrzecze, Mierzyn, Kołbacz, Kobylanka, Kliniska Wielkie),
   - ośrodki wiejskie II, III i IV rzędu.

Ryc. 177. Sieć osadnicza obszaru planu SOM



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Struktura funkcjonalno-przestrzenna

W strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru wyodrębniono sześć stref:

1) Centrum Szczecina: jest rdzeniem układu funkcjonalno-przestrzennego SOM. Wielofunkcyjny obszar śródmieścia skupia funkcje o charakterze metropolitalnym (znaczenie regionalne, ponadregionalne), reprezentowane przez ośrodki kultury, administracji, zarządzające, finansowe, usług i otoczenia biznesu. Obszar ten obejmuje teren miasta dziewiętnastowiecznego. Obecnie rdzeń układu podlega procesowi

intensywnej kontrurbanizacji powodującej wyludnianie się śródmieścia i wzrost liczby ludności w dzielnicach peryferyjnych.

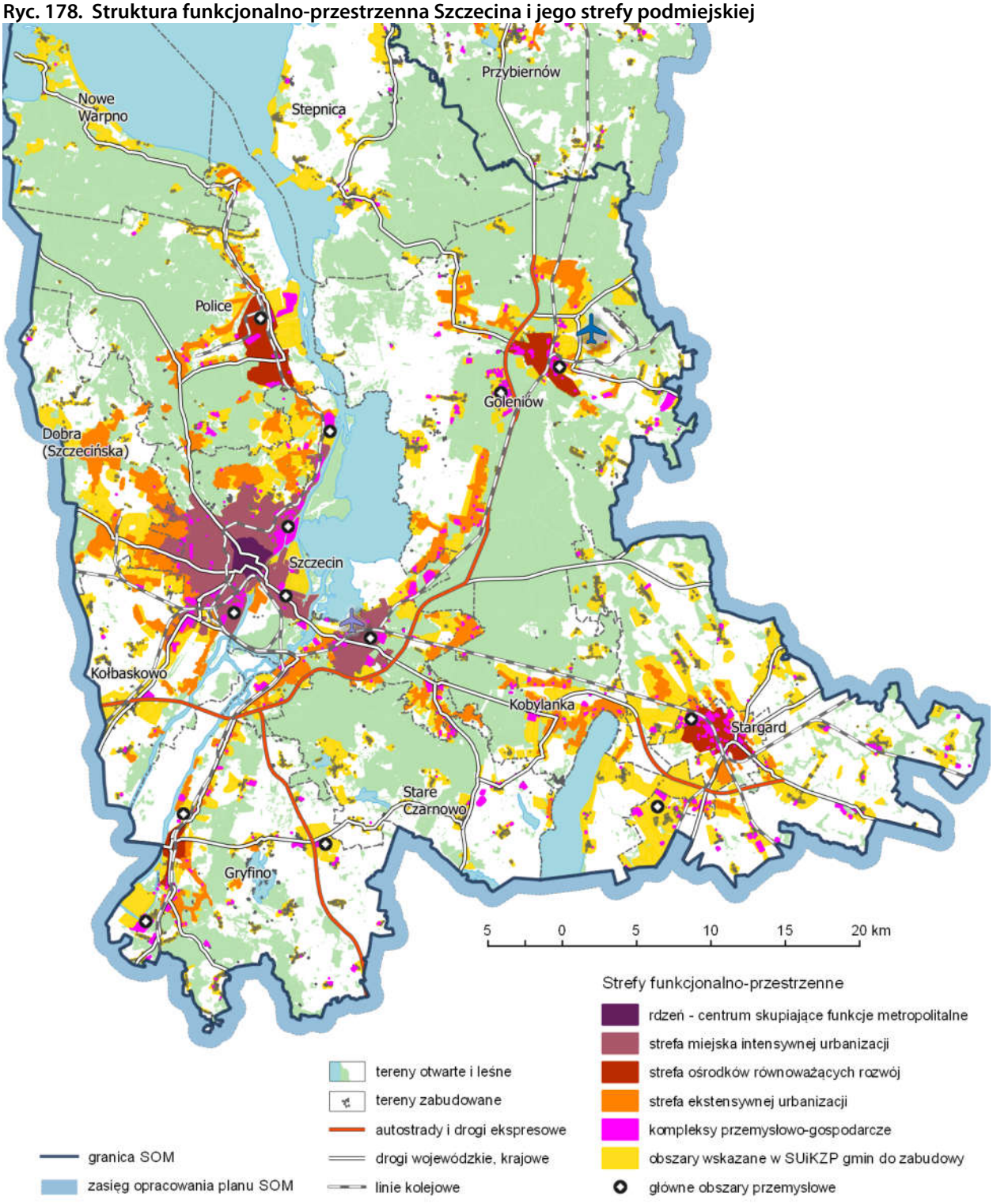
2) Strefa miejska: Szczecin lewo- i prawobrzeżny, Mierzyn, Bezrzecze, Przecław, Warzymice - obszar intensywnego osiedlania się mieszkańców. W samym Szczecinie zachodzi proces osiedlania się na obszarach oddalonych od centrum, w szczególności w dzielnicach: Osów, Warszewo, Płonia i Kijewo. Z uwagi na najlepszą dostępność do centrum miasta, głównym obszarem ekspansji osadnictwa poza granicę Szczecina, stały się gminy Dobra i Kołbaskowo, sąsiadujące z miastem od zachodu. Obszary te przyjęły charakter miejski, w dużej mierze jako osiedla budownictwa wielorodzinnego.

3) Strefa ośrodków równoważących rozwój: Świnoujście, Kamień Pomorski, Goleniów, Gryfino, Stargard oraz Police - pełnią funkcje satelickie w stosunku do Szczecina. W miastach tych rozwijane są istniejące usługi, a także powstają usługi nowego rodzaju, co z kolei wpływa na proces urbanizacji przestrzennej. Miasta te, poza oddziaływaniem lokalnym, stanowią ośrodki obsługi o charakterze ponadgminnym z odpowiednio rozwiniętą ofertą usługową. Świnoujście, oddalone od centrum Szczecina o 56 km w linii prostej, jest ośrodkiem subregionalnym równoważącym rozwój w północnej części Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Ze Szczecinem powiązane jest funkcją portową, a w okresie letnim jest ważnym celem wypraw turystycznych.

4) Strefa ekstensywnej urbanizacji: to tereny podmiejskie Szczecina z intensywnie rozwijającą się zabudową jedno- i wielorodzinną, wsie zatracające charakter rolniczy (zwłaszcza w gminach Dobra, Kołbaskowo, Kobylanka, wiejska część gmin Police, Goleniów i Gryfino). Mniej intensywna suburbanizacja zachodzi w bezpośrednim otoczeniu Stargardu.

5) Tereny otwarte i leśne: obszary o krajobrazie półnaturalnym, rolniczym, leśnym oraz duże obszary wodne.

Ryc. 178. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Szczecina i jego strefy podmiejskiej



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Czynnikiem przekształcającym układ przestrzenny jest rozrastanie się zabudowy, zawłaszcza na zachód od Szczecina, w sposób krawędziowy - przylegając bezpośrednio do miasta (Mierzyn, Bezrzecze), pasmowy wzdłuż dróg krajowych nr 10, 13 i drogi wojewódzkiej nr 112 (gmina Police). Kolejnym pasmem rozwoju osadnictwa jest pasmo Załom-Pucice-Kliniska-Goleniów oraz pasmo drogi nr 10 na wschód od Szczecina: Płonia-Kobylanka-Stargard. Pasmo zabudowy wzdłuż drogi nr 31 pomiędzy Szczecinem i Gryfinem rozwinęło się na przełomie XIX i XX w. w formie kilku wsi ulicowych połączonych ze sobą.

Istotną cechą obszaru jest duża koncentracja terenów przemysłowych i portowych w paśmie Odry od Nowego Czarnowa, przez Gryfino, Żydowce, Pomorzany, port Szczecin, tereny stoczniowe dzielnic północnych Szczecina aż do

Polic. Na znacznej części tych obszarów zaprzestana została działalność w skutek upadku zakładów lub wycofania części funkcji portowych. Powstały nowe strefy koncentracji przemysłu w postaci parków przemysłowych w Goleniowie, Stargardzie, Policach, Gardnie i w prawobrzeżnej części Szczecina.

Ważną rolę w strukturze funkcjonalno-przestrzennej odgrywają wody, wykorzystywane do celów transportowych i rekreacyjnych (Odra, Dąbie, Ina) oraz duże kompleksy leśne (Puszcza Bukowa, Wkrzańska i Goleniowska), stanowiące potencjał przyrodniczy, rolniczo-produkcyjny oraz turystyczny. Kształtowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej zdeterminowane jest przez rzekę Odrę i Zalew Szczeciński, które dzielą obszar na dwie części i jednocześnie stanowią element funkcjonalnie łączący przestrzeń i dodający jej unikatowości. Odra i Zalew Szczeciński stwarzają atrakcyjne warunki komunikacji wodnej, będącej alternatywą dla połączeń lądowych.

Polityka przestrzenna gmin będących w obszarze planu

Polityka przestrzenna gmin ujęta w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin określa m.in. obszary rozwoju nowej zabudowy. Przeanalizowano studia wszystkich gmin w kontekście sumarycznej powierzchni proponowanej zabudowy w podziale na poszczególne funkcje.

Tabela 47. Porównanie istniejącej powierzchni zabudowy z powierzchnią proponowaną w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin pod nową zabudowę

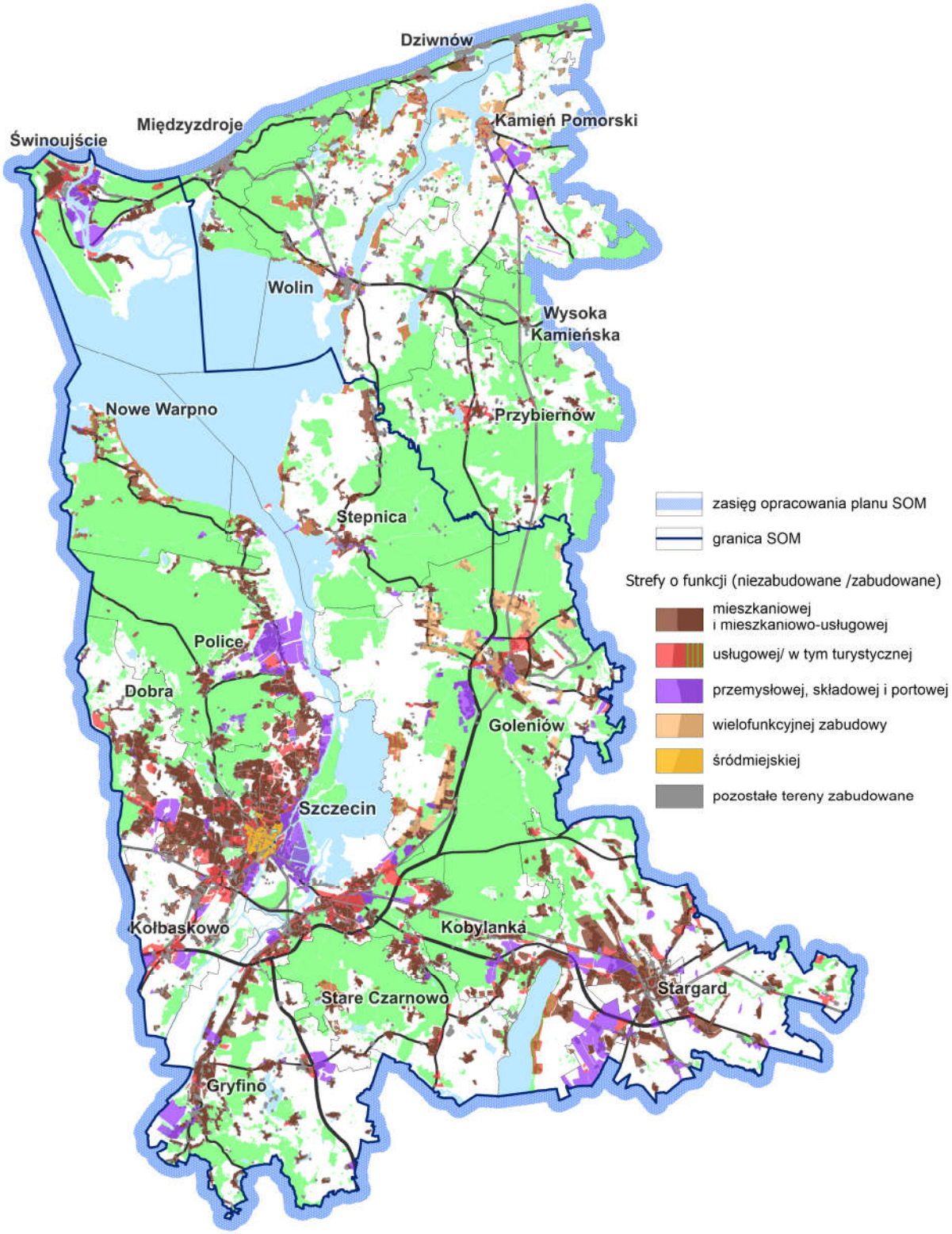
	Rodzaj dominującej funkcji wskazanej w SUiKZP	Powierzchnia istniejącej funkcji (udział procentowy pow. funkcji do pow. całego obszaru)	Powierzchnia projektowanych funkcji określonych na podstawie Studiów (udział procentowy pow. funkcji do pow. całego obszaru)	Propozycja zwiększenia powierzchni zabudowy w stosunku do stanu obecnego (w %)
A.	Strefa o funkcji mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej	6995,21 ha (1,87%)	17040 ha (4,55%)	243
B.	Strefa o funkcji usługowej	1712,11ha (0,46%)	9077 ha (2,42%)	530
C.	Strefa o funkcji przemysłowej	1312,42 ha (0,34%)	9688 ha (2,59%)	738
D.	Wielofunkcyjne strefy zabudowy	1098,26 ha (0,28%)	4249 ha (1,14%) 3338 ha (0,89%)	387 304
E.	Śródmiejska strefa zabudowy miasta Szczecin	410,76 ha (0,1%)	-	-
∑	Łącznie bez E	11117 ha	40054 ha 39143 ha	360 352

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Analizując politykę przestrzenną gmin wyrażoną w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego należy zauważyć, że w stosunku do istniejącego zagospodarowania terenu, gminy przewidziały wzrost terenów zabudowy o 352%. Analizując poszczególne funkcje zauważalne jest dwuipółkrotne zwiększenie powierzchni zabudowy mieszkaniowej, ponad pięciokrotne zwiększenie terenu usług i ponad siedmiokrotne zwiększenie terenów przemysłowo-składowych. Ponadto wskazywane w studiach tereny zabudowy wielofunkcyjnej mają powiększyć się trzykrotnie. Warto zaznaczyć, że 30% terenów usługowych przypada na usługi turystyczne. Przegląd uchwalonych na tych terenach planów miejscowych oraz weryfikacja powstającej tam zabudowy wskazały, że w istocie powstaje tam zabudowa mieszkaniowa. Podobnie przedstawia się sytuacja terenów wskazanych w studiach jako wielofunkcyjne strefy zabudowy - tu również w praktyce występuje niemal wyłącznie zabudowa mieszkaniowa (głównie w gminie Goleniów i Kamień Pomorski). W efekcie na terenach wskazanych w studiach gmin, na terenach niezainwestowanych można wydzielić od 200 tys. do 300 tys. działek budowlanych.

Przy obecnych trendach demograficznych, niemożliwy jest do wygenerowania tak duży popyt na tereny budowlane. W konsekwencji tereny mogą zostać zainwestowane fragmentarycznie, co spowoduje problem z obsługą rozproszonej zabudowy, głównie w zakresie infrastruktury technicznej, usług publicznych, czy też spójnego, efektywnego transportu publicznego.

Ryc. 179. Projektowane strefy funkcjonalne, wg studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i miast w obszarze planu SOM



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

4.3.2. Środowisko przyrodnicze i jego ochrona

Na strukturę przestrzenną i funkcjonowanie obszaru znaczący wpływ wywierają uwarunkowania przyrodnicze. Struktura użytkowania ziemi w granicach planu SOM - pod względem udziału w powierzchni ogółem - przedstawia się następująco:

– użytki rolne: 38% (w tym 5% stanowią użytki rolne gleb wysokiej jakości),
– grunty leśne: 32%,
– grunty pod wodami: 16% ,
– grunty zabudowane i zurbanizowane: 8%,
– użytki ekologiczne, nieużytki, tereny różne: 6%.

Obszar opracowania obejmuje dwa przenikające się środowiska hydrograficzne: wody śródlądowe i morskie wody wewnętrzne. Te ostatnie obejmują polską część Zalewu Szczecińskiego i Odrę między Zalewem Szczecińskim a wodami portu Szczecin. Do największych zbiorników należy Jezioro Dąbie (5570 ha), które pod względem powierzchni zajmuje IV miejsce w Polsce. W granicach planu SOM występują trzy główne zbiorniki wód podziemnych położone w regionie hydrogeologicznym Dolnej Odry i Zalewu Szczecińskiego:

– Dolina kopalna Szczecin - GZWP nr 122,
– Zbiornik międzymorenowy Stargard - Goleniów - GZWP nr 123,
– Zbiornik wyspy Wolin - GZWP nr 102.

Dla każdego z w/w GZWP wykonano dokumentację hydrogeologiczną określającą warunki hydrogeologiczne w związku z ustanowieniem obszarów ochronnych GZWP. Obecnie trwają prace związane z ustanowieniem obszarów ochronnych dla GZWP.

Gleby najwyższej przydatności rolniczej zajmują powierzchnię 19 870 ha. Największe obszary gleb kompleksu pszennego bardzo dobrego występują na Równinie Pyrzyckiej, w gminach: Gryfino, Stare Czarnowo, Szczecin, Dobra, Stargard. Kompleksy gleb o przewadze użytków bardzo dobrych, dobrych pszennych i żytnich należy pozostawić w użytkowaniu rolniczym.

Lasy wraz z gruntami zadrzewionymi i zakrzewionymi zajmują powierzchnię 119 744 ha i znajdują się w granicach 5 nadleśnictw: Kliniska, Goleniów, Trzebież, Międzyzdroje oraz częściowo Gryfino. Zwarte kompleksy leśne reprezentowane są przez puszcze: Bukową, Goleniowską i Wkrzańską. Wysokim stopniem zalesienia charakteryzują się gminy: Goleniów, Police, Kobylanka, Nowe Warpno, natomiast najniższym - gmina Kołbaskowo. Większość stanowią lasy ochronne.

Grunty pod wodami zajmują 60 962 ha. Gminy o największej powierzchni wód leżą nad Zalewem Szczecińskim - Stepnica, Świnoujście, Nowe Warpno, Międzyzdroje i Wolin - a w ich granicach znajdują się częściowo wody tego akwenu. Najmniej gruntów pod wodami jest w gminach Kobylanka i Dobra.

Tabela 48. Złoża kopalin występujące w granicach planu SOM

KOPALINY	NAZWA	
	Eksploatowane	Nieeksploatowane
Gaz ziemny	Wysoka Kamieńska, Kamień Pomorski	Międzyzdroje W i E, Wrzosowo, Przytór,
Ropa naftowa	Wysoka Kamieńska, Kamień Pomorski, Rekowo	
Kruszywa naturalne	Dargobądz, Mosty, Strzyżno, Miodowice, Wysoka Kamieńska II, Danowo, Ciechno	Budno, Żelisławiec, Mosty, Radziszewo, Lubieszyn, Nad Potokiem, Pilchowo II, Strachocin, Grzędzice, Kołczewo, Mokrzyca Wielka II, Ostromice II, Nad Potokiem I, Wolin, Podańsko, Dargobądz, Wełtyń, Tanowo, Miękowo, Daleszewo, Mokrzyca Wielka V
Kreda		Witkowo, Dębina, Żelewo, Dębina III, Sławoszewo II
Surowce ilaste ceramiki budowlanej		Szczecin-Zgoda, Niebuszewo, Bukowo (Wschód), Wełtyń, Wąwelnica, Przęsocin
Surowce ilaste do produkcji kruszywa lekkiego		Bukowo (Szczecin-Płonia)
Torfy	Kamień Pomorski	Pilchowo, Gąsierzyno, Reptowo, Sławoszewo, Tanowo, Międzyzdroje,
Wapienie i margle dla przemysłu cementowego		Czarnogłów
Piaski kwarcowe do produkcji betonów komórkowych		Łozienica (Kliniska)
Wody lecznicze	Kamień Pomorski, Świnoujście I, Stargard I	Międzywodzie (Kamień Pomorski IG-1), Dziwnówek Józef

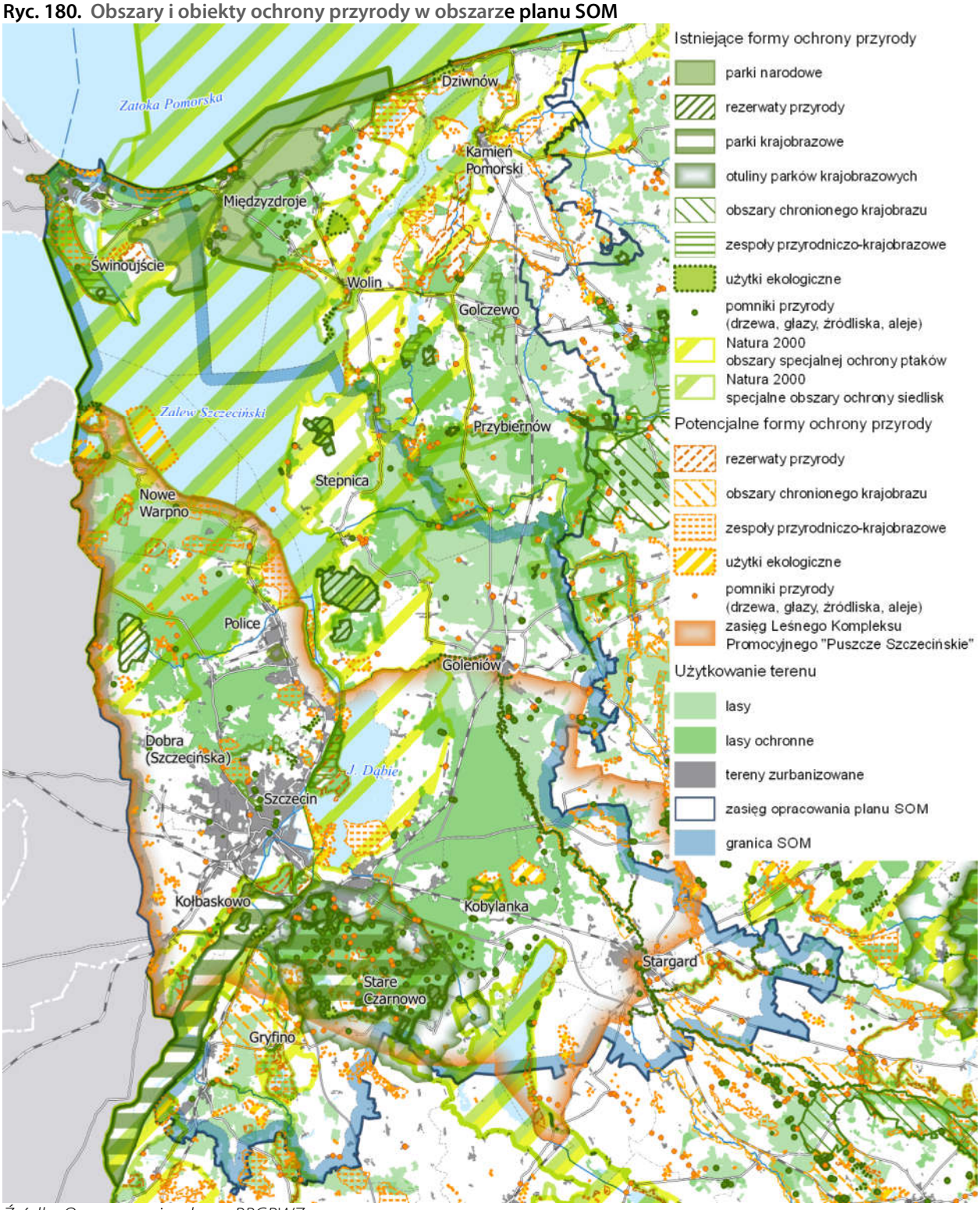
Źródło: Bilans zasobów złóż kopalin w Polsce wg stanu na 31.XII.2016 r. Państwowy Instytut Geologiczny, Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa 2017 r.

System obszarów chronionych w granicach planu SOM (nakładające się na siebie ustawowe formy ochrony przyrody) zajmuje powierzchnię 199 240 ha (53,2%). Tworzą go formy ochrony przyrody o zróżnicowanych wymaganiach ochronnych, których udział w powierzchni ogółem przedstawia się następująco:

- Woliński Park Narodowy: 2,2%,
- 28 rezerwatów przyrody: 1,1%,
- 2 parki krajobrazowe (Szczeciński Park Krajobrazowy Puszcza Bukowa, Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry - fragment): 3,4%,
- Obszary Natura 2000 (12 obszarów PLB, 13 obszarów PLH): 52,9%,
- 65 użytków ekologicznych: 0,3%,
- 15 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych: 0,8%.

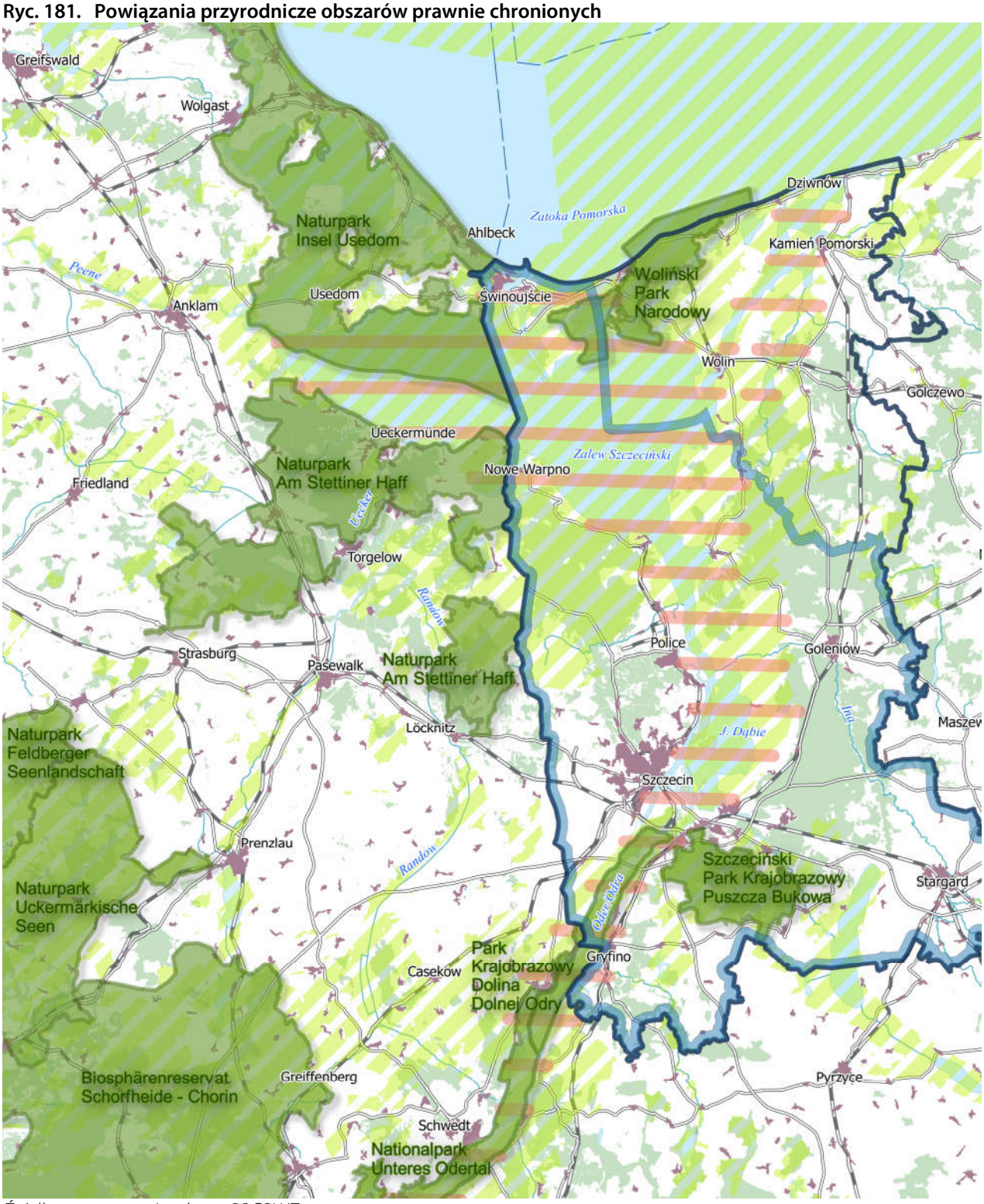
Obszary chronione na podstawie innych ustaw i przepisów szczególnych obejmują lasy ochronne, leśny kompleks promocyjny Puszcze Szczecińskie, pas nadbrzeżny morskich wód wewnętrznych, główne zbiorniki wód podziemnych.

Ryc. 180. Obszary i obiekty ochrony przyrody w obszarze planu SOM



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Ryc. 181. Powiązania przyrodnicze obszarów prawnie chronionych



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Szczeciński Obszar Metropolitalny zajmuje szczególne miejsce w systemie międzynarodowych sieci obszarów chronionych, zwłaszcza ze względu na dużą powierzchnię obszarów Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Transgraniczny obszar, cenny pod względem przyrodniczym, obejmuje Zalew Szczeciński (Wielki i Mały) z Roztoką Odrzańską i strefą nadbrzeżną, aż po puszcze Wkrzańską i Goleniowską oraz wybrzeże Bałtyku - od Piany do Dziwny - z wyspami Uznam i Wolin. W gminie Dobra znajduje się cenny rezerwat ornitologiczny Świdwie - chroniony Konwencją Ramsarską, który uzyskał status obszaru ochrony przyrody o znaczeniu międzynarodowym.

Powiększenie obszaru opracowania związane jest m.in. z uwarunkowaniami przyrodniczymi. W powiązaniach przyrodniczych obszaru SOM z otoczeniem, najważniejszą rolę odgrywa system obiegu wody w ramach

zintegrowanego układu krążenia wód podziemnych i powierzchniowych na obszarach lądowych (retencja i przepływ) oraz specyficzna cyrkulacja wód Zalewu Szczecińskiego, Świny i Zatoki Pomorskiej wynikająca z hydrologii i hydrauliki obszaru estuariowego Odry. Jednocześnie wspomniane wyżej obszary chronione oraz szczególne uwarunkowania przestrzenne jak ujście Odry, Zalew Szczeciński wraz ze Świną, Dziwną, Zalewem Kamieńskim wpłynęły na rozszerzenie zasięgu Planu Zagospodarowania Przestrzennego SOM o gminy Dziwnów, Kamień Pomorski, Międzyzdroje, Wolin i Przybiernów.

4.3.3. Dziedzictwo kulturowe

W grupie najstarszych osad obszaru planu SOM bez wątpienia wyróżnia się Wolin, w którym ślady osadnictwa słowiańskiego pochodzą już z IV-VI wieku n.e. (w 1140 r. ustanowione zostało tam biskupstwo). Na VII w. datuje się powstanie grodu książęcego w Kołbaczu (dziś wieś w gminie Stare Czarnowo), natomiast początki Szczecina, Stargardu i Kamienia Pomorskiego jako grodów datowane są na IX-X w. Szczecin, Stargard, Dąbie, Goleniów, Police, Gryfino, Nowe Warpno, Kamień Pomorski, Wolin uzyskały prawa miejskie w latach 1243-1295, Świnoujście w 1765 r., Grabowo w roku 1855, Podjuchy w 1945 r., Międzyzdroje w 1947 r., Dziwnów w 2003 r., Stepnica w 2014 r. W XVI w. prawa miejskie prawdopodobnie posiadały też Stare Czarnowo i Wełtyń.

Bogata spuścizna kulturowa ujścia Odry doznała wielkiego uszczerbku w czasie II wojny światowej. Tereny portowe i przemysłowe były celem bombardowań lotniczych, a pozostała tkanka miejska ucierpiała podczas zdobywania miast przez Armię Czerwoną, w trakcie ostrzału artyleryjskiego. Skutkiem tego Szczecin jest dużym miastem o nieproporcjonalnie małej liczbie zabytków. Centra innych miast również zostały w dużej mierze zburzone.

Zachowane zabytki obejmują: układy osadnicze, w tym zabytki osadnictwa pradziejowego, założenia przestrzenne, formy budownictwa, budynki i fortyfikacje itd. (pochodzące z okresu od XIII w. do współczesności). Najwięcej zabytków nieruchomych znajduje się w Szczecinie i Stargardzie. Na obszarze planu SOM zachowały się i zostały objęte ochroną obiekty należące do następujących kategorii:

- relikty osadnictwa pradziejowego, czyli grodziska, kurhany, trakty handlowe (w które obfituje w szczególności wyspa Wolin i bezpośrednie otoczenie miasta Szczecin),
- układy ruralistyczne z okresu Średniowiecza (większość wsi w MOFOW).
- ratusze miejskie (w Szczecinie, Stargardzie, Nowym Warpnie, Kamieniu Pomorskim, Wolinie jak również stary ratusz w Świnoujściu),
- inne obiekty użyteczności publicznej: sądy, szkoły, szpitale (w miastach),
- pozostałości średniowiecznych murów obronnych wraz z basztami, wzniesione z kamienia lub cegły (w Stargardzie, Goleniowie, Gryfinie, Szczecinie Dąbiu, Kamieniu Pomorskim),
- kościoły, znajdujące się prawie w każdej miejscowości - granitowe, charakterystyczne dla krajobrazu zachodniopomorskiego, równie często spotykane kościoły ceglane gotyckie, kościoły neoromańskie i neogotyckie oraz znacznie rzadsze kościoły szkieletowo-ryglowe,
- założenia poklasztorne cystersów (w Kołbaczu), augustianów (w Policach-Jasienicy),
- zamki (Zamek Książąt Pomorskich w Szczecinie, zamek w Pęzinie, gm. Stargard),
- liczne założenia rezydencjalne: dwory i pałace sytuowane w otoczeniu parków i zabudowań folwarcznych, dwory i pałace w obrębie układów urbanistycznych (pałace biskupie itp.),
- budynki mieszkalne, w tym wielorodzinne kamienice i wille w miastach oraz zagrody i chałupy wiejskie (na terenie całego MOFOW),
- parki (miejskie w Szczecinie, uzdrowiskowy w Świnoujściu, liczne parki dworskie we wsiach),
- cmentarze, lokowane z reguły w otoczeniu kościołów, z największym Cmentarzem Centralnym w Szczecinie,
- architektura uzdrowiskowa i pensjonatowa (w Świnoujściu, Międzyzdrojach i Dziwnowie),
- założenia urbanistyczne (m.in. tereny starego miasta w Goleniowie, Gryfinie, Nowym Warpnie, Stargardzie, Wolinie, Kamieniu Pomorskim oraz w Szczecinie - śródmieście, Wały Chrobrego i dzielnica Pogodno),
- nowożytne fortyfikacje (w Świnoujściu) i koszary (w Szczecinie, Stargardzie),
- zabytki techniki (m.in. latarnia morska w Świnoujściu, zespół stoczni w Świnoujściu, wiatrak holenderski w Wolinie, wiatrak koźlak w Przybiernowie, wieża ciśnień i inne obiekty kolejowe w Międzyzdrojach, urządzenia hydrotechniczne na Międzyodrzu, elewatory portowe w Szczecinie, zespoły portu wolnocłowego w Szczecinie i stoczni w Świnoujściu, zajezdnie tramwajowe w Szczecinie, dworzec kolejowy w Trzebieży, linia kolejki wąskotorowej z mostami i przepustami, młyn w Stargardzie),
- budynki o wybitnych cechach architektonicznych lub związane z pamięcią historyczną (m.in. w Szczecinie dawne kino „Kosmos", stołówka dawnej Stoczni Szczecińskiej, gdzie było podpisywane porozumienie kończące strajk w 1980 r., więzienie w Goleniowie, pojedyncze budynki o różnych funkcjach w całym MOFOW).

W województwie znajdują się trzy Pomniki Historii ustanowione przez Prezydenta RP i wszystkie są umiejscowione na terenie MOFOW. Są to:

– zespół kościoła p.w. Najświętszej Maryi Panny Królowej Świata i średniowieczne mury obronne, pochodzące z końca XIII-XV w. w Stargardzie,
– dawny klasztor cystersów z XII wieku w Kołbaczu (gmina Stare Czarnowo),
– zespół katedralny w Kamieniu Pomorskim, którego najstarsze fragmenty pochodzą z przełomu wieków XII i XIII.

W kontekście najstarszych śladów bytności człowieka, wyjątkową wartość mają natomiast wykopaliska i artefakty na wyspie Wolin, pochodzące z epoki kamienia.

Unikatowy układ urbanistyczny w Szczecinie bezdyskusyjnie wyróżnia się nie tylko na tle województwa, ale i kraju. Zamysł planistyczny zainspirowały francuskie odkrycia archeologiczne w Egipcie oraz fascynacja starożytnością w epoce podbojów napoleońskich.

Stan ochrony zabytków, zwłaszcza kościołów i zabytkowych budynków w małych wsiach jest niezadowalający - niektóre są wręcz w ruinie. W miastach większość zabytków ma właściwą opiekę i ekspozycję.

Wojewódzki Program Opieki nad Zabytkami również diagnozuje zły stan techniczny znaczącej części zasobu kulturowego w województwie. Jest on rezultatem m.in. niedostatecznych mechanizmów ochrony, niedofinansowania oraz barier instytucjonalno-prawnych, które uniemożliwiają odpowiednią ochronę wartości kulturowych.

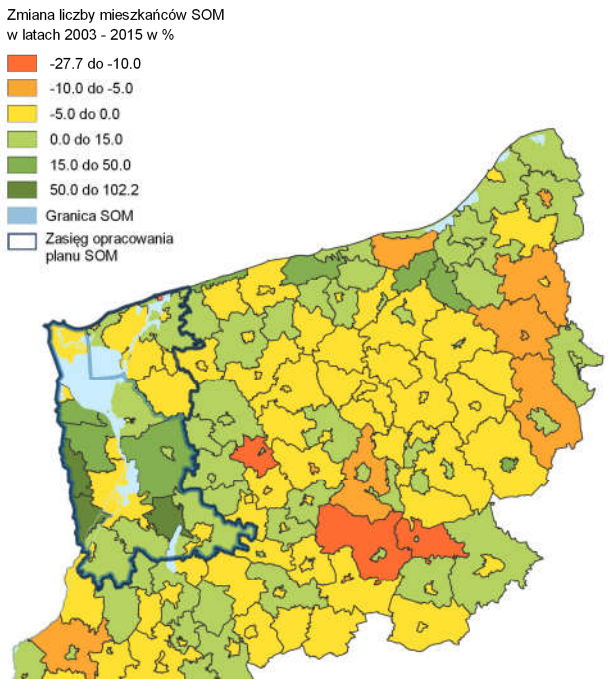
W granicach planu SOM znajduje się też znaczna liczba budynków, pomników, obiektów urbanistycznych i dzieł sztuki, które mogłyby być uznane za dobra kultury współczesnej. Przykładowo można wymienić: Szczeciński Dom Sportu, budynek biurowo-handlowy „Baltona", Teatr Letni, Pomnik Czynu Polaków, rzeźbę plenerową „Ogniste Ptaki" w Szczecinie, cmentarz żołnierzy radzieckich w Gryfinie, witraże w kościele p.w. św. Jana Chrzciciela w Stargardzie, wieżę obserwacyjną u wejścia na redę, przeprawę promową w Świnoujściu. Lista obiektów zasługujących na objęcie tą formą ochrony, związanych z historią Polski na Pomorzu Zachodnim po II wojnie światowej, jest znacznie dłuższa i dotyczyć może wielu innych miejscowości, nie tylko miast. Z uwagi na brak przepisów dotyczących ochrony dóbr kultury współczesnej, istnieje obawa, że niektóre z tych obiektów mogą zostać usunięte lub przebudowane (budynek „Czekoladka" w Szczecinie).

4.3.4. Demografia

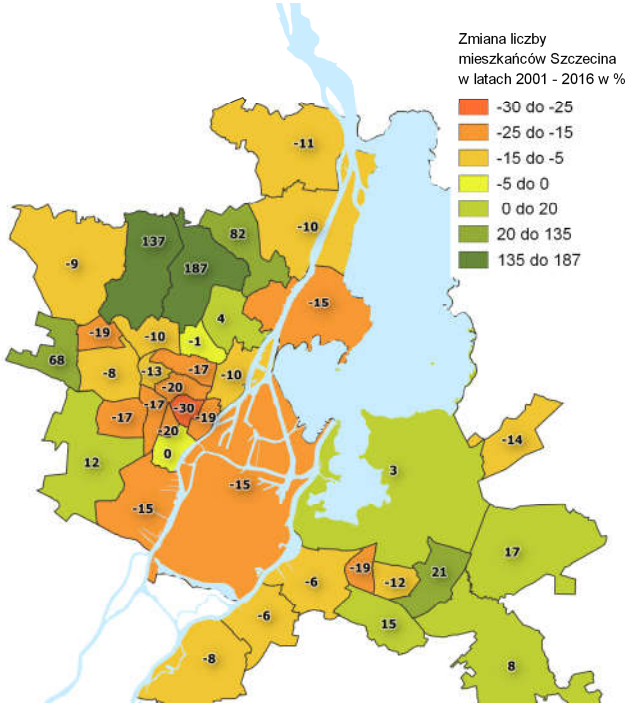
Liczba mieszkańców w granicach planu systematycznie wzrastała do roku 2013, w którym wynosiła 730 tys. osób. W kolejnych latach liczba mieszkańców zaczęła spadać. W roku 2015 w granicach planu SOM mieszkało 728,7 tys. osób (spadek o 0,18% w stosunku do roku 2013). Ponad 55,6% mieszkańców obszaru mieszka w Szczecinie (ponad 405 tys. osób). We wszystkich miastach obszaru mieszka łącznie 615 tys. osób (85% wszystkich mieszkańców). Rośnie liczba mieszkańców terenów wiejskich (wzrost o ponad 20 tys. mieszkańców w ciągu ostatnich 12 lat)- w 2015 r. mieszkało na nich ok. 110 tys. osób, czyli 15% ogółu mieszkańców.

W Szczecinie od roku 2003 liczba mieszkańców powoli, ale systematycznie spada. Niewielki wzrost w porównaniu do roku poprzedniego odnotowany w roku 2010 - o ok. 3,9 tys., a więc o niecały 1%, spowodowany był korektą po spisie ludności. Podobnie wygląda sytuacja w pozostałych miastach obszaru planu, gdzie również odnotowuje się powolny spadek liczby ludności.

Ryc. 182. Zmiana liczby ludności w gminach objętych planem SOM w latach 2003 - 2015



Ryc. 183. Zmiana liczby ludności w Szczecinie w latach 2001-2016 wg osiedli

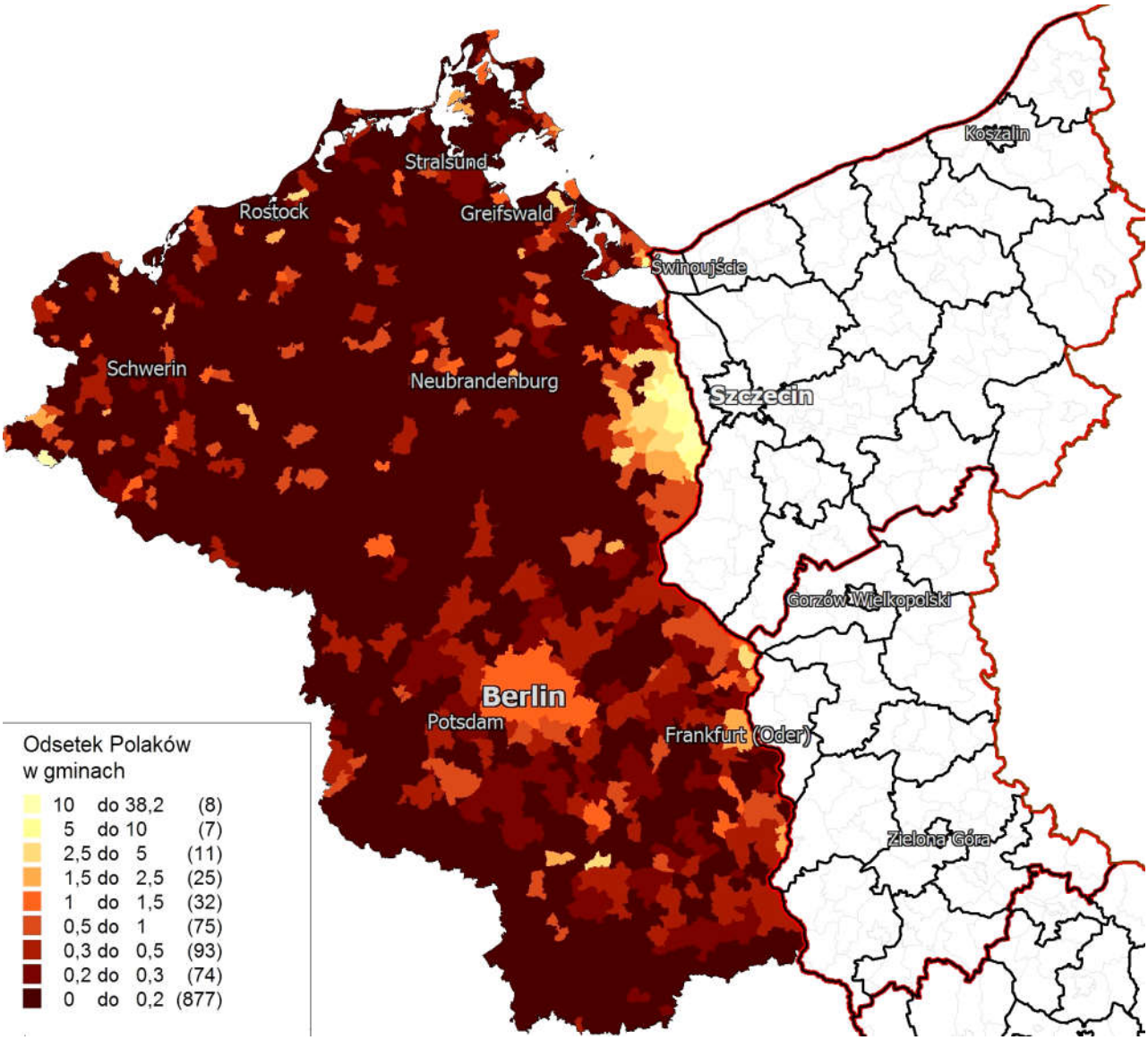


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS oraz na podstawie danych z ewidencji ludności Urzędu Miasta Szczecina

Głównym obszarem wzrostu są gminy położne na zachód od Szczecina: Dobra i Kołbaskowo. Liczba mieszkańców w obu gminach w ciągu ostatnich 6 lat systematycznie wzrasta - w Dobrej o 26% (z 16,5 tys. w 2010 r. do 20,8 tys. w 2015 r.) w Kołbaskowie o 12% (z 10,0 tys. w 2010 r. do 12,0 tys. w 2015 r.). W okresie, w którym Szczecin odnotowywał największy spadek liczby ludności powodowany migracjami, gminy Dobra i Kołbaskowo zanotowały największe dodatnie salda migracji. Duży wzrost odnotowała również, leżąca pomiędzy dwoma największymi miastami obszaru Szczecinem i Stargardem - gmina Kobylanka. Analiza kierunków migracji oraz dojazdów do pracy wskazuje na proces przenoszenia się mieszkańców największych miast na tereny podmiejskie.

Największe wsie znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie Szczecina, przy jego zachodniej granicy. Mają one najlepszą dostępność do centrum miasta, w związku z czym stały się celem migracji mieszkańców stolicy województwa.

Ryc. 184. Odsetek Polaków wśród mieszkańców gmin Brandenburgii i Meklemburgii-Pomorza Przedniego oraz Berlina w 2011 r.

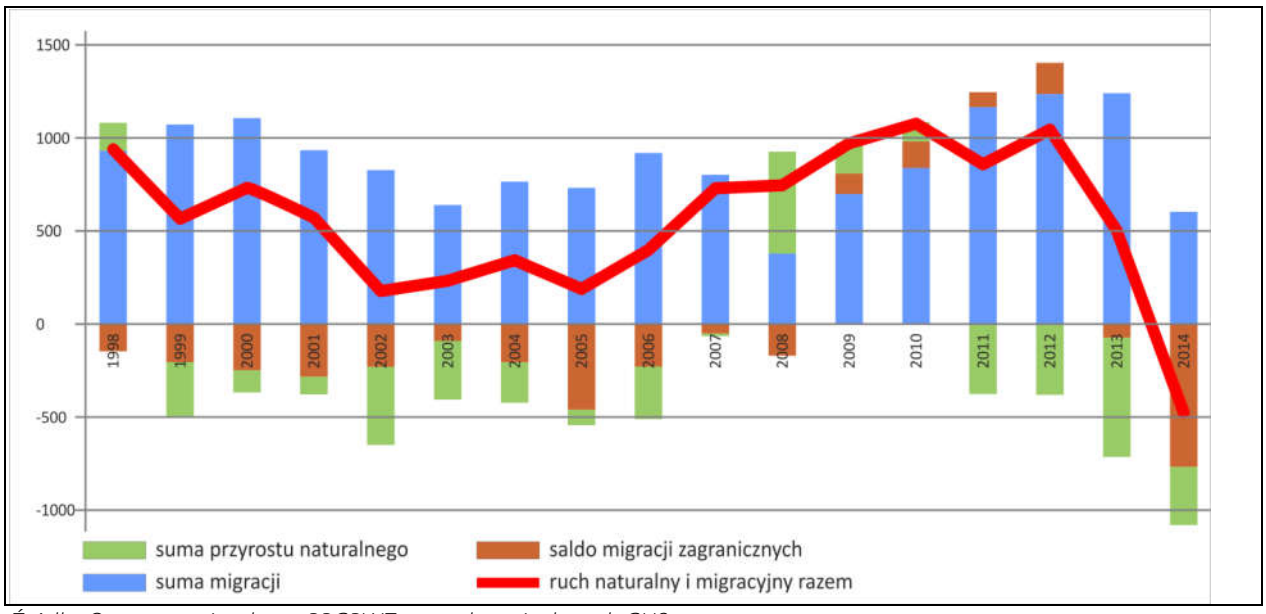


Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Zensus 2011

Przygraniczne położenie Szczecina, warunkujące transgraniczny potencjał oddziaływania, uwidacznia się również w osiedlaniu się Polaków na przygranicznym obszarze Niemiec. Tereny, z których możliwe są codzienne dojazdy do Szczecina, obejmują południowo-wschodnie gminy Meklemburgii-Pomorza Przedniego oraz północno-wschodnie gminy Brandenburgii. W niemieckich przygranicznych gminach (Löcknitz, Tantow, Blankesee, Grambow, Ramin, Nedrensee) Polacy w 2011r. stanowili ponad 10% mieszkańców. Wejście Polski do Strefy Schengen otworzyło możliwości rozwoju obszaru funkcjonalnego Szczecina na stronę niemiecką.

Procesy deglomeracyjne w Szczecinie zachodzą nie tylko na skutek przenoszenia się mieszkańców poza miasto; zauważalne są również w samym mieście (Ryc. 183.) . Następuje wyraźny spadek liczby ludności w dzielnicach Centrum, Śródmieście, Stare Miasto, na dużych osiedlach zbudowanych z wielkiej płyty (Zawadzkiego-Klonowica, Słoneczne) oraz w dzielnicach położonych wzdłuż rzeki Odry - Międzyodrze, Golęcino, Pomorzany. Wzrasta natomiast liczba mieszkańców na obszarach oddalonych od centrum (Warszewo, Osów, Bukowo, Krzekowo-Bezrzecze). Mając na uwadze, że tuż za granicami Szczecina również szybko przybywa ludności, tereny przy granicach miasta (od wewnątrz i od zewnątrz) stają się najszybciej zaludnianymi obszarami.

Ryc. 185. Zmiana liczby ludności w gminach planu SOM w latach 1998-2014



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Na przestrzeni ostatnich lat wyraźnie dało się zaobserwować na obszarze planu SOM proces tzw. starzenia się społeczeństwa. Od roku 2003 systematycznie spada liczba osób w wieku przedprodukcyjnym (z 19,3% w roku 2003 do 16,6% w roku 2015) i osób w wieku produkcyjnym (z 66,3% w roku 2003 do 62,7% w roku 2015) i rośnie liczba osób w wieku poprodukcyjnym (z 14,3% w roku 2003 do 20,8% w roku 2015). W tym okresie, najwięcej osób w wieku przedprodukcyjnym ubyło z miast Dziwnów i Nowe Warpno, zaś najmniej ubyło z obszaru wiejskiego gminy Nowe Warpno, obszaru wiejskiego gminy Stargard i z miasta Szczecin. Najwięcej osób w wieku produkcyjnym ubyło z miast Dziwnów i Gryfino. Największy wzrost liczby osób w wieku produkcyjnym zanotowały: gminy Dobra, Kobylanka, Kołbaskowo, gmina wiejska Stargard oraz obszary wiejskie gmin Police, Nowe Warpno i Goleniów. Z informacji tych wynika wyraźnie, że osób w wieku produkcyjnym przybywa głównie na obszarach wiejskich gmin i w gminach wiejskich. Wszystkie gminy na obszarze planu zanotowały wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym.

4.3.5. Gospodarka

Szczeciński obszar metropolitalny jest najsilniejszym obszarem gospodarczym województwa zachodniopomorskiego. W 2015 r. znajdowało się tu 50% z ogólnej liczby 220 tysięcy podmiotów gospodarczych istniejących w województwie. W Szczecinie i podregionie szczecińskim wytwarzane jest 61% PKB województwa. O lokalizacji i intensywności działalności gospodarczej decydują charakterystyczne dla tego obszaru cechy środowiska, uwarunkowania przestrzenne i demograficzne, infrastruktura komunikacyjna i gospodarcza oraz funkcje metropolitalne i związane z rolą stolicy województwa.

Struktura gospodarki i przewagi konkurencyjne

Gospodarka obszaru (podregion miasto Szczecin i podregion szczeciński) jest zdywersyfikowana, z dużym udziałem sektora usługowego (sekcje G-T) (68% wartości dodanej brutto), produkcji przemysłowej wraz z budownictwem (sekcje B-F) (30% wartości dodanej brutto). W tym zakresie widoczna jest odmienność samego Szczecina i podregionu szczecińskiego. W Szczecinie większe znaczenie ma sektor usług, który generuje 75% wartości dodanej brutto (podregion Szczeciński: 59%), a w podregionie szczecińskim - przemysł, który odpowiada za 37% wartości dodanej brutto (Szczecin: 25%). Potencjał ekonomiczny obszaru jest związany z kondycją i perspektywami rozwoju Miasta Szczecina, którego produkt regionalny brutto (PRB) na mieszkańca w 2014 r. stanowił 118% średniej krajowej. Stopa bezrobocia w listopadzie 2016 r. wyniosła 4,7% i była znacznie poniżej średniej krajowej wynoszącej 8,2%.

Działalność usługowa skoncentrowana jest głównie w Szczecinie - w roku 2015 w usługach działało 86 tys. podmiotów gospodarczych (w województwie 168 tys.), a udział sektora usług w gospodarce obszaru systematycznie rośnie. Pod tym względem Szczecin przoduje wśród miast wojewódzkich. Wyższe wskaźniki występują jedynie w Warszawie i Poznaniu. Największy udział w sektorze usług ma handel detaliczny i hurtowy. Ponadto oprócz klasycznych usług bankowych, gastronomicznych, transportowych, turystycznych czy edukacyjnych Szczecin został zaliczony do wschodzących ośrodków usług nowoczesnych tj. BPO, IT, SSC (w 2015 r. w usługach tych zatrudnionych[83] było 3,5 tys. osób). Dzięki zrealizowanym w ostatnich latach inwestycjom, Szczecin (ze 126 000 m^2) na rynku nieruchomości biurowych zajął 8 miejsce w Polsce. Jednocześnie obserwowany jest wysoki współczynnik

[83] Sektor nowoczesnych usług biznesowych w Polsce, ABSEL, 2015

niewynajętej powierzchni biurowej (pustostany), który na koniec I kwartału 2016 r. wynosił 18,3% i był najwyższy w analizowanych miastach w kraju.

Udział działalności przemysłowej w strukturze zatrudnienia jest największy w powiatach policki i goleniowskim (około połowa zatrudnionych tu osób pracuje w przemyśle). Pod względem wielkości produkcji przemysłowej duże znaczenie mają również: Szczecin, Stargard, gmina Gryfino i Świnoujście.

Przewagi konkurencyjne SOM wynikają przede wszystkim z nadmorskiego i nadgranicznego położenia - bliskości państw Europy Zachodniej i Skandynawii. Wśród branż wykorzystujących nadmorskie położenie należy wskazać tradycyjne sektory kojarzone z gospodarką morską, tj.:

- Przemysł budowy i remontu okrętów oraz jachtów.

  Działalność w obszarze branży stoczniowej skoncentrowana jest głównie w Szczecinie i w Świnoujściu i wykazuje wciąż duży potencjał, mimo zlikwidowania Stoczni Szczecińskiej. Intensywnie rozwija się branża offshorowa (np. produkcja wielkogabarytowych elementów metalowych do morskich elektrowni wiatrowych Szczecinie).

- Porty i logistyka morska, w tym transport morski, obsługa statków i portów, przeładunki i bezpieczeństwo żeglugi.

  Transport morski, w dobie globalizacji, stanowi główną gałąź transportową światowego handlu. Drogą morską dostarcza się ponad 80% wolumenu handlu światowego. Dobra dostępność do portu morskiego stanowi istotną przewagę dla wielu rodzajów działalności, nawet niezwiązanej tradycyjnie z morzem. Decydującym ogniwem logistycznym są porty w Szczecinie i Świnoujściu, których roczne przeładunki w 2015 r. wyniosły 20 mln ton (28,7% ogółu przeładunków w kraju) oraz port w Policach. W nowo wybudowanym porcie zewnętrznym w Świnoujściu mieści się terminal LNG przystosowany do odbioru drogą morską gazu o łącznej możliwości regazyfikacji wynoszącej 5 mld m^3. W perspektywie terminal LNG w Świnoujściu może zyskiwać na znaczeniu świadcząc, oprócz usług regazyfikacji, także usługi przeładunku LNG na cysterny samochodowe i kolejowe oraz bunkrowania na jednostki pływające (z wykorzystaniem Odrzańskiej Drogi Wodnej). Ponadto Szczecin jest siedzibą firm armatorskich (np. Polskiej Żeglugi Morskiej, która poza frachtem obsługuje również regularne poleczenia promowe ze Szwecją i Danią), administracji morskiej i firm świadczących usługi na rzecz portu i armatorów.

- Inne przemysły związane z dostawami lub odbiorem produktów drogą morską i wykorzystaniem zasobów wód, np. sektor chemiczny (w Policach i Szczecinie), energetyczny (w Gryfinie, Szczecinie i Świnoujściu).

Bliskość morza wpływa również na intensywność ruchu turystycznego (liczba turystów w województwie w przeciągu 20 lat podwoiła się). Z kolei transgraniczność obszaru przejawia się w strukturze ruchu turystycznego (duży odsetek odwiedzających miejscowości nadmorskie i Szczecin stanowią goście z Niemiec). Do ważnych ośrodków turystycznych należy zaliczyć Świnoujście (w 2014 r. odnotowano 233 tys. turystów, z których 50% stanowili obcokrajowcy), Międzyzdroje (149 tys. turystów) i Dziwnów (89,5 tys. turystów). Oferta turystyczna obejmuje turystykę pobytową, żeglarstwo i sporty wodne, zwiedzanie miast, turystykę pieszą, turystykę uzdrowiskową.

Renta transgranicznego położenia wykorzystywana jest stosunkowo od niedawna - po wejściu do Unii Europejskiej i Strefy Schengen położenie to może być już w pełni wykorzystywane. Nie mniej jednak obserwuje się trend oddalania współpracy transgranicznej od pogranicza co pokazuje, że z biegiem czasu maleje zależność między odległością od granicy a wymianą towarową. Do dziedzin gospodarki wykorzystujących transgraniczne położenie obszaru należy zaliczyć działalność transportową oraz magazynową. Koncentruje się ona głównie w Szczecinie, powiecie stargardzkim i gryfińskim, a w wyniku powstających dużych inwestycji potentatów e-handlu (centrum logistyczne Zalando w Gardnie, gmina Gryfino i centrum logistyki Amazon w Kołbaskowie) znaczenie tego sektora w obszarze, zwłaszcza w strukturze zatrudnienia, jeszcze bardziej wzrośnie.

Rynek pracy

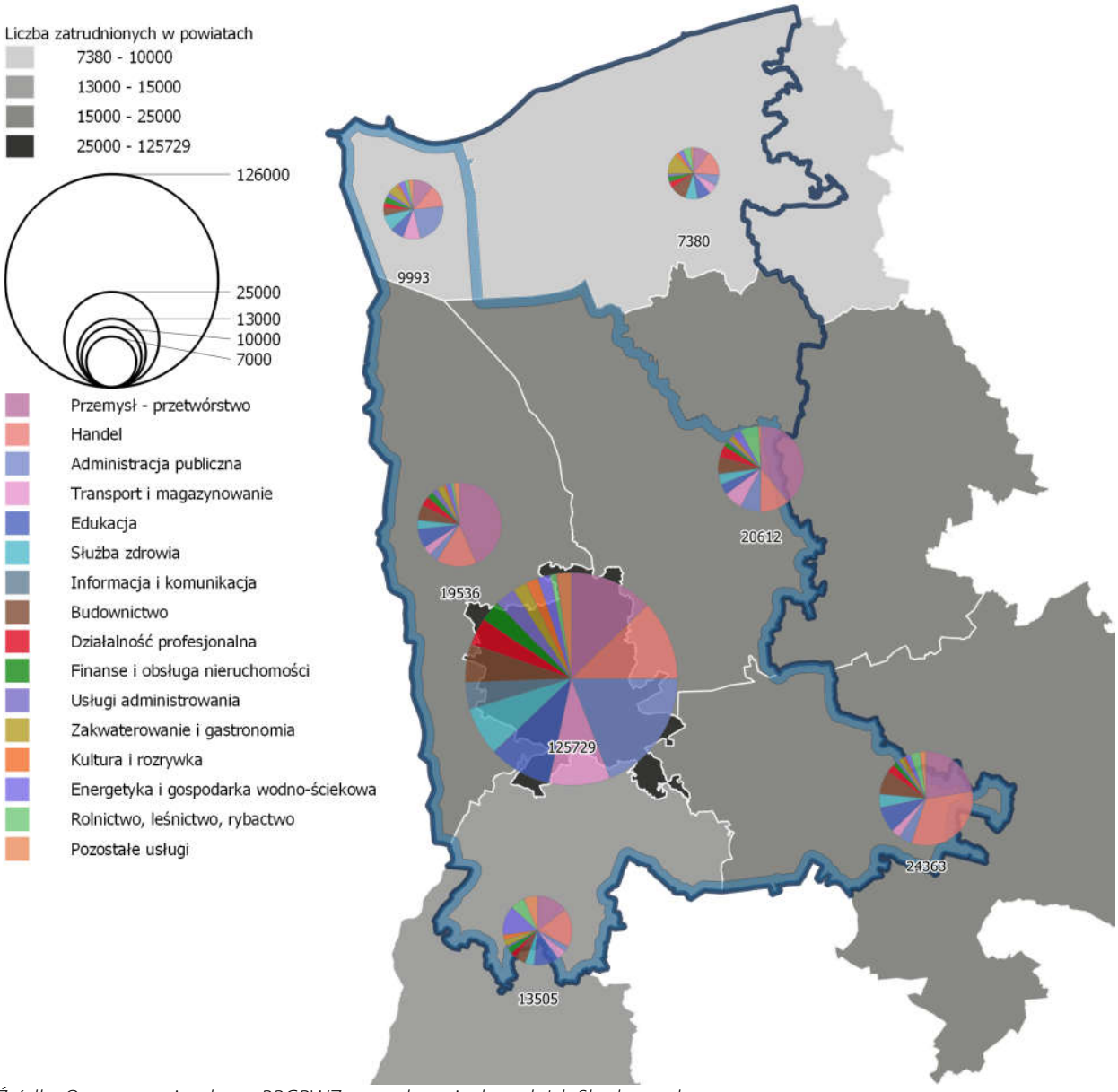
W 2015 r. w powiatach obszaru planu pracowało 221 tys. osób[84]. Rynek pracy charakteryzuje się największym zatrudnieniem w usługach 69,8%. W szeroko rozumianym przemyśle (sekcje BCDEF) pracował blisko co czwarty zatrudniony (27,8%) natomiast w rolnictwie tylko 2,3%. W rozbiciu na poszczególne sekcje to głównym miejscem pracy były zakłady przemysłowe (18,8%), następnie handel hurtowy i detaliczny (15,2%). Ważnym pracodawcą była sfera budżetowa reprezentowana przez administrację publiczną (13,8%), placówki edukacyjne (8,8%) oraz służbę zdrowia (6,2%). Wysoki udział zatrudnionych w działalności edukacyjnej jak i służbie zdrowia wynika nie tylko z lokalnych potrzeb w obsłudze ludności, ale związany jest także z pewnymi funkcjami metropolitalnymi (uczelnie wyższe oraz specjalistyczne szpitale). Z racji przecinania się korytarzy transportowych i nadgranicznego usytuowania

[84] Na podstawie danych z izb skarbowych

obszaru wiele osób znajduje zatrudnienie w dziedzinie transportu oraz usług magazynowych (7,5%). Duże zatrudnienie w tej branży świadczy o utrzymującej się roli tego obszaru jako znaczącego węzła logistycznego, w tym także w transporcie morskim. Rola usług magazynowych dodatkowo wzrośnie po zakończeniu inwestycji w Parku Regionalnym w Gryfinie (Zalando, 130 tys. m^2, ok. 1000 miejsc pracy) oraz w gminie Kołbaskowo (Amazon, 156 tys. m^2, ok. 1000 miejsc pracy).

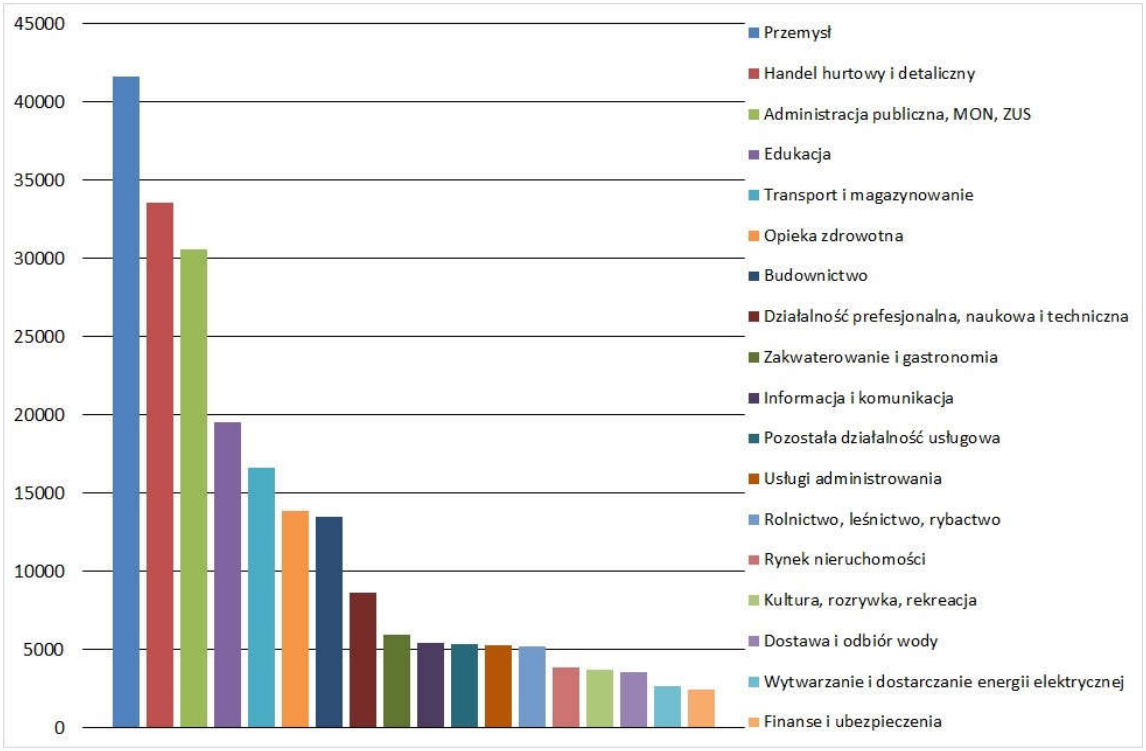
W przemyśle (bez budownictwa) w 2015 r. łącznie pracowało 48 tys. osób. Struktura zatrudnienia jest bardzo zróżnicowana, nie występuje tu jedna dominująca branża, a pięć, które skupiają ok 70% przemysłowej siły roboczej całego obszaru. Są to: przemysł spożywczy, metalowy, elektromaszynowy, chemiczny oraz energetyka i wodociągi wraz z oczyszczalniami ścieków. Największy udział w sektorze spożywczym ma Szczecin, gdzie pracuje 50% (ok. 3500 os.) pracowników tej branży oraz powiat goleniowski (21%; 1450 os.). W branży metalowej Szczecin skupia 50% (3500 os.) pracowników, powiaty: policki - 18% (1200 os.), stargardzki - 14% (950 os.). Największa dominacja Szczecina w zatrudnieniu występuje w sektorze elektromaszynowym, (57%; 3850 os.) przy znacznym udziale powiatu polickiego (20%; 1400 os.). Branża energetyczna (oraz dostarczanie i odbiór wody) związana jest głównie z elektrowniami w Szczecinie (38%; 2400 os.) i powiecie gryfińskim (29%; 1850 os.). Pracownicy branży chemicznej skupieni są przed wszystkim w powiecie policki 48% (3300 os.) głównie w zakładach chemicznych w Policach oraz w powiecie stargardzkim (17%; 1200 os.) z czego większość osób jest zatrudniona w fabryce opon Bridgestone. Blisko 6% (2850 os.) zatrudnionych na terenie powiatów wchodzących w granice SOM pracuje w branży meblowej. Niekwestionowanym liderem jest powiat goleniowski, który skupia w sobie 75% pracowników branży meblarskiej z powiatów SOM.

Ryc. 186. Zatrudnienie wg sekcji PKD w powiatach w 2015 r.



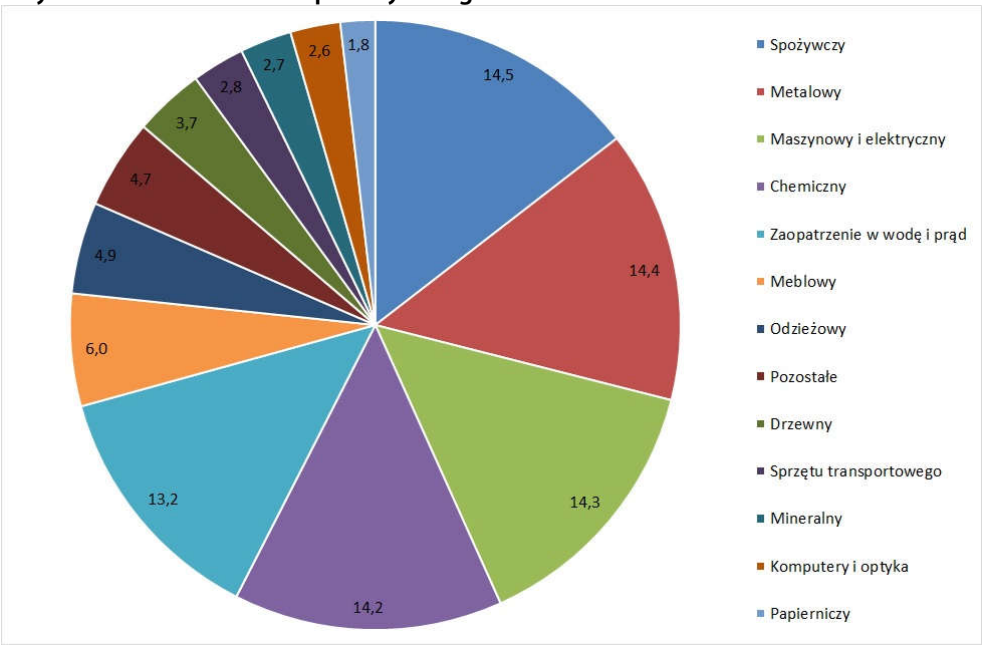
Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Ryc. 187. Zatrudnienie wg Sekcji PKD w obszarze planu SOM w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Ryc. 188. Zatrudnienie w przemyśle wg PKD w 2015r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Systematycznie poprawiająca się sytuacja na rynku pracy (zmniejsza się liczba osób bezrobotnych przy większej liczbie ofert) sprawia, że strategicznym zadaniem polityki rynku pracy jest nie tyle tworzenie nowych miejsc pracy w regionie, co zwiększenie poziomu dopasowania i uzupełnienia deficytów osób bezrobotnych. Na obszarze planu występuje zapotrzebowanie na wyspecjalizowane miejsca pracy w następujących sektorach[85]:

[85] Barometr zawodów 2017. Wydawca: Wojewódzki Urząd Pracy w Szczecinie

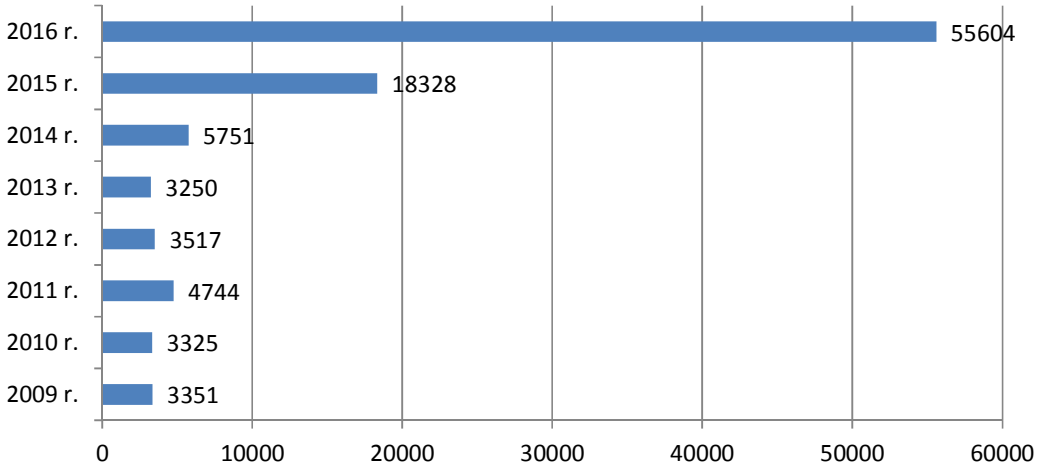
- budowlanym, obróbce metali i obsłudze maszyn i urządzeń (duży deficyt pracowników występuje zwłaszcza w Świnoujściu i Szczecinie),
- w branży samochodowej (szczególnie w zawodach mechanika, blacharza, lakiernika),
- spedycji i logistyce (jedynie na terenie powiatu kamieńskiego występuje nadwyżka zatrudnionych w tym sektorze),
- w zawodach: projektant i administrator baz danych, programista oraz informatyk (deficyt występuje głównie w Szczecinie),
- w zawodach: kucharz, piekarz, cukiernik, recepcjonista/rejestrator (deficyt występuje na obszarze całego województwa),
- w sektorze usług opieki zdrowotnej.

Nadwyżka pracowników występuje w zawodach: ekonomista, filozof, historyk, socjolog, politolog, kulturoznawca, nauczyciel przedmiotów ogólnokształcących, pedagog, pracownik biur podróży i organizator obsługi turystycznej.

Lukę siły pracowniczej na rynku uzupełniają pracownicy ze wschodu. W 2016 r. najwięcej deklaracji o zatrudnienie cudzoziemców - na podstawie uproszczonej procedury - zarejestrowano w Powiatowym Urzędzie Pracy w Szczecinie, tj. 25 883 oświadczeń stanowiących 46,5% wszystkich zarejestrowanych w regionie. Na kolejnych miejscach z obszaru planu znalazł się powiat goleniowski - 5 923 deklaracje, tj. 10,7% i powiat policki - 2 900, tj. 5,2%. Zdecydowanie najczęściej oświadczenia o potrzebie zatrudnienia dotyczą obywateli Ukrainy (96,4% deklaracji) w wieku 26-40 lat (45,8%). Obcokrajowców poszukuje branża budowlana (powiaty: kamieński, policki, miasto Szczecin i miasto Świnoujście), rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo (powiaty goleniowski, stargardzki, pyrzycki), przetwórstwo przemysłowe (powiaty goleniowski, kamieński, pyrzycki) oraz działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi (powiaty kamieński, Miasto Świnoujście).[86]

Na obszarze planu następuje transformacja rynku pracy w kierunku „rynku pracownika" wraz z systematycznie zwiększającymi się wymaganiami dotyczącymi wysokości wynagrodzenia. Przeciętne wynagrodzenie brutto w 2016 r. w Szczecinie wyniosło 4 539 zł, w województwie średnio 3 946 zł, zaś w Polsce 4 291 zł. Szczecin znalazł się na siódmym miejscu wśród miast wojewódzkich.[87]

Ryc. 189. Liczba oświadczeń pracodawców zarejestrowanych w województwie zachodniopomorskim w latach 2009-2016



Źródło: Powierzenie wykonywania pracy cudzoziemcom na podstawie oświadczenia pracodawcy w województwie zachodniopomorskim w 2016 r., Wojewódzki Urząd Pracy w Szczecinie.

Pomimo trudności gospodarczych takich jak upadek Stoczni Szczecińskiej czy przeniesienie firm lub centrów decyzyjnych poza granice województwa (Zakłady Chemiczne Police, Polskie LNG S.A., Zespól Elektrowni Dolna Odra, Sklepy Komfort S.A.), okres 2004-2015 to lata wzrostu liczby miejsc pracy w obszarze planu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego o ok. 8%. W tym okresie wskaźnik bezrobocia (liczba bezrobotnych w przeliczeniu na 100 osób

https://www.wup.pl/images/uploads/II_DLA_INSTYTUCJI/badania/Raport_wojewodztwo_zachodniopomorskie_web.pdf

[86] Powierzenie wykonywania pracy cudzoziemcom na podstawie oświadczenia pracodawcy w województwie zachodniopomorskim w 2016 r., Wojewódzki Urząd Pracy w Szczecinie, publikacja z dnia 27.01.2017 r., str. 3-4

[87] Szczecin 2016. Raport o stanie miasta, str. 73-74

w wieku produkcyjnym) silnie się wahał, osiągając w 2016 r. 4,1%. Wzrost liczby miejsc pracy intensywniej odbywał się w strefie zewnętrznej aglomeracji (gminy: Dobra, Kołbaskowo, Kobylanka).

Tabela 49. Wskaźnik bezrobocia w latach 2004-2016 na terenie objętym planem SOM

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
11,7	10,9	9,0	5,9	4,3	6,6	7,2	7,1	7,6	7,4	6,4	5,3	4,1

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

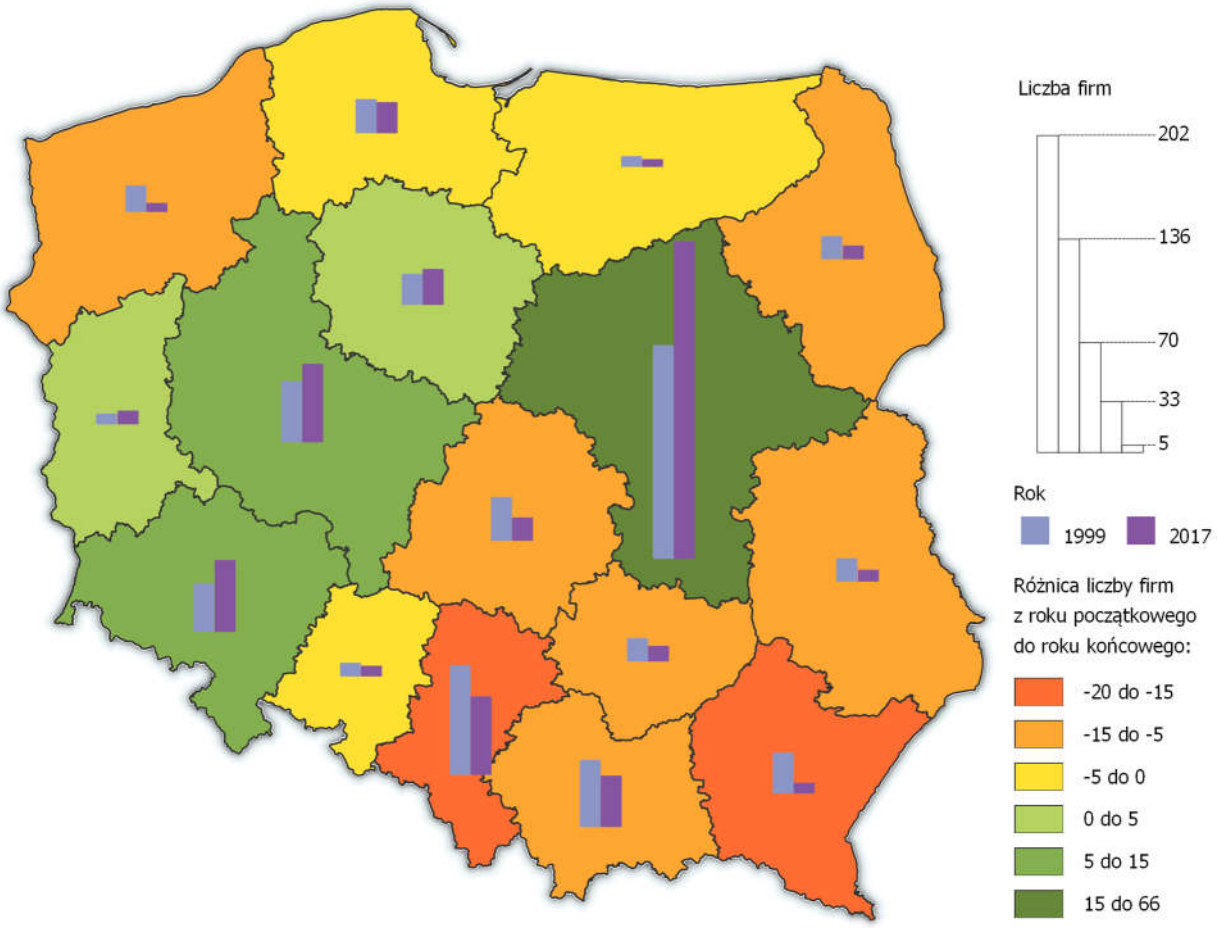
Na terenie objętym planem funkcjonowało w 2015 r. 83 z 140 dużych zakładów pracy[88], które stanowią miejsce pracy dla 33% mieszkańców województwa. Największymi z nich pozostają podmioty sektora publicznego (szpitale, uczelnie wyższe i urzędy). Wśród dużych przedsiębiorstw największe to: Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „Police" S.A., Netto, Grupa Kapitałowa OT Logistics S.A., Farutex Spółka z o.o.[89]. Do pozostałych znaczących pracodawców (powyżej 250 pracowników) zaliczają się: Polska Żegluga Morska, Zespół Elektrowni Dolna Odra S.A., DGS Poland Spółka z o.o. (aparaty słuchowe), Zakłady Drobiarskie Drobimex Spółka z o.o., Zakłady Mięsne Agryf w Szczecinie, fabryka mebli Swedwood Poland w Goleniowie, fabryka opon Bridgestone oraz producent urządzeń przeładunkowych Cargotec MAU w Stargardzie, stocznie remontowe w Szczecinie i Świnoujściu. Spółki notowane na giełdzie to CLEAN & CARBON ENERGY S.A., Megaron S.A., OT Logistics i Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „Police" S.A. W średnich zakładach (liczba pracowników od 50 do 250) w 2015 r. pracowało 26% z ogółu zatrudnionych w obszarze planu SOM.

Innowacyjność w gospodarce

Dla rozwoju innowacyjności w regionie decydujące znaczenie ma zdolność dużych i średnich zakładów funkcjonujących na obszarze planu do wdrożenia innowacji produktowych i procesowych. Wg badania US w Szczecinie[90] sektor przemysłu w województwie odnotowuje większą gotowość w tym zakresie (17,8% przedsiębiorstw deklaruje wprowadzenie innowacji produktowych a 21,9% innowacji procesowych) niż sektor usług (5,2% dotyczy innowacji produktowych, a 7,7% innowacji procesowych). W przypadku przedsiębiorstw usługowych największe wskaźniki innowacyjności uzyskują przeważająco zakłady zatrudniające powyżej 250 pracowników (dotyczy wszystkich kategorii innowacji). W przypadku sektora przemysłu sytuacja jest bardziej zrównoważona - innowacje produktowe i marketingowe dominują w zakładach powyżej 249 pracujących, procesowe w klasie 10-49 pracujących, a organizacyjne w klasie 50-249 zatrudnionych.

[88] Wg definicji GUS zatrudniających powyżej 250 pracowników
[89] Lista 500, Rzeczpospolita, 29 kwietnia 2016 r.
[90] "Badanie podmiotów nieinnowacyjnych na terenie województwa zachodniopomorskiego", zrealizowane przez Urząd Statystyczny w Szczecinie w ramach Regionalnego Obserwatorium Terytorialnego Województwa Zachodniopomorskiego w roku 2015

Ryc.190. Liczba firm z listy największych 500 przedsiębiorstw w kraju w wybranych województwach w latach 1999 i 2017



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Lista 500, Rzeczpospolita nr 91 z 2017r.

Najczęściej wymienianymi powodami braku wprowadzenia innowacji w przedsiębiorstwach przemysłowych i usługowych były deficyt dobrych pomysłów, niski popyt na rynku oraz brak potrzeby z uwagi na wcześniej wprowadzone innowacje lub z powodu niewielkiej konkurencji na rynku. Te opinie wskazują na niski stan wiedzy lokalnej przedsiębiorczości na temat potrzeb i możliwości wprowadzania innowacji jako istotnego czynnika rozwoju społeczno-gospodarczego. Działania na rzecz poprawy warunków funkcjonowania przedsiębiorstw i ulepszenia oferty kierowanej do klientów przyczyniają się do podnoszenia konkurencyjności lokalnej gospodarki, rozumianej jako długookresowa zdolność do sprostania konkurencji zewnętrznej na rynku krajowym, a w przypadku obszaru planu również na sąsiadującym rynku niemieckim.

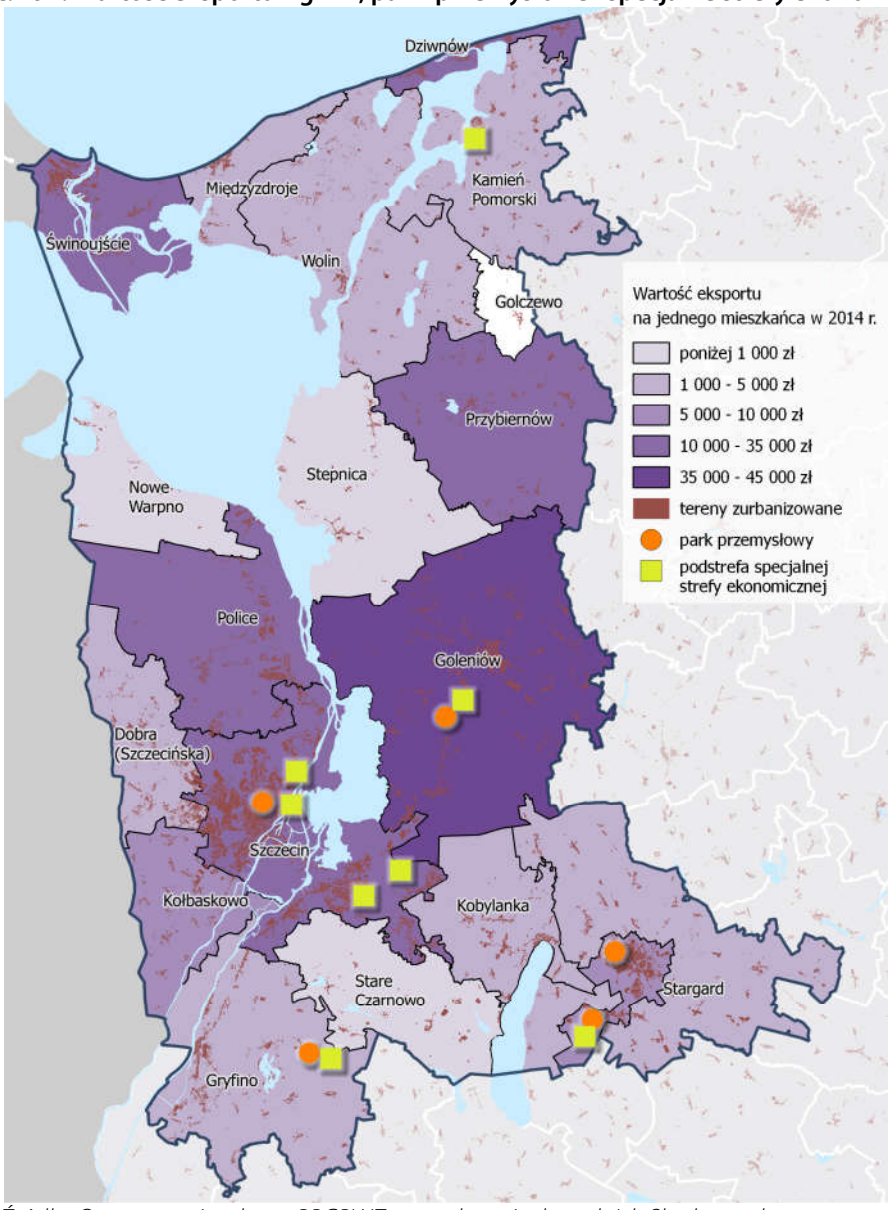
Z kolei, z wymienionych barier innowacyjności najwięcej przedsiębiorstw przemysłowych i usługowych wskazało brak możliwości finansowania innowacji ze źródeł wewnętrznych, co wskazuje na ograniczone zasoby kapitału własnego na działalność rozwojową, a w dalszej kolejności brak możliwości finansowania innowacji ze źródeł zewnętrznych oraz trudności w pozyskaniu publicznego wsparcia na innowacje.

Dla budowania branży innowacyjnej na obszarze planu istotne znaczenie mają firmy działające w sektorze gospodarki cyfrowej i handlu elektronicznego (Tieto, Home.pl, Asseco Data Systems, PSI, Amazon, Zalanado). Z badań europejskich[91] wynika, że na dwa miejsca pracy zlikwidowane w tradycyjnych sektorach gospodarki przypada pięć nowych miejsc pracy, jakie powstają w sektorze cyfrowym. Dodatkowo obecnie prawie 90% zawodów wymaga podstawowych umiejętności z zakresu technologii informacyjnych i komunikacyjnych. Obecność na tym rynku dużych i międzynarodowych firm tworzy także środowisko dla rozwoju działalności start-upów, lokujących się najczęściej w obszarze sprzedaży usług dla innych firm (tzw. B2B). Działalność firm z tego obszaru wspiera Klaster ICT Pomorze Zachodnie.

[91] Europejska Agenda Cyfrowa. Komisja Europejska 2014, str. 3

Na obszarze planu dobrze rozwinięta jest działalność sektorów biotechnologii i gospodarki cyrkularnej (Grupa Azoty, Fosfan, Kronospan, Kemipol, Serwach, Invento, GDR Godpack). Działalność sektora jest wspierana aktywnością klastra „Zielona Chemia" oraz ścisłą współpracą firm z Centrum Bioimmobilizacji i Innowacyjnych Materiałów Opakowaniowych Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie.

Ryc. 191. Wartość eksportu z gmin, parki przemysłowe i specjalne strefy ekonomiczne w obszarze planu SOM



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych Izb Skarbowych

Dobrze rozwijający się rynek wspólnych usług biznesowych (Arvato Polska, Unicredit czy Genpact) nie niesie ze sobą tak wysokiego potencjału innowacyjnego.

Obszar planu SOM cechuje największa w województwie atrakcyjność inwestycyjna - mierzona na podstawie takich wskaźników jak: produktywność majątku trwałego, produktywność pracy, gospodarka finansowa JST, nakłady inwestycyjne, zasoby pracy, rynku oraz innowacyjności. Miasta: Szczecin, Stargard, Świnoujście, Police oraz gminy: Dobra, Gryfino, Międzyzdroje cechuje najwyższa atrakcyjność inwestycyjna regionu (klasa A) we wszystkich badanych sekcjach PKD (przemysł przetwórczy, handel i naprawy, zakwaterowanie i gastronomia, działalność profesjonalna, naukowa i techniczna).[92] Przeciętna atrakcyjność inwestycyjna (klasa C) została określona dla gmin Stepnica, Stare Czarnowo, Kamień Pomorski, Nowe Warpno i Wolin.

Na obszarze planu tempo wzrostu inwestycji w ostatnich latach było zróżnicowane. Po okresie wzrostu w latach 1994-1997 i jego obniżenia w latach 1998-2003, w roku 2004 wraz ze wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej nastąpił

[92] „Atrakcyjność inwestycyjna regionów 2016", Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa 2016, str. 102-103

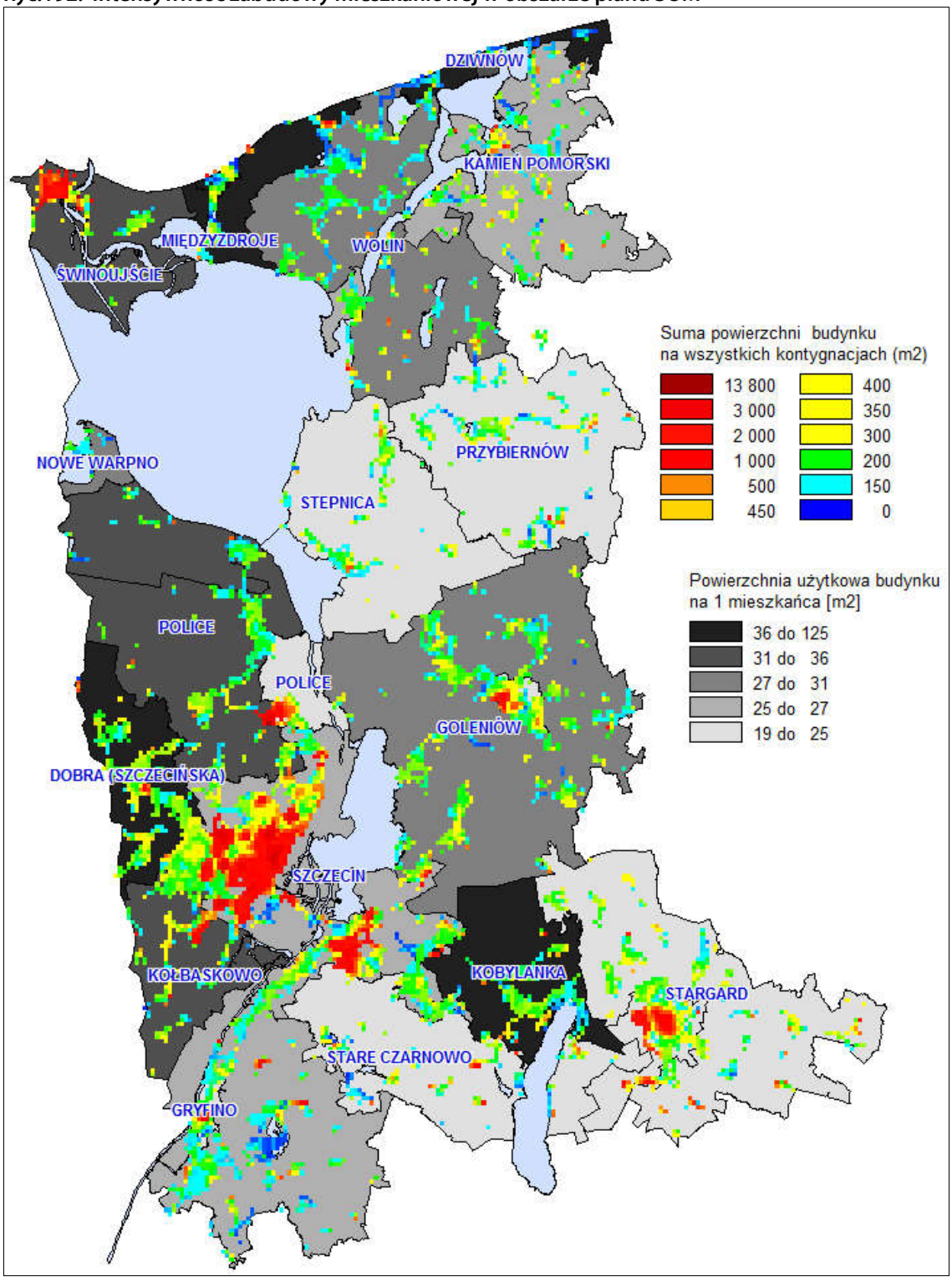
ponowny wzrost nakładów na inwestycje, wpływając w istotny sposób na wzrost PKB. Tendencja ta załamała się w 2007 r., a światowy kryzys ekonomiczny w 2008 r. spowodował dalsze zahamowanie tempa wzrostu. Od 2012 r. widać oznaki stabilnego wzrostu gospodarczego głównie za sprawą inwestycji realizowanych przez państwowe i samorządowe jednostki budżetowe (w roku 2013 dla Miasta Szczecina nastąpił wzrost poziomu nakładów inwestycyjnych o 11,6% w stosunku do roku poprzedniego, a w roku 2014 o 20,8%).[93] Wzrost działalności inwestycyjnej najsilniej następuje w przedsiębiorstwach przemysłowych oraz usługach transportowych, magazynowych, obsłudze rynku nieruchomości oraz związanych z informacją i komunikacją (w tych samych branżach notuje się wzrost wartości brutto środków trwałych w przedsiębiorstwach).

[93] „Szczecin 2016. Raport o stanie miasta", str. 73-74

4.3.6. Infrastruktura społeczna

4.3.6.1. Zasoby mieszkaniowe

Ryc.192. Intensywność zabudowy mieszkaniowej w obszarze planu SOM



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ z wykorzystaniem GBDOT 10k

Sytuacja mieszkaniowa jest jednym z najważniejszych czynników wpływających na warunki życia mieszkańców. W obszarze planu SOM na koniec 2015 r. było 295 tys. mieszkań (w samym Szczecinie 172 tys.), o 32,9 tys. więcej niż w roku 2007. Ogólna powierzchnia użytkowa mieszkań zwiększyła się o 3,63 mln m^2 - do 20,25 mln m^2. Szczecin ma

największe zasoby mieszkaniowe, ponadto odznacza się największą - po Świnoujściu i Międzyzdrojach - dynamiką rozwoju budownictwa. Wzrost liczby mieszkań w tym okresie w innych miastach waha się od 1% do 21%, jedynie w Dziwnowie zanotowano niewielki spadek wynoszący 2%. Najbardziej żywiołowo budownictwo mieszkaniowe rozwija się w na terenach wiejskich, w gminach na zachód od Szczecina. Bardzo dużo buduje się w pasie wybrzeża, ale są to nieruchomości obsługujące wzmożony ruch turystyczny.

Średni wskaźnik powierzchni mieszkalnej przypadającej na 1 mieszkańca w województwie zachodniopomorskim wynosi 26,3 m^2. W Szczecinie wskaźnik zwiększył się z 22,3 m^2 w roku 2004 do 27,2 m^2 w roku 2015. Sytuacja mieszkaniowa w samym mieście jest jednak mocno zróżnicowana. Nowe mieszkania powstają na obrzeżach miasta. Jakość mieszkań w centrum, pomimo prowadzonych rewitalizacji, jest wciąż niezadowalająca - mieszkania w kamienicach czynszowych, liczne oficyny i brak przestrzeni publicznych przyczyniają się do niższej jakości życia i w efekcie przenoszenia się części osób poza miasto.

Tabela 50. Mieszkania w gminach SOM

Gmina	liczba mieszkań		powierzchnia mieszkań		powierzchnia mieszkania na osobę	
	2005	2015	2005	2015	2005	2015
Dobra	4 017	8 016	429 137	1 060 069	36,1	50,8
Dziwnów	1 838	2 738	147 978	256 815	35,5	64,1
w tym miasto	1 255	1 231	99 647	93 768	33,5	34,5
Goleniów	10 769	12 359	744 905	967 020	22,6	27,1
w tym miasto	7 780	8 327	494 072	554 206	22,0	24,5
Gryfino	9 866	10 759	634 788	742 477	20,3	23,1
w tym miasto	7 294	7 818	634 788	470 829	19,6	22,0
Kamień Pomorski	4 658	5 297	323 466	385 401	22,5	26,8
w tym miasto	3 133	3 517	203 998	238 521	22,4	26,7
Kobylanka	1 105	1 597	111 140	187 538	30,7	36,1
Kołbaskowo	3 140	4 964	216 774	410 078	25,2	33,9
Międzyzdroje	3 215	4 619	226 424	320 833	34,9	49,0
w tym miasto	2 854	4 214	190 856	276 916	34,9	50,8
Nowe Warpno	599	633	488 303	52 249	31,0	31,6
w tym miasto	464	475	36 235	36 933	30,3	30,5
Police	12 871	13 644	828 104	942 258	20,0	22,6
w tym miasto	10 817	11 191	630 864	667 208	18,4	20,1
Przybiernów	1 550	1 574	115 998	126 858	22,4	24,8
Stare Czarnowo	1 061	1 186	71 948	87 991	18,5	22,9
Stargard (miasto)	23 554	25 443	1 393 249	1 552 253	19,7	22,6
Stargard (gmina wiejska)	3 142	3 622	221 529	291 071	19,6	22,7
Stepnica	1 483	1 611	110 559	124 138	23,6	25,2
w tym miasto	-	842	-	63 528	-	26,0
Szczecin	154 880	172 310	9 307 301	11 017 507	22,6	27,2
Świnoujście	15 863	20 286	938 566	1 361 921	22,9	33,1
Wolin	3 995	4 351	305 451	360 098	24,8	29,3
w tym miasto	1 637	1 720	117 961	131 492	24,2	27,0

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

Sytuacja mieszkaniowa poprawia się w całym obszarze planu. We wszystkich gminach odnotowuje się wzrost powierzchni mieszkaniowej, przypadającej na jednego mieszkańca. W bezpośrednim sąsiedztwie Szczecina wzrost ten najbardziej widać na obszarze gminy Dobra, gdzie w ciągu 10 lat powierzchnia mieszkania przypadająca na jedną osobę wzrosła o 40,8% (z 36,1 m^2 w roku 2005 do 50,8 m^2 w roku 2015) oraz Kołbaskowo (wzrost o 34,3%). Dobra i Kołbaskowo są gminami, do których najczęściej wyprowadzają się mieszkańcy Szczecina. W ostatnich latach obie gminy zanotowały znaczny wzrost liczby mieszkańców (Dobra o 75,5%, Kołbaskowo o 40,9%). Ze wzrostem liczby mieszkańców związany jest rozwój budownictwa mieszkaniowego, szczególnie domów jednorodzinnych - co wpływa na wzrost powierzchni mieszkania przypadającej na mieszkańca.

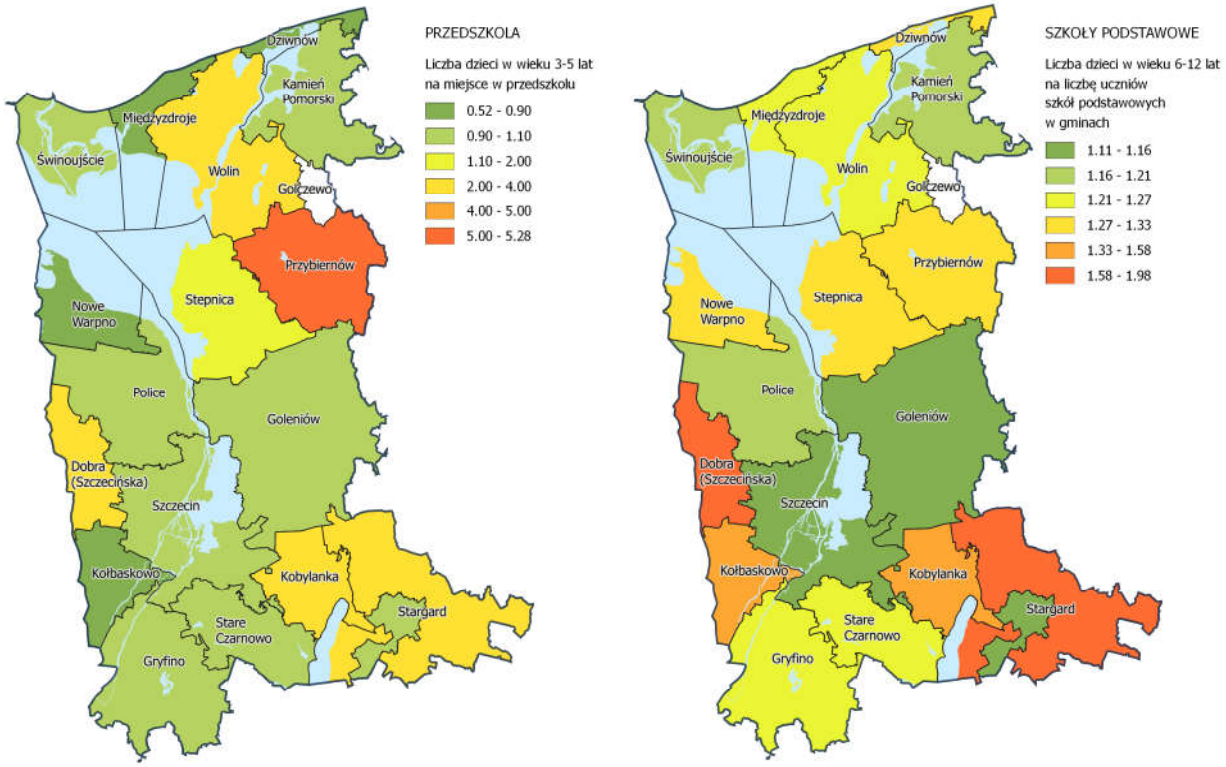
Największy wzrost powierzchni mieszkań widać jednak w pasie miejscowości nadmorskich. W gminie Dziwnów wskaźnik ten w okresie 2005-2015 wzrósł o 80,7% (z 35,5 do 64,1). Nieco mniejsze, ale wciąż znaczące wzrosty odnotowały ponadto gminy Międzyzdroje, Świnoujście i Kamień Pomorski. Gminy te w tym samym okresie

odnotowały spadek liczby mieszkańców (Dziwnów aż o 8,8%), niemniej nastąpił w nich również wzrost liczby mieszkań, związany z rozbudową bazy noclegowej. W efekcie powierzchnia mieszkania na osobę w całym pasie nadmorskim, leżącym w granicach planu, znacząco wzrosła.

4.3.6.2. Edukacja przedszkolna i szkolna

Wychowanie przedszkolne realizowane jest głównie przez jednostki samorządowe, rzadziej przez podmioty prywatne, w przedszkolach, punktach przedszkolnych oraz oddziałach przedszkolnych przy szkołach. W 2015 r. na ponad 20,3 tys. (w samym Szczecinie 11,5 tys.) dzieci w wieku przedszkolnym przypadało 19,1 tys. miejsc w przedszkolach. W rzeczywistości liczba dzieci uprawnionych do miejsca w przedszkolu (łącznie z sześciolatkami) jest wyższa i wynosi 28,3 tys. Oprócz Nowego Warpna, żadna gmina SOM nie zaspokaja całkowicie potrzeb w tym zakresie. Największe dysproporcje występują w gminie Przybiernów, gdzie na jedno miejsce w przedszkolu przypada pięcioro dzieci, oraz w wiejskich gminach Stargard, Kobylanka i Dobra (troje dzieci na jedno miejsce). Deficyt przedszkoli występuje także na nowych osiedlach, gdzie budowa infrastruktury oświatowej nie nadąża za skokowym wzrostem liczby mieszkańców.

Ryc. 193. Przedszkola oraz szkolnictwo podstawowe na obszarze objętym planem SOM w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

W 2015 r. w szkołach podstawowych w obszarze planu SOM uczyło się 43,8 tys. uczniów, z czego w samym Szczecinie blisko 23,6 tys. Liczba uczniów systematycznie spada, a niewielkie wzrosty w poszczególnych gminach wiążą się z migracjami między gminami. Wraz ze spadkiem liczby dzieci zmniejszała się liczba oddziałów szkolnych. Na przestrzeni lat 2002-2015 liczba dzieci przypadających na jedną klasę wahała się w przedziale 19-22.[94]

Niedostosowanie infrastruktury szkolnej widać na przykładzie szkolnictwa podstawowego. Zaspokajanie potrzeb społeczności lokalnej w zakresie edukacji publicznej należy do zadań własnych gminy. Tymczasem w gminie Dobra około 40% dzieci w wieku szkolnym uczęszcza do szkół podstawowych w innej gminie, najczęściej w Szczecinie (podobne zjawisko, ale na mniejszą skalę, zachodzi w Stargardzie). Migracje ludności Szczecina z centrum do dzielnic peryferyjnych powodują, że na obszarze przygranicznym Szczecina mieszka najwięcej dzieci, szkoły tam zlokalizowane są więc najbardziej obciążone.

Na obszarze objętym planem SOM w 2015 r. do gimnazjów uczęszczało 18,32 tys. uczniów (w tym 10,1 tys. w Szczecinie). We wszystkich gminach, z wyjątkiem wiejskiej gminy Stargard, są gimnazja. Poziom kształcenia

[94] Co prawda w latach 2013-2014 odnotowano wyraźny wzrost liczby dzieci w pierwszych klasach szkół podstawowych, ale spowodowany był on objęciem dzieci 6 letnich obowiązkiem szkolnym

mierzony średnim wynikiem uzyskanym na egzaminie gimnazjalnym potwierdza przewagę szkół szczecińskich. Podobne wyniki, a czasami i wyższe, uzyskiwali uczniowie z Kobylanki. W SOM tylko w tych gminach średnie wyniki uczniów (w ujęciu gminnym) przekraczają średnie wartości krajowe. Słabo wypadają gimnazjaliści z gminy Dobra, która notuje wyniki najgorsze nie tylko na obszarze metropolitalnym, ale jedne z najgorszych w województwie.[95]

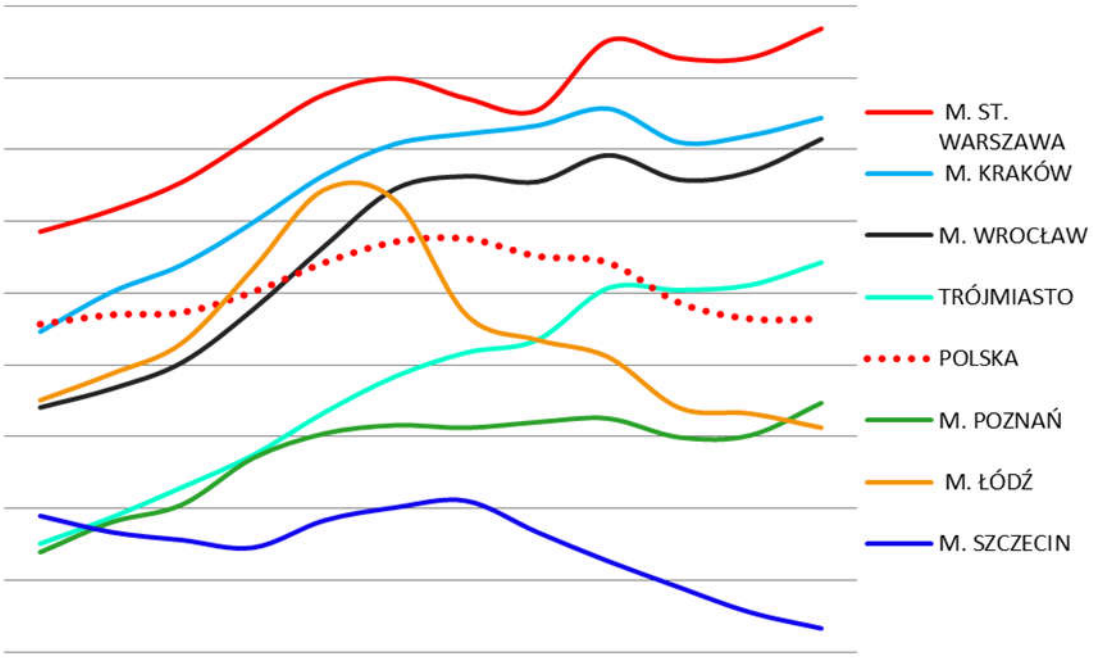
W obszarze funkcjonuje 158 szkół ponadgimnazjalnych (bez specjalnych), w których w 2015 r. uczyło się 25,9 tys. uczniów. Najpopularniejszą formą kształcenia są licea ogólnokształcące, do których w 2015 r. uczęszczało 13,5 tys. osób. Liczba uczniów w tych szkołach spada i jest to tendencja utrzymująca się w całym obszarze objętym planem SOM. Szkoły średnie techniczne wybrało blisko 9,6 tys. uczniów, a zasadnicze zawodowe 2,6 tys. Przy stale utrzymującej się tendencji spadkowe liczby uczniów, zmienia się struktura wyboru szkół ponadgimnazjalnych. Uczniowie coraz częściej skłaniają się ku szkołom technicznym. Mimo iż licea ogólnokształcące w dalszym ciągu dominują w preferencjach uczniów, to ich udział w strukturze kształcenia ponadgimnazjalnego systematycznie spada.

W wyniku ustawowych zmian dotyczących obniżenia obowiązku szkolnego w roku szkolnym 2014/15 w klasach pierwszych szkół podstawowych pojawiło się 1,5 rocznika uczniów. Podobna sytuacja miała miejsce w roku szkolnym 2015/16, gdy do szkół podstawowych obowiązkowo trafiły dzieci urodzone w drugiej połowie roku 2008 oraz wszystkie sześciolatki urodzone w 2009 r. Spowodowało to dość gwałtowny, krótkotrwały wzrost liczby uczniów, który w kolejnych latach przesunie się na wyższe etapy kształcenia. Nadal jednak w długotrwałych prognozach demograficznych widać tendencję spadkową.

4.3.6.3. Szkolnictwo wyższe i nauka

W Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym jest 5 uczelni publicznych: Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Uniwersytet Szczeciński, Pomorski Uniwersytet Medyczny w Szczecinie, Akademia Morska w Szczecinie, Akademia Sztuki w Szczecinie. Wszystkie zlokalizowane są w Szczecinie. Ponadto funkcjonuje 9 uczelni niepublicznych: osiem w Szczecinie i jedna w Stargardzie. W SOM zlokalizowane są też wydziały zamiejscowe uczelni, również spoza regionu: 5 w Szczecinie, 2 w Stargardzie oraz jeden w Świnoujściu.

Ryc. 194. Liczba studentów w wybranych miastach na 10 tys. osób w wieku 20-24 lata w województwie



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS

W roku 2015 w Szczecinie studiowało 39,4 tys. osób. Liczba studentów w Szczecinie spada dużo szybciej niż średnio w Polsce (od 2004 r. w Szczecinie odnotowano spadek liczby studentów o 41%, w całej Polsce o 26%). Poza czynnikami demograficznymi (mniejsza liczebność roczników studiujących) wpływa na to silna konkurencja innych ośrodków akademickich: Warszawy, Krakowa, Wrocławia, Poznania i Gdańska (w tych miastach w latach 2004-2015 spadek liczby studentów wyniósł odpowiednio 11%, 3%, 11%, 8%, a w podregionie Trójmiejskim nastąpił wręcz wzrost o 10% bezwzględnej liczby osób studiujących). Potwierdza to analiza liczby studentów w wybranych miastach

[95] Wyniki egzaminu gimnazjalnego 2014 Raport, OKE w Poznaniu, kwiecień 2014

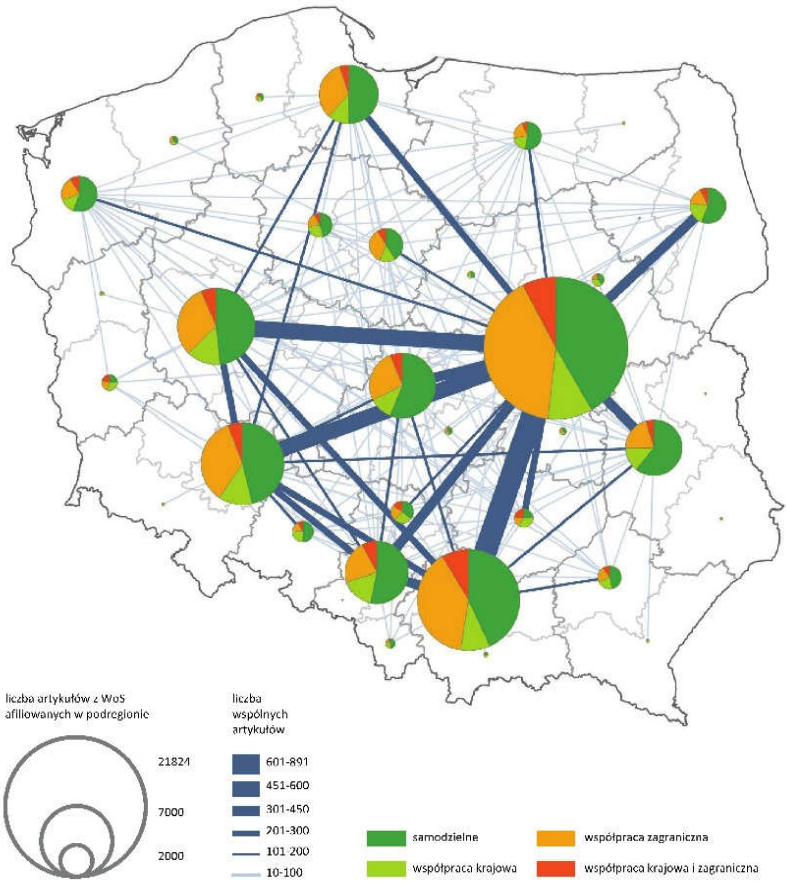
wojewódzkich, odnosząc ją do bazy demograficznej, tj. przeliczając na 10 tys. osób w wieku 20-24 lata w całym województwie. W Polsce na 10 tys. osób w wieku 20-24 lata jest 5822 studentów i od 10 lat jest na niemal stałym poziomie. Wskaźnik ten wyraźnie wzrósł w wymienionych wcześniej ośrodkach akademickich (od 22% w Warszawie do 46% w Trójmieście) , tymczasem w Szczecinie spadł o 17,6%, a podobne tendencje, lecz na mniejsza skalę, spośród analizowanych miast odnotowała jedynie Łódź (spadek o 3,8%).

Studenci preferują kierunki humanistyczne i społeczne - wybiera je ponad 15% studiujących. Na studiach inżynieryjno-technicznych uczy się ponad 10% studiujących.

Na dwóch uczelniach o określonych regionalnych specjalizacjach - Akademii Morskiej i Pomorskim Uniwersytecie Medycznym - widać regularny wzrost liczby studentów. Na Pomorskim Uniwersytecie Medycznym w Szczecinie liczba słuchaczy w latach 2007-2015 wzrosła o 53% (z 2 885 do 4 439). O liczbie przyjęć na studia medyczne decyduje minister zdrowia i zdaniem Naczelnej Rady Lekarskiej limity przyjęć są za małe w stosunku do potrzeb.[96]

Jednym z mierników potencjału i rangi ośrodka akademickiego jest liczba cytowań publikacji pracowników naukowych (WoS)[97]. O ile wartości nakładów na rozwój i naukę poszczególnych ośrodków określają jego zdolności absorpcyjne (co też jest miarą wielkości i innowacyjności), to liczba publikacji stanowi wymierny efekt pracy naukowców. Dodatkowo artykuły powstające przy udziale autorów z innych uczelni pozwala uchwycić aspekt przestrzenny.

Ryc. 195. Liczba cytowań artykułów z WoS oraz liczba wspólnych artykułów

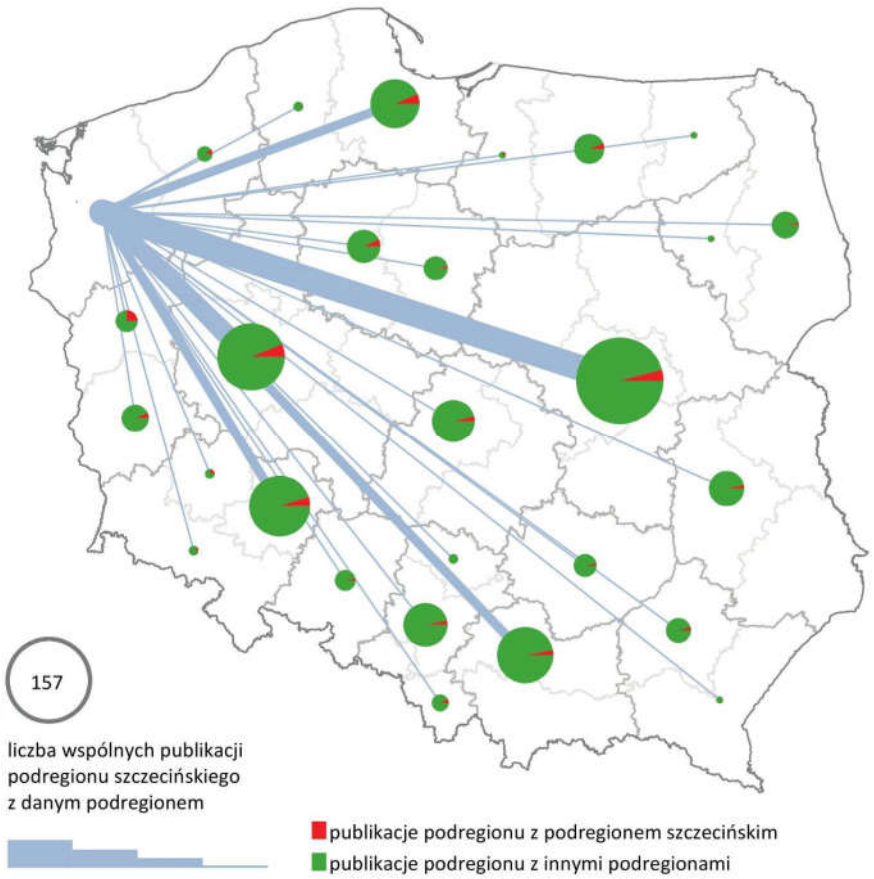


Źródło: Polska nauka w sieci? Przestrzeń nauki i innowacyjności. Raport z badań

[96] Projekt rozporządzenia Ministra Zdrowia w sprawie limitu przyjęć na kierunki lekarski i lekarsko-dentystyczny –stanowisko Prezydium NRL z dnia 6 czerwca 2014 r.

[97] Web of Science (WoS) jest bibliograficzną bazą cytowań publikacji naukowych. Najważniejszy element bazy stanowią indeksy cytowań poszczególnych artykułów publikowanych w czasopismach naukowych (ISI Citation Index)

Ryc. 196. Krajowa współpraca publikacyjna podregionu szczecińskiego



Źródło: Polska nauka w sieci? Przestrzeń nauki i innowacyjności. Raport z badań

W tym ujęciu, szczecińskie uczelnie (i cała Polska Zachodnia) lokują się peryferyjnie w stosunku do głównych krajowych ośrodków akademickich, a liderami współpracy przy tworzeniu publikacji są uczelnie warszawskie. Najwięcej artykułów jest udziałem Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego w Szczecinie (PUM jest najlepszą uczelnią naszego regionu według rankingu „Perspektyw" i „Rzeczypospolitej" oraz „Polityki"), natomiast głównymi partnerami zagranicznymi są Niemcy.

Miejsce w strukturze krajowych ośrodków akademickich i wzajemne powiązania świata naukowego można zobrazować analizując liczby wspólnie recenzowanych prac doktorskich. Widać wyraźnie silną koncentrację wzajemnej współpracy w centralnej Polsce: Warszawy, Łodzi, Poznania, Wrocławia, Górnego Śląska oraz Lublina. Do drugiej kategorii można zaliczyć uczelnie aglomeracji szczecińskiej, gdańskiej i białostockiej.

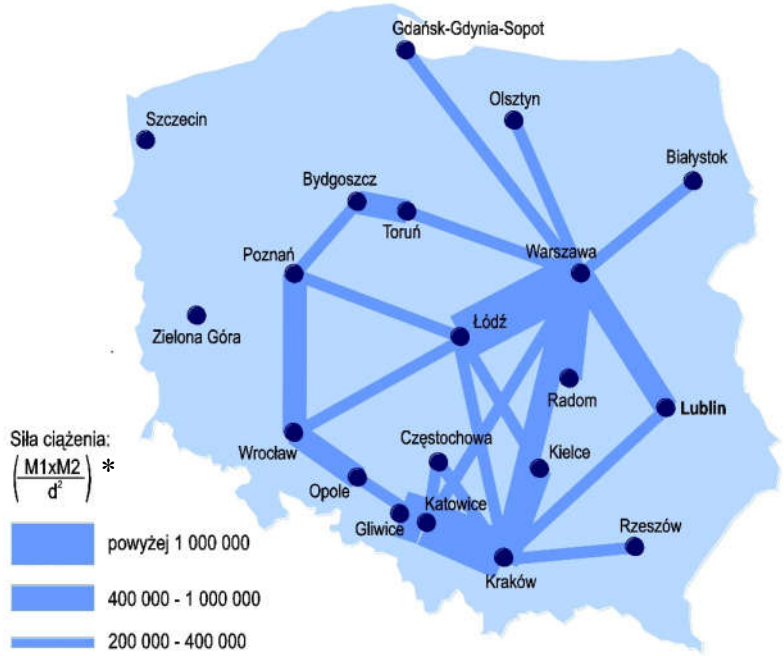
Jednym z czynników, na podstawie których weryfikuje się prowadzone badania naukowe, jest udział w projektach badawczych. W 2014 r. szczecińskie uczelnie otrzymały z grantów Narodowego Centrum Nauki finansowanie 18 projektów za łączną kwotę ponad 5,1 mln zł, co plasuje Szczecin w drugiej połowie stawki.

Przyznawane w procedurze konkursowej dotacje w dużej mierze kierowane są do młodych pracowników naukowych, tj. doktorów i doktorantów.

Potencjał edukacyjny ośrodka akademickiego, poza liczbą studentów i uczelni, jest także uwarunkowany zasięgiem jego oddziaływania oraz zdolnością do wchodzenia w interakcje z innymi ośrodkami. Do zbadania teoretycznego wzajemnego wpływu największych ośrodków akademickich zastosowano model potencjału grawitacyjnego (jako masę przyjęto liczbę studentów).[98] Wyraźnie widać, że szczecińskie uczelnie pozostają na uboczu względem najsilniej oddziałujących ośrodków akademickich, zamkniętych w wieloboku o wierzchołkach: Warszawa-Gdańsk-Poznań-Wrocław-Górny Śląsk-Kraków-Lublin. Decydujące znaczenie ma tu największa odległość Szczecina od Warszawy.

[98] Lubelski ośrodek akademicki. Szanse i zagrożenia rozwoju. Urząd Statystyczny w Lublinie. Lublin, luty 2013 r.

Ryc.197. Model grawitacji ośrodków akademickich



M - masa, będąca tu liczbą studentów
d - odległość między ośrodkami

Źródło: Lubelski ośrodek akademicki. Szanse i zagrożenia rozwoju, US w Lublinie, luty 2013 r.

W Szczecinie nie ma samodzielnych instytutów naukowych. Znajdują się tu jedynie filie instytutów krajowych: oddział Instytutu Archeologii i Etnologii Polskiej Akademii Nauk, oddział IPN, oddział Państwowego Instytutu Geologicznego w Warszawie, Zachodniopomorski Ośrodek Badawczy Instytutu Technologiczno-Przyrodniczego w Falentach, Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu. Krajowe Laboratorium Pasz Pracownia w Szczecinie oraz w Kołbaczu Zakład Doświadczalny Instytutu Zootechniki w Krakowie. W Świnoujściu działa stacja badawcza Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni. Zaprzestał działalności szczeciński oddział Instytutu Morskiego w Gdańsku.

4.3.6.4. Ochrona zdrowia

W 2014 r. w obszarze planu SOM pracowało 5067 lekarzy, 5073 pielęgniarek oraz 654 położnych. Od 2009 r. liczba personelu medycznego wzrosła tylko w Szczecinie i Policach; w pozostałych miastach i gminach - albo się nie zmieniła - albo spadła.

W obszarze planu SOM w 2015 r. było 15 szpitali: 10 w Szczecinie, 1 w Goleniowie, po 1 w Stargardzie, Gryfinie, Kamieniu Pomorskim i Świnoujściu. W Policach jest szpital będący filią szpitala klinicznego nr 1 Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego. Szpitale w Szczecinie odznaczają się najlepszą infrastrukturą leczniczą oraz świadczą najszerszy zakres usług dla mieszkańców całego województwa. Natomiast ze szpitali powiatowych w mniejszych miastach obszaru korzystają głównie mieszkańcy danego powiatu. Najwyższą rangę i największe możliwości w zakresie lecznictwa mają szpitale kliniczne Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego.

W obszarze planu znajdują się dwa uzdrowiska - w Świnoujściu i Kamieniu Pomorskim. Specjalnością uzdrowiska jest leczenie chorób reumatycznych, kardiologicznych, skórnych, chorób dróg oddechowych, ortopedyczno-urazowych i otyłości. Poza leczniczym wpływem aerozoli morskich w rehabilitacji stosuje się również borowinę nizinną i solankę bromkowo-jodkowo-sodkową.

4.3.6.5. Kultura

Centrum kulturalnym Szczecińskiego Obszaru Funkcjonalnego, podobnie jak całego województwa zachodniopomorskiego, jest Szczecin. Znajdują się tu:

- Zamek Książąt Pomorskich (organizuje wystawy, koncerty, seanse filmowe i teatralne),
- Opera na Zamku,
- Filharmonia im. Mieczysława Karłowicza,
- teatry: Polski, Współczesny, Pleciuga (lalkowy), Piwnica przy Krypcie, Kana, Kameralny,
- amfiteatr (Teatr Letni),
- kina: Pionier 1909, Zamek, multipleksy w centrach handlowych,

- biblioteki: Książnica Pomorska (biblioteka wojewódzka), Miejska Biblioteka Publiczna z 25 filiami w lewobrzeżnej i 8 w prawobrzeżnej części miasta, biblioteki szkół wyższych,
- Muzeum Narodowe z oddziałami: Muzeum Historii Szczecina, Muzeum Sztuki Współczesnej, Muzeum Morskim, Muzeum Techniki i Komunikacji (w dawnej zajezdni tramwajowej), Muzeum Tradycji Regionalnych oraz Centrum Dialogu Przełomy,
- galerie i pracownie artystyczne (ok. 20),
- domy kultury: Miejski Ośrodek Kultury w Szczecinie Dąbiu, Słowianin, Klub 13 Muz, Pałac Młodzieży Pomorskie Centrum Edukacji oraz kluby studenckie i osiedlowe.

Dwa obiekty kultury wybudowane w ostatnich latach w Szczecinie otrzymały międzynarodowe nagrody architektoniczne. Gmach filharmonii wśród szeregu nagród otrzymał najważniejszą europejską Nagrodę Unii Europejskiej w konkursie architektury współczesnej im. Miesa van der Rohe 2015. Z kolei Centrum Dialogu Przełomy otrzymało European Prize for Urban Public Space 2016, konkursu na najlepszą przestrzeń publiczną w Europie. Ma to pozytywny wpływ nie tylko na samą kulturę , ale i wizerunek i rozpoznawalność Szczecina w Europie.

Szczecin jest także siedzibą regionalnego ośrodka Telewizji Polskiej (zasięg regionalny) i telewizji regionalnej Pomerania (w jej zasięgu Szczecin, Stargard, Gryfino, Kołbaskowo). W mieście wydawane są również trzy gazety codzienne.

Oferta kulturalna pozostałych miast jest uboższa. Mieszkańcy gmin sąsiadujących ze Szczecinem korzystają przede wszystkim z instytucji kulturalnych stolicy województwa. Tym niemniej w każdej gminie istnieją lokalne instytucje kulturalne. Są to głównie miejskie i gminne ośrodki kultury, dysponujące salami widowiskowymi, prowadzące stałą działalność i organizujące cykliczne imprezy kulturalne. W każdym mieście i gminie jest również biblioteka publiczna z filiami terenowymi (biblioteka publiczna gminy Stargard znajduje się we wsi Klępino).

W żadnym z miast obszaru planu SOM, poza Szczecinem, nie ma stałego teatru, jednak amatorskie zespoły teatralne działają w Goleniowie i Gryfinie. Poza Szczecinem, w pięciu miastach: Stargardzie, Świnoujściu, Goleniowie, Gryfinie, Międzyzdrojach, działają kina stałe.

Ofertę kulturalną obszaru planu SOM wzbogacają również muzea w: Stargardzie (Muzeum Archeologiczno-Historyczne), Świnoujściu (Muzeum Rybołówstwa Morskiego), Kamieniu Pomorskim (Muzeum Historii Ziemi Kamieńskiej), Wolinie (Muzeum Regionalne), Międzyzdrojach (Muzeum Przyrodnicze WPN).

W Stargardzie, Świnoujściu, Policach, Goleniowie i Gryfinie ukazują się lokalne tygodniki lub dwutygodniki.

4.3.6.6. Sport i rekreacja

Największym obiektem sportowym w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym jest Stadion Miejski im. Floriana Krygiera w Szczecinie, mogący pomieścić 18 tys. widzów. Rozgrywane są na nim głównie ligowe mecze piłki nożnej. Największą halą widowiskowo - sportową jest Azoty Arena, gdzie poza imprezami sportowymi (siatkówka , piłka ręczna) odbywają się również koncerty. Innymi obiektami sportowymi, na których odbywają się imprezy międzynarodowe i krajowe, są basen olimpijski „Floating Arena", Tor Kolarski im. Zbysława Zająca w Szczecinie i Miejski Stadion Lekkoatletyczny w Szczecinie. W pobliżu Szczecina - w Rosówku (gmina Kołbaskowo) - znajduje się tor motocrossowy. Na wszystkich tych obiektach odbywają się zawody o randze krajowej i regionalnej. W Szczecinie Dąbiu zlokalizowane jest lotnisko sportowe, wykorzystywane przez pilotów, lotniarzy i spadochroniarzy. Szczecin jest też liczącym się w kraju ośrodkiem sportów wodnych: wioślarstwa i żeglarstwa. Zawody w tych dyscyplinach odbywają się jednak poza Szczecinem - w przypadku wioślarstwa na przeszkodzie stoi brak toru regatowego (dawny tor „Dziewoklicz" został rozebrany z uwagi na duży stopień dewastacji), a w przypadku żeglarstwa warunki do jego uprawiania istnieją na pobliskich akwenach, przede wszystkim na Zalewie Szczecińskim, Jeziorze Dąbie, Zalewie Kamieńskim i Zatoce Pomorskiej.

W innych miastach na obszarze planu SOM znajdują się obiekty sportowe różnej wielkości i przeznaczenia. Stadiony, hale sportowe i pływalnie posiadają Świnoujście, Police, Stargard, Goleniów, Gryfino. W pozostałych gminach baza sportowa jest skromna i w zasadzie ogranicza się do publicznych boisk i hal sportowych (w szkołach) o różnym standardzie.

Żeglarstwo, uprawiane zarówno sportowo, jak i rekreacyjnie, posiada liczną, ulegającą znacznej poprawie bazę portów i przystani jachtowych: nad jeziorem Dąbie (Szczecin, Lubczyna), na Roztoce Odrzańskiej (Stepnica), nad Zalewem Szczecińskim (Trzebież, Nowe Warpno), Zalewem Kamieńskim (Kamień Pomorski), nad Bałtykiem i Świną (Świnoujście), nad Miedwiem (Morzyczyn). Duży potencjał dla spływów kajakowych posiadają rzeki Ina, Płonia i Tywa. Atrakcyjne dla kajakarzy i wioślarzy są też jeziora, Odra wraz z kanałami Międzyodrza oraz Stara Świna z akwenami w delcie wstecznej. Akweny tworzą duże możliwości uprawiania kite - i windsurfingu oraz dynamicznie rozwijającego się pływania na desce z wiosłem - SUP (Stand Up Paddling).

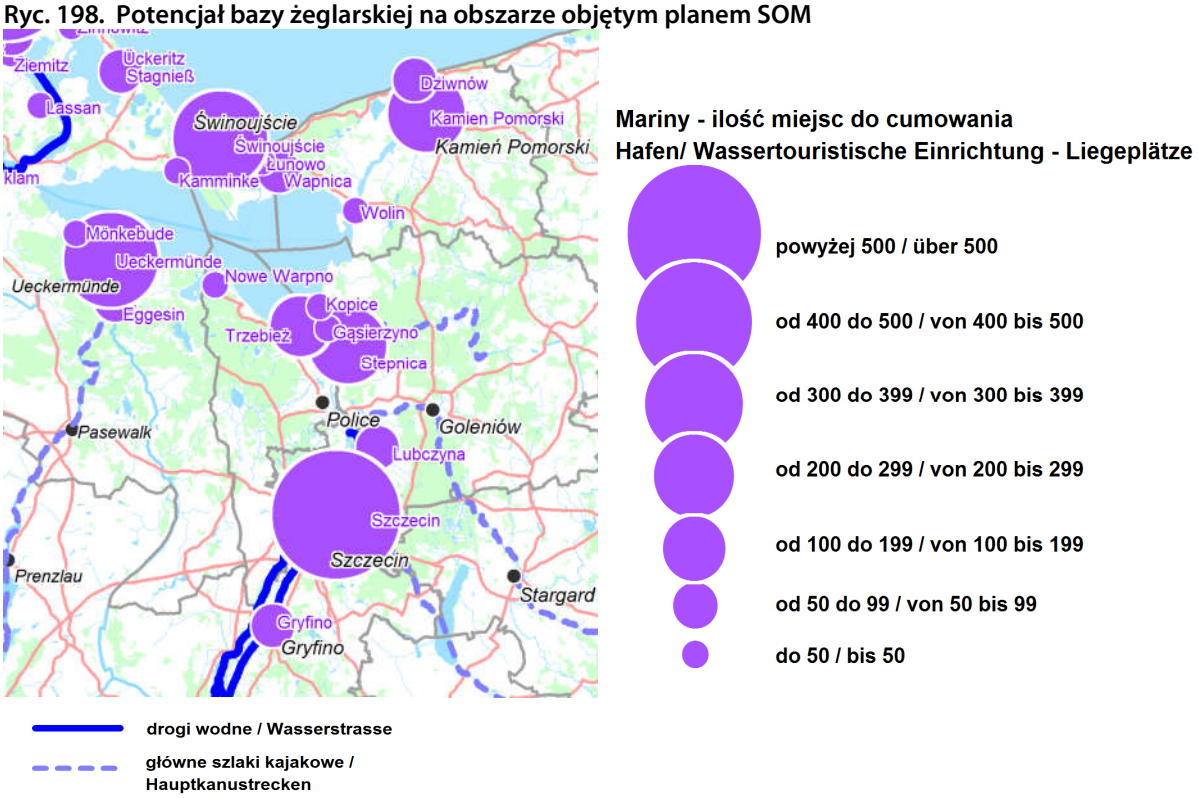
Terenami rekreacyjnymi w obszarze planu są również plaże nad Zalewem Szczecińskim, nad jeziorami i nad Bałtykiem, a także lasy: Puszcza Bukowa (park krajobrazowy ze wzniesieniami dochodzącymi do 149 m n.p.m.), Puszcza Wkrzańska, Puszcza Goleniowska i lasy uznamsko-wolińskie. Ofertę rekreacyjną uzupełniają szlaki piesze i rowerowe

(w tym szlak wokół Zalewu), pole golfowe w Binowie (w gminie Stare Czarnowo) oraz w Kołczewie, ośrodki jazdy konnej, rezerwaty przyrody z najciekawszym ornitologicznym rezerwatem Świdwie na czele, a także zabytki znajdujące się w każdej prawie miejscowości.

Nowe możliwości rekreacji stworzy sieć tras rowerowych Pomorza Zachodniego. W trakcie realizacji są cztery trasy priorytetowe. Przez teren objęty planem przebiegają trzy z nich:

1) Równoleżnikowo:
   - trasa nadmorska ze Świnoujścia do Jarosławca i dalej do województwa pomorskiego,
   - łącznik trasy pojeziernej z Niemiec przez Dobrą, Szczecin, Stargard do Ińska (trasa wiedzie odcinkami po nasypie nieczynnej linii wąsko torowej).
2) Południkowo:
   - trasa Zielonego Pogranicza (Myśla-Tywa-Odra-Zalew Szczeciński), która na odcinku Wolin-Szczecin biegnie głównie po wałach przeciwpowodziowych, okalających Zalew Szczeciński i Roztokę Odrzańską.

Ryc. 198. Potencjał bazy żeglarskiej na obszarze objętym planem SOM



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie Koncepcji rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina, 2015

4.3.7. Powiązania transportowe

Położenie Szczecina na skrzyżowaniu ważnych europejskich dróg transportowych warunkuje możliwości dalszego rozwoju obszaru metropolitalnego. Mutimodalny charakter korytarzy transportowych, na które składają się skupione w jednym miejscu drogi kołowe, kolejowe, porty morskie i śródlądowe oraz międzynarodowy port lotniczy, w połączeniu ze szczególnym położeniem obszaru w Europie i w Regionie Morza Bałtyckiego, tworzą atrakcyjny węzeł transportowy w tej części kontynentu.

Głównymi elementami sieci drogowej są:

1) Drogi w ciągach dróg międzynarodowych, objętych umowami AGR:
   - droga DK3/S3 - w ciągu drogi E65 prowadzącej ze szwedzkiego Malmö przez Świnoujście-Szczecin na południe Europy,
   - droga DK6/A6/S6 - w ciągu drogi E28 relacji Berlin-Szczecin-Goleniów-Koszalin-Gdańsk, przez Kaliningrad do Mińska na Białorusi.
2) Pozostałe drogi krajowe obszaru:
   - droga krajowa nr 10 - biegnąca od granicy z Niemcami w Lubieszynie przez centrum Szczecina, Stargard, aglomerację toruńsko-bydgoską w kierunku Warszawy (do Płońska), (droga znajduje się w sieci kompleksowej TEN-T),
   - droga krajowa 31 - biegnąca równolegle do granicy państwa ze Szczecina przez Gryfino do Słubic,
   - droga krajowa nr 13 ze Szczecina do przejścia granicy z Niemcami w Rosówku,
   - droga krajowa nr 93 tworząca południowe obejście Świnoujścia z przeprawą promową przez Świnę.

Obszar stanowi ważny węzeł kolejowy - przebiegają tu linie objęte umowami:

- AGC - szlak kolejowy E-59 relacji Malmö-Ystad-Świnoujście-Szczecin-Stargard-Poznań-Wrocław-Chałupki,
- AGTC - szlak kolejowy CE-59 ze Szczecina do Czech przez Zieloną Górę-Wrocław (magistrala odrzańska).

Ponadto w sieci TEN- T w ramach sieci bazowej znalazła się linia kolejowa Szczecin-Berlin.

O węzłowym charakterze w systemie transportowym decyduje również lokalizacja portów morskich:

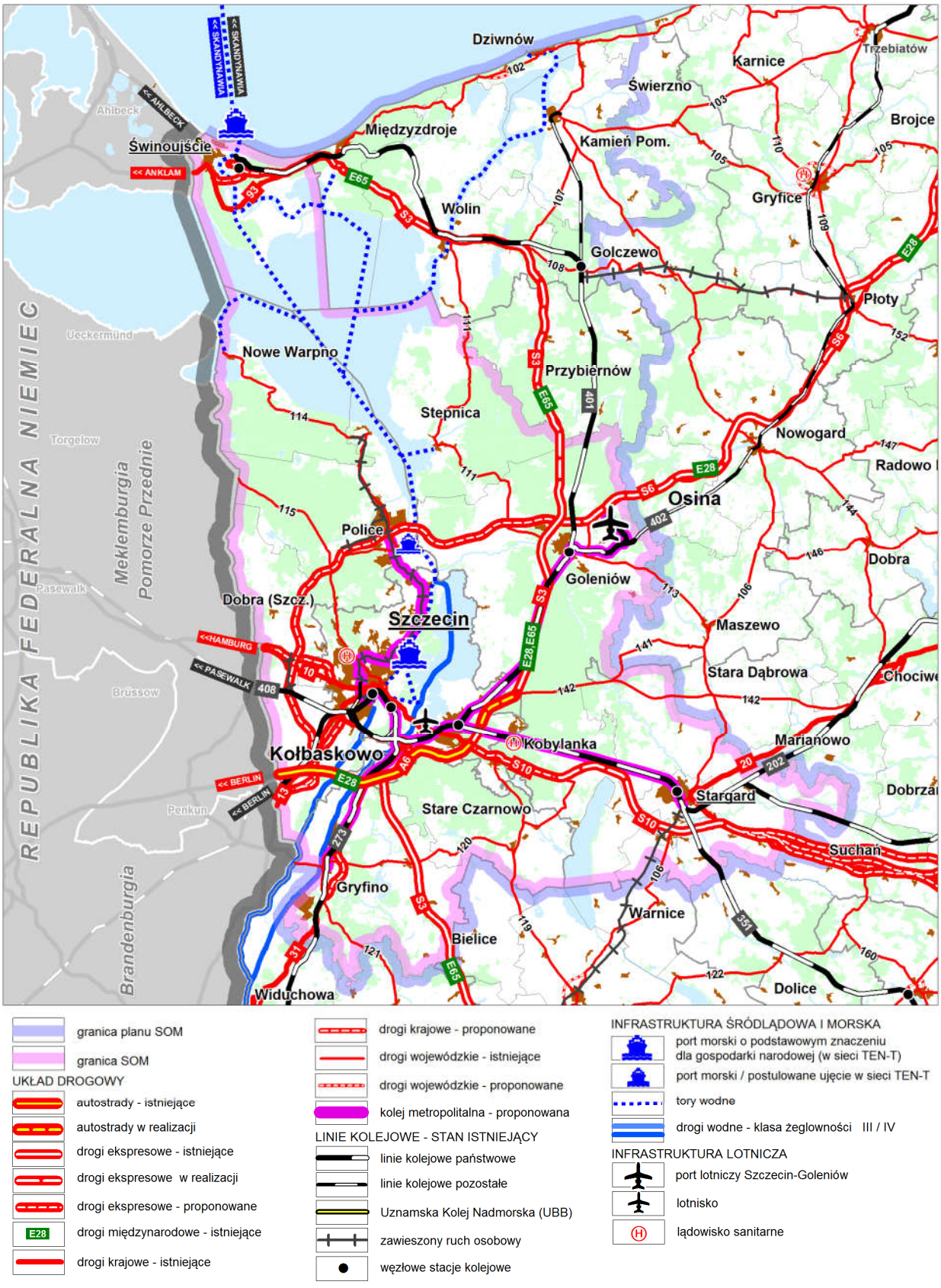
Port Szczecin i Świnoujście umieszczone w sieci bazowej TEN-T oraz port Police - znajdujący się w sieci kompleksowej TEN-T.

Odrzańska droga wodna uznana jest za główną śródlądową drogę wodną o znaczeniu międzynarodowym i ujęta jest w umowie AGN.

Dodatkowo węzeł komunikacyjny uzupełniają:

- Międzynarodowy Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność z połączeniami do Warszawy i innych miast Europy: Londynu (Stansted, Luton), Oslo (Torp i Gardermoen), Bergen, Dublina, Liverpoolu, Edynburga i Stavanger oraz połączeniami czarterowymi w okresie letnim do Grecji, Chorwacji i Bułgarii (wg stanu na styczeń 2017 r.),
- Port lotniczy Świnoujście-Heringsdorf, położony po stronie niemieckiej 11 km od Świnoujścia z połączeniami sezonowymi do Düsseldorfu, Frankfurtu nad Menem, Stuttgartu oraz Berna i Linzu. W sezonie letnim 2016 r. realizowane były połączenia na Majorkę.

Ryc. 199. Infrastruktura komunikacyjna obszaru MOFOW - SOM



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

4.3.7.1. Infrastruktura drogowa

Poza wymienionymi drogami krajowymi, układ drogowy istotny dla funkcjonowania obszaru planu SOM tworzą:

drogi wojewódzkie:

- nr 119 (dawna DK 3 została przejęta przez ZZDW Koszalin na podstawie uchwały nr VIII/155/15 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 17 listopada 2015 r.),
- nr 102 Międzyzdroje-Dziwnów-Kołobrzeg, biegnąca wzdłuż wybrzeża Bałtyku o ważnym znaczeniu dla obsługi ruchu turystycznego,
- nr 106 Rzewnowo-Golczewo-Nowogard-Maszewo-Łęczyca-Stargard (węzeł S10) - Pyrzyce,
- nr 107 węzeł S3 Parłówko-Kamień Pomorski-Dziwnówek, droga ważna dla ruchu turystycznego, o dużym natężeniu ruchu w sezonie letnim,
- nr 111 Goleniów (węzeł S3) - Morzewie-Stepnica-Recław (węzeł S3), droga stanowi trasę alternatywną dla drogi nr 3 , co w sezonie letnim pozwala przenieść część ruchu turystycznego kierującego się nad morze,
- nr 113 Goleniów-Mosty-Maszewo,
- nr 114 Nowe Warpno-Trzebież-Police-Tanowo,
- nr 115 Szczecin-Tanowo-Dobieszczyn-granica państwa,
- nr 120 granica państwa-Gryfino-Garno (węzeł S3)-Stare Czarnowo-Kobylanka/S10,
- nr 121 Pniewo-Banie,
- nr 142 Rzęśnica (węzeł S3)-Łęczyca-Lisowo do DK20, droga skracająca drogę ze Szczecina do Drawska i Szczecinka.

Uzupełnienie całego układu stanowią drogi powiatowe i gminne, a także drogi w Niemczech odzwierciedlające powiązania przestrzenne i faktyczny transgraniczny zasięg obszaru funkcjonalnego Szczecina. Drogi powiatowe i gminne wraz z drogami krajowymi i wojewódzkimi stanowią istotny element w funkcjonowaniu infrastruktury transportu publicznego obszaru. W samym Szczecinie jest ok. 50 km dróg krajowych, ok. 12 km dróg wojewódzkich i aż blisko 800 km dróg miejskich.

Układ drogowy obszaru planu SOM jest wypadkową szczególnych uwarunkowań przestrzennych i środowiskowych o nietypowej strukturze w skali kraju. Strukturę funkcjonalno-przestrzenną obszaru rozdziela dolina Odry (Odra Wschodnia i Zachodnia, Międzyodrze, Jezioro Dąbie, Domiąża, Roztoka Odrzańska) oraz wody Zalewu Szczecińskiego, Świny i Dziwny. Wyraźny podział aglomeracji przez wymienione bariery geograficzne oraz funkcje, jakie pełnią poszczególne ośrodki, determinuje powiązania komunikacyjne i problemy w funkcjonowaniu transportu. Objawiają się one koniecznością pokonywania dużych odległości, mimo stosunkowo dość bliskich relacji w linii prostej (odległość między Nowym Warpnem a Świnoujściem w linii prostej wynosi 21 km, a drogowa 148 km). Położone najdalej na północ, stałe połączenie drogowe znajduje się na Trasie Zamkowej w Szczecinie. Drogi w relacji wschód-zachód zlokalizowane są na terenie Szczecina, co ogranicza ich przepustowość przez nałożenie ruchu tranzytowego na duże natężenie ruchu miejskiego. Taki układ jest jednym z argumentów uzasadniających potrzebę budowy przeprawy na wysokości Polic i Goleniowa wraz z budową zachodniego drogowego obejścia miasta Szczecin. Ponadto zdecydowanej poprawy wymagają powiązania Szczecina z układem zewnętrznym na drogach wylotowych z miasta. Szczególnie dotyczy to:

- powiązania DK31 z węzłem autostradowym A6 Podjuchy,
- budowy obwodnicy Przecławia i Warzymic na DK13 wraz z nowym węzłem z autostrady A6 Kołbaskowo,
- przebudowy skrzyżowania na DW115 przy jeziorze Głębokim (al. Wojska Polskiego/Miodowa/Kupczyka).

4.3.7.2. Infrastruktura kolejowa

Ważnym elementem układu transportowego jest szczeciński węzeł kolejowy wraz z powiązaniami zewnętrznymi, w tym transgranicznymi w kierunku Berlina i Lubeki/Hamburga. Zasadnicze elementy tego układu zostały zrealizowane jeszcze w XIX w, a więc w całkowicie odmiennej sytuacji geopolitycznej Szczecina i jego obszaru funkcjonalnego. Tworzą go linie magistralne (w relacjach Wrocław-Szczecin (CE 59) i Poznań-Szczecin (E 59), linie pierwszorzędne w relacjach: Szczecin Dąbie-Świnoujście Port, Szczecin Gumieńce-Tantow w RFN, Szczecin Gumieńce-Grambow w RFN, Gdańsk-Stargard, linie drugorzędne w relacjach: Szczecin Główny-Trzebież i Goleniów-Koszalin (z łącznicą do portu lotniczego Szczecin-Goleniów). Linie 273 i 351 tworzą w obszarze Szczecina śródmiejską obwodnicę kolejową. Skomunikowanie terenów portowych i przemysłowych, ze względu na ich położenie, odgrywa istotną rolę w całym systemie transportowym. Równie istotne, ze względu na zagrożenie dla mieszkańców, jest powiązanie komunikacyjne Zakładów Chemicznych „Police" S.A., które zarówno w układzie kolejowym, jak i drogowym, przebiega przez centrum Szczecina i jego mieszkalne dzielnice.

Gęstość sieci kolejowej na terenie planu SOM wynosi 7,2 km na 100 km^2 i jest większa od pozostałej części województwa (5,2 km na 100 km^2) oraz całego kraju (6,2 km/100 km^2 na koniec 2015 r.)[99]. Na uwagę zasługuje znaczny udział linii kolejowych nieczynnych lub czynnych jedynie dla ruchu towarowego. Mimo braku niezbędnej infrastruktury na ich przebiegu, można rozważyć możliwości ich odbudowy i rewitalizacji, w celu obsługi ruchu podmiejskiego szczególnie w centralnej i południowej części SOF w relacjach Szczecin-Police-Trzebież, Szczecin-Stobno, Stargard-Pyrzyce.

Głównymi generatorami ruchu kolejowego w SOM są porty morskie oraz duże stacje: Szczecin Główny, Szczecin Dąbie, Stargard, a w okresie letnim także miejscowości nadmorskie: Świnoujście, Międzyzdroje i Kamień Pomorski. Jednotorowa zelektryfikowana linia kolejowa nr 407 łączy Kamień Pomorski z Wysoką Kamieńską na linii 401. Obecnie obowiązuje na niej prędkość w granicach 40-80 km/h. Linia charakteryzuje się przewagą ruchu pasażerskiego w stosunku do przewozów towarowych. Ruch towarowy ogranicza się wyłącznie do obsługi bocznicy szlakowej Miłachowo. Linia nie dochodzi do pasa nadmorskiego, co jest jej sporym ograniczeniem.

Sieć kolejowa SOF łączy większość gmin obszaru. Połączenia największych ośrodków, takich jak Stargard, Świnoujście, Goleniów, Police, Gryfino ze Szczecinem są dwutorowe i zelektryfikowane. Jednak linia do Polic i Trzebieży nie jest obecnie udostępniona dla ruchu pasażerskiego, a na liniach biegnących do Niemiec, w gminach Dobra i Kołbaskowo, brak przystanków pasażerskich.

W 2015 r. opracowano dokument „Studium wykonalności Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej". Szczecińska Kolej Metropolitalna ma połączyć Szczecin z Policami, Goleniowem, Stargardem i Gryfinem. Projekt został uwzględniony w ZIT dla SOM i zakłada modernizację linii kolejowej nr 406 na odcinku Szczecin-Police, modernizację infrastruktury pasażerskiej na liniach nr 401 na odcinku Szczecin-Goleniów, 351 na odcinku Stargard-Szczecin Główny, nr 273 na odcinku Gryfino-Szczecin Główny, a także budowę węzłów i przystanków wraz z urządzeniami związanymi z integracją transportu.

Koncepcja Zachodniego Kolejowego Obejścia Miasta Szczecina obejmuje odcinek od stacji kolejowej Stobno przez teren gmin Dobra i Police do stacji zakładowej Police Chemia. Zakłada ona połączenie istniejących odcinków kolejowych - linii nr 431 Police-Police Chemia oraz nieczynnej linii kolejowej nr 429 Stobno Szczecińskie-Dołuje oraz modernizację linii nr 406. Planowany układ sieci kolejowej usprawni możliwości tworzenia połączeń kolejowych wewnątrz SOF. Przede wszystkim stworzy możliwość przeniesienia przewozów towarowych materiałów niebezpiecznych z linii kolejowej nr 406 (Szczecin-Trzebież) na nowoprojektowaną linię.

Oprócz szlaków objętych międzynarodowymi umowami, w obszarze metropolitalnym mają swój przebieg linie kolejowe wymienione w tabeli poniżej.

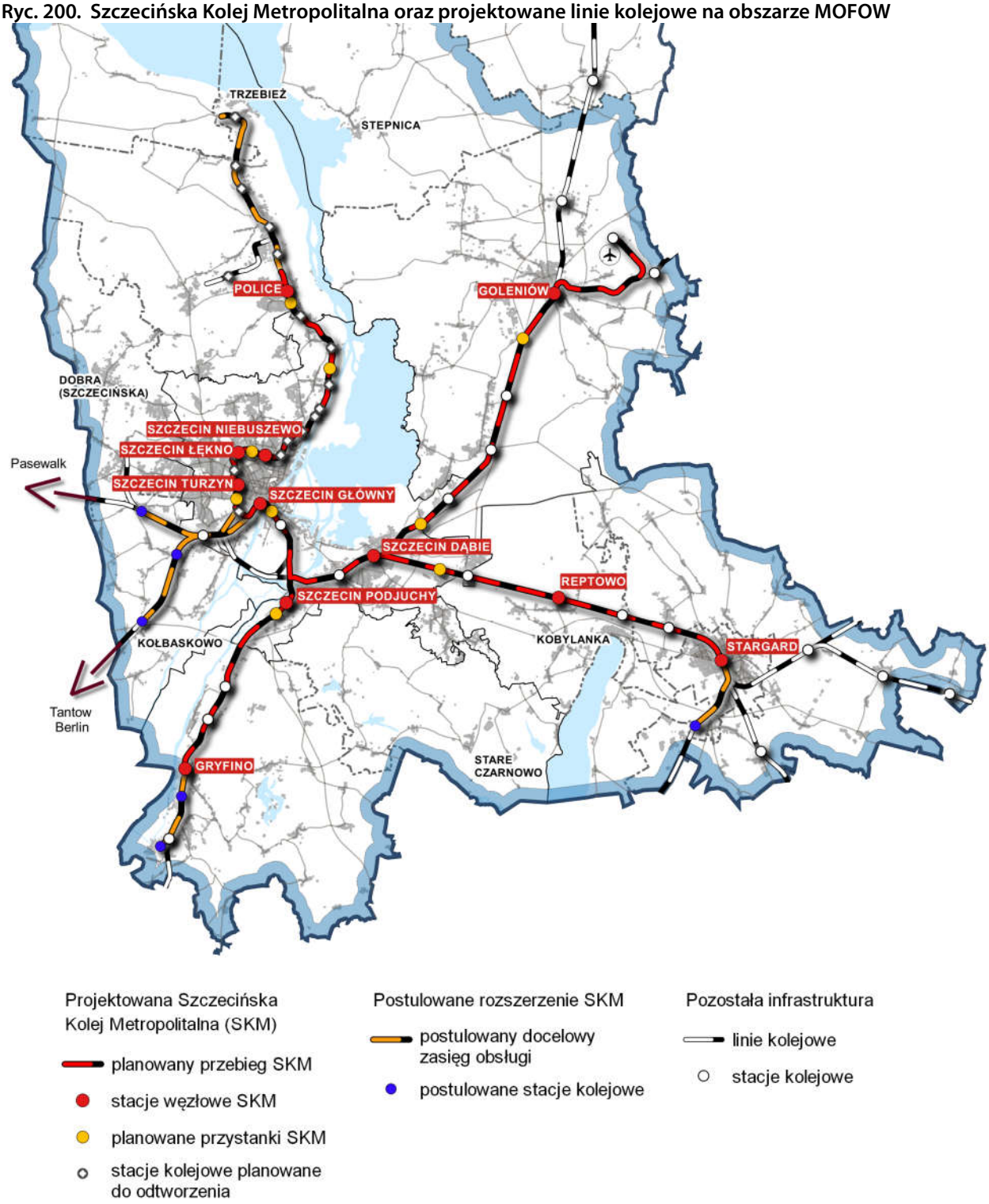
[99] Główny Urząd Statystyczny, dane na 2015 r.

Tabela 51. Linie kolejowe na obszarze planu SOM

Nr linii i relacja	Odcinek na terenie planu SOM	Dane techniczne na terenie planu SOM	Długość w granicach planu SOM
202 Gdańsk Gł.-Stargard	Gogolewo-Stargard	dwutorowa zelektryfikowana czynna	12 km
273 Wrocław Gł.-Szczecin Gł.	Szczecin Główny-Nowe Czarnowo	dwutorowa zelektryfikowana czynna	28 km
351 Poznań Gł. - Szczecin Gł.	Szczecin Główny-Witkowo Pyrzyckie	dwutorowa zelektryfikowana czynna	47 km
401 Szczecin Dąbie-Świnoujście Port	w całości, z wyłączeniem odcinka Łożnica-Lubiewo	dwutorowa zelektryfikowana czynna	50 km
401/997 Świnoujście Port-baza promów morskich	w całości	jednotorowa czynna niezelektryfikowana	0,5 km
402 Koszalin-Goleniów	Goleniów-Mosty	jednotorowa czynna niezelektryfikowana	8 km
403 Piła Północ-Ulikowo	Ulikowo-Barzkowice	jednotorowa czynna niezelektryfikowana	10 km
406 Szczecin Gł.-Trzebież Szczeciński	w całości	dwutorowa zelektryfikowana Szczecin Gł.-Police, jednotorowa Police-Trzebież Szcz., czynna dla ruchu towarowego	36 km
407 Wysoka Kamieńska-Kamień Pomorski	w całości	jednotorowa zelektryfikowana czynna	16,6 km
408 Szczecin Gł.-Stobno Szczecińskie-granica państwa/Grambow	w całości	dwutorowa zelektryfikowana Szczecin Gł.-Szczecin Gumieńce, dwutorowa niezelektryfikowana Szczecin Gł.-Stobno Szcz. czynna	9 km
409 Szczecin Gumieńce-granica państwa/Tantow	w całości	jednotorowa niezelektryfikowana czynna	10 km
411 Stargard-Pyrzyce	Stargard-Stargard Kluczewo	jednotorowa niezelektryfikowana nieczynna	6 km
417 Szczecin Dąbie-Sobieradz	w całości	jednotorowa czynna w ruchu towarowym Szczecin Dąbie-Szczecin SEC dalej rozebrana	4 km
428 Szczecin Dąbie-Szczecin Podjuchy	w całości	jednotorowa zelektryfikowana czynna	7 km
429 Stobno Szczecińskie-Dołuje	w całości	jednotorowa niezelektryfikowana czynna dla ruchu towarowego	4,5 km
431 Police-Police Chemia	w całości	jednotorowa zelektryfikowana czynna dla ruchu towarowego	6,7 km
432 Szczecin Turzyn-Szczecin Wstowo	w całości	dwutorowa zelektryfikowana czynna dla ruchu towarowego	4,3 km
433 Szczecin Gł.-Szczecin Gumieńce	w całości	jednotorowa zelektryfikowana czynna dla ruchu towarowego	3 km
434/435 Mosty-Port Lotniczy Szczecin-Goleniów	w całości	jednotorowa niezelektryfikowana czynna	4 km
UBB Świnoujście Centrum-Seebad Heringsdorf	granica państwa-Świnoujście Centrum	jednotorowa niezelektryfikowana czynna	1,4 km

Źródło: interaktywna mapa linii kolejowych, www.mapa.plk-sa.pl

Ryc. 200. Szczecińska Kolej Metropolitalna oraz projektowane linie kolejowe na obszarze MOFOW



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ, 2016

Stan infrastruktury kolejowej w portach Szczecin i Świnoujście jest niezadowalający i nie zapewnia sprawnej obsługi obrotu towarami. Utrudnia to rozwój największego potencjału SOF, jakim są porty, w tym baza promowa w Świnoujściu. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A podjął działania w celu poprawy sytuacji realizując w latach 2011-2015 jedno z zadań programu przebudowy infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu (POIiŚ 7.2-14), które miało na celu opracowanie studium wykonalności realizacji projektu „Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu". W Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r. ujęta jest dalsza realizacja projektu „Poprawy dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu" -

planowana realizacja lata 2016-2020. W roku 2016 prace projektowe koncentrowały się w obszarze przebudowy infrastruktury na terenie terminala promowego w Świnoujściu.

Proces przebudowy infrastruktury kolejowej w SOF trwa; do końca 2014 r. zmodernizowano m.in. ze środków RPO linie 402 (wraz z budową łącznicy do portu lotniczego) i 403. W ramach programów krajowych zmodernizowano linię 401, trwają prace na linii 351 w ciągu trasy E 59. Przygotowano również dokumentację przedprojektową dla modernizacji linii 273.

4.3.7.3. Infrastruktura transportu lotniczego

Przez obszar SOF przebiegają następujące powietrzne korytarze komunikacyjne - L23, Z491, L733, M602, L132, L87 oraz N746. Droga lotnicza M602 jest obsługiwana m.in. przez port lotniczy Szczecin-Goleniów. System transportu lotniczego SOF opiera się głównie o Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność. Lotnisko w Szczecinie Dąbiu nie pełni funkcji komunikacyjnych. Poza obszarem SOF, 10 km od centrum Świnoujścia w Niemczech funkcjonuje port lotniczy Heringsdorf.

Port lotniczy w Goleniowie położony ok. 46 km od centrum Szczecina i ok. 43 km od Stargardu posiada dogodne połączenia drogowe ze Szczecinem (szczególnie jego prawobrzeżną częścią i centrum miasta), Gryfinem, Stargardem. Ze względu na brak przeprawy mostowej na północ od Trasy Zamkowej, północne dzielnice Szczecina oraz Police mają utrudniony dostęp do lotniska. Istotnym elementem infrastruktury komunikacyjnej jest nowe połączenie kolejowe: łącznica do portu lotniczego wybudowana jako odgałęzienie linii kolejowej nr 402 Szczecin-Kołobrzeg. Połączenie jest obsługiwane przez 6 par pociągów w bezpośrednim połączeniu ze Szczecina. Dla poprawy atrakcyjności i efektywności połączenia konieczne jest jeszcze dopasowanie rozkładów jazdy i lotów.

Ponadto, w 2015 r. zakończono prace modernizacyjne polegające na gruntownej przebudowie infrastruktury służącej do bezpiecznej obsługi ruchu lotniczego w ramach działań 6.3 Rozwój sieci lotniczej TEN-T priorytetu VI: Drogowa i lotnicza sieć TEN - T Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013.

Terminal ma teoretyczną przepustowość ok. 700-750 tys. pasażerów rocznie. W 2016 r. Port Lotniczy Szczecin-Goleniów odprawił 467,9 tys. pasażerów, co daje wzrost o 13,4% w stosunku do poprzedniego roku. Największy ruch pasażerski odnotowuje się w miesiącu grudniu.

Lotnisko w Dąbiu, mimo swego atrakcyjnego położenia i dobrego skomunikowania, pełni jedynie funkcję lotniska rekreacyjno-sportowego.

Port lotniczy w Heringsdorfie posiada dobrą dostępność do Świnoujścia (ok.15 minut). Rozważane jest połączenie kolejowe w sieci kolei UBB portu lotniczego ze Świnoujściem, przez odbudowę linii kolejowej Berlin-Ducherow-Świnoujście. Oferowane w 2014 r. połączenia z Warszawą i Krakowem mają charakter sezonowy i nie dorównują pod względem ilości połączeń ofercie Goleniowa. Niemniej jednak stanowią dodatkowe, szczególnie atrakcyjne rozwiązanie dla turystów odwiedzających w sezonie letnim ten fragment wybrzeża Bałtyku, zarówno po stronie niemieckiej jak i polskiej. W 2015 r. podpisano list intencyjny w sprawie zmiany nazwy lotniska na Heringsdorf/Świnoujście. Polska i niemiecka strona zobowiązały się do podjęcia wszelkich starań zmierzających do połączenia infrastrukturalnego lotniska z polską częścią wyspy Wolin i Uznam.

4.3.7.4. Infrastruktura transportu wodnego morskiego i śródlądowego

Transport morski w obszarze SOM stanowi ważny czynnik rozwoju, a dostęp do portów morskich tworzy przewagę konkurencyjną regionu. Odra i jej ujście stanowi oś rozwoju obszaru. Najważniejszymi portami, w tym także dla gospodarki narodowej kraju, są porty w Szczecinie i Świnoujściu. Liczącym się portem jest także port w Policach. Pozostałe porty zlokalizowane nad Zalewem Szczecińskim lub przy ujściu Odry w Trzebieży, Nowym Warpnie i Stepnicy są małymi portami turystycznymi i rybackimi.

W latach 2007-2013 wykonano prace związane z modernizacją infrastruktury drogowej i kolejowej w portach Szczecin i Świnoujście. Zmodernizowano Nabrzeże Zbożowe i wybudowano nowe Nabrzeże Niemieckie, w Świnoujściu natomiast powstało kolejne stanowisko promowe.

W latach 2010-2015 powstała największa inwestycja w infrastrukturze portowej - terminal LNG wraz z Portem Zewnętrznym w Świnoujściu. Port zewnętrzny daje możliwości dalszego rozwoju.

W ramach projektu „Zrównoważone połączenia morsko-lądowe Polska-Szwecja: Zrównoważona autostrada morska Świnoujście-Trelleborg" zostało zakupione stanowisko promowe nr 6 wraz z zapleczem, planowana jest realizacja przebudowy stanowiska promowego nr 5 oraz zalądowienie stanowiska promowego nr 6 i połączenie obu stanowisk promowych. Ponadto, powstanie nowe nabrzeże o długości 293 m i głębokości 13 m, zostaną wybudowane 3 place postojowe - połączone estakadą stanowiącą drugi wjazd na teren terminala. Inwestycja obejmuje także modernizację infrastruktury kolejowej, budowę rampy, przebudowę galerii pasażerskiej oraz zakup urządzeń przeładunkowych. W wyniku realizacji inwestycji powstanie infrastruktura portowa do obsługi dużych promów o długości do 265 m. Umożliwi to przeładunki przy udziale transportu kolejowego na poziomie 30 tys. jednostek intermodalnych.

Jedną z podstawowych inwestycji związaną z rozwojem portu w Szczecinie jest pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m. Głębokość techniczna, liczącego 68 km toru wodnego łączącego Świnoujście ze Szczecinem, niemalże na całej długości wynosi 10,5 m. obecny standard w zakresie głębokości akwenów w portach morskich czy terminalach kontenerowych wynosi 15-16 m. Podczas II etapu prac nad realizacją projektu modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin zrealizowano następujące prace budowlane: zmodernizowano umocnienia brzegowe Kanału Piastowskiego i Kanału Mielińskiego na odcinku o długości 8 km - do docelowej głębokości 12,5 m, zlikwidowano przeszkody nawigacyjne, zalądowiono zatoczkę po dawnej karsiborskiej przeprawie promowej oraz zbudowano nabrzeże techniczne na wyspie Mielin i odtworzono nabrzeże nr 91.

Obecnie trwają prace nad trzecim etapem modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Będą one polegały na pogłębieniu toru wodnego do głębokości 12,5 m na odcinku ok. 62 km.

Zakończenie zadań związanych z modernizacją toru Świnoujście-Szczecin planowane jest na 2021 r.

Porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu stanowią istotne ogniwo w sieci TEN-T. Jako jedyne w Polsce znajdują się zarówno na liście portów morskich jak i portów śródlądowych transeuropejskiej sieci transportowej. Zgodnie z założeniami Unii Europejskiej, Korytarz Transportowy Bałtyk-Adriatyk nr I stanowić będzie jedną z głównych arterii transportowych Europy. Jest to szansa dla Województwa Zachodniopomorskiego, aby wykorzystać morską specyfikę regionu jako motor rozwoju gospodarczego w obszarze Morza Bałtyckiego oraz miejsca implementacji nowoczesnych rozwiązań w sektorze morskim.

Portem o niższej randze, jednakże zasługującym na wyróżnienie, jest port Police zajmujący piąte miejsce w kraju pod względem wielkości przeładunków. Port został uwzględniony w ostatniej rewizji sieci TEN-T jako element sieci kompleksowej. Parametry nabrzeży w porcie Police umożliwiają przyjęcie statków załadowanych o nośności sięgającej 22 tys. DWT na terminalu morskim i 3,5 tys. DWT na terminalu barkowym. Dostęp drogowy i kolejowy do portu w Policach jest ograniczony i odbywa się przez szczeciński węzeł komunikacyjny - drogi wojewódzkie i powiatowe oraz linię kolejową 406 relacji Szczecin-Trzebież (obecnie nieeksploatowaną), a od strony wody z toru podejściowego Świnoujście-Szczecin.

Łączna długość nabrzeży portów morskich w SOF stanowi ok. 35% ogółu krajowego. Gorzej sytuacja wygląda, jeśli pod uwagę wzięte zostaną nabrzeża o głębokości powyżej 10,9 m - takie znajduje się jedynie w Świnoujściu i ma długość 905,2 m, co daje już tylko ok. 8% w skali kraju.

Odrzańska Droga Wodna łączy porty i ośrodki SOF ze Śląskiem, a w kierunku zachodnim kanałami Odra-Sprewa i Odra-Hawela z aglomeracją berlińską oraz zachodnią częścią kontynentu europejskiego. Jest także jedną z osi komunikacyjnych Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej z o.o. - ŚKT-EUWT) i stanowi element europejskiego szlaku żeglownego E30 łączącego Morze Bałtyckie z Dunajem, przy czym połączenie Odry kanałem z Dunajem jest brakującym ogniwem tego szlaku.

Położenie nad wodą to również szansa na rozwój turystyki. Potencjał, jakim w tym zakresie dysponuje obszar funkcjonalny Szczecina, jest unikatowy w skali kraju. Właściwe jego wykorzystanie jest uwarunkowane sprawnym dostępem zarówno od strony lądu jak i wody.

W ramach projektu dofinansowanego ze środków UE - Zachodniopomorski Szlak Żeglarski powstała sieć portów i przystani jachtowych na terenie Pomorza Zachodniego. Wybudowano nowe przystanie w Kamieniu Pomorskim, Dziwnowie, Darłowie, Wapnicy, Basen Jachtowy Wolin oraz przystań jachtową na Wyspie Grodzkiej w Szczecinie. Ponadto zmodernizowano Marinę Solną Kołobrzeg, Marinę Pogoń oraz Jacht Klub AZS. Zachodniopomorski Szlak Żeglarski to sieć blisko położonych w stosunku do siebie portów i przystani będący atrakcyjnym produktem turystycznym.

4.3.7.5. Transport publiczny na obszarze MOFOW

Organizacja transportu publicznego, planowanie rozwoju, zarządzanie usługami przewozowymi oraz finansowanie transportu publicznego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie poszczególnych województw, powiatów i gmin, zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 ze zm.) należy do właściwych jednostek samorządu terytorialnego lub ich związków. Obecnie na obszarze nie istnieje podmiot pełniący funkcję całościowego organizatora i koordynatora transportu publicznego.

Odnośnie istniejących opracowań planistycznych i strategicznych dotyczących transportu publicznego na obszarze MOFOW, należy wskazać przede wszystkim Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego[100], określający główne kierunki rozwoju transportu publicznego na obszarze całego województwa.

Na obszarze MOFOW gminy należące do Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego posiadają konsekwentnie rozwijaną bazę opracowań strategicznych i instrumentów planistycznych dotyczących rozwoju systemów transportu publicznego m.in.:

- Zintegrowaną Strategię Transportu Publicznego na obszarze SOM na lata 2014-2020,
- Strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych,
- Zintegrowany Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla SOM,
- Koncepcję Funkcjonalno-Użytkową Zintegrowanego Systemu Tras Rowerowych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego,
- Projekt „Szczecińska Kolej Metropolitalna".

W istniejących dokumentach planistycznych i strategicznych szczególny akcent kładzie się na działania i polityki związane z rozwojem transportu kolejowego oraz uzupełniająco autobusowego, na których zostanie oparta sieć komunikacyjna województwa zachodniopomorskiego.

Obecnie system zbiorowego transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym tworzą:

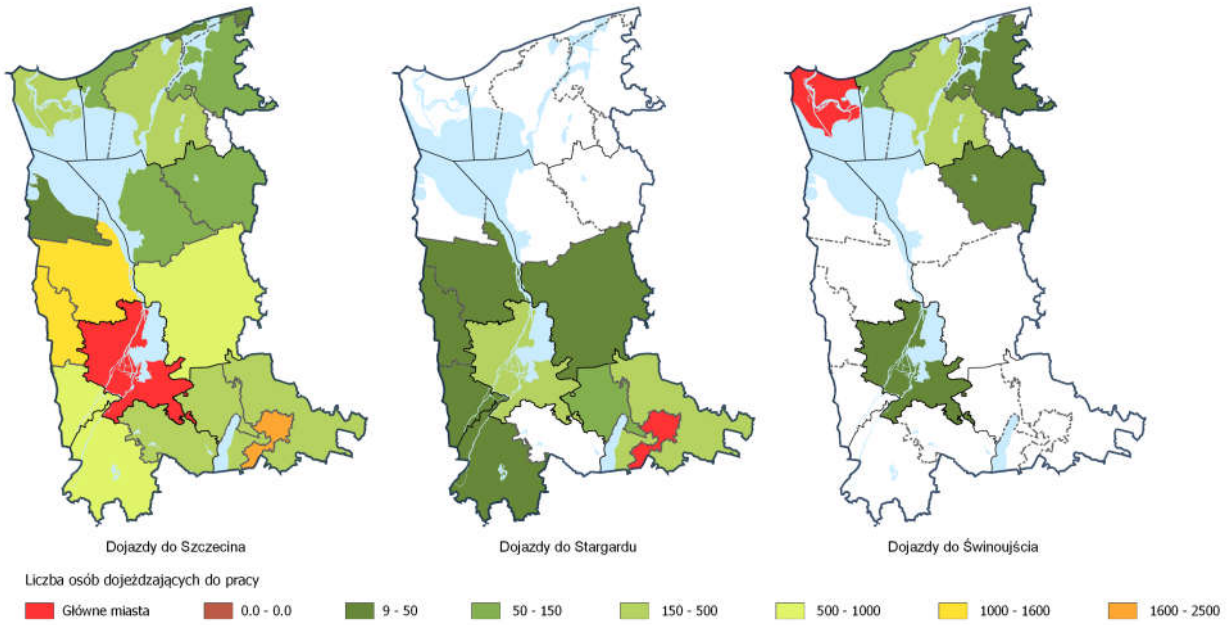
- komunikacja kolejowa,
- komunikacja tramwajowa (wyłącznie w granicach administracyjnych Szczecina),
- komunikacja autobusowa miejska (Szczecin, Police, Stargard, Świnoujście) i podmiejska.

Przepływy ludności do i z pracy najbardziej intensywne są w obszarze metropolitalnym. Średnio około 8% ludności w wieku produkcyjnym z gmin podszczecińskich dojeżdża do pracy w Szczecinie, co jest bilansowane w mniejszym stopniu przez populację Szczecina wyjeżdżającą do pracy poza miasto zamieszkania. Największy stopień wymiany następuje w przypadku gmin Dobra, Kołbaskowo, Kobylanka i Stargard, które - za wyjątkiem Stargardu - nie oferują zbyt wielu miejsc pracy. Duże przepływy, szczególnie w przypadku ruchu do Szczecina, pochodzą z gmin leżących bezpośrednio przy szlakach kolejowych, co świadczy o znacznym wpływie szynowej komunikacji zbiorowej na dostępność rynku pracy w regionie.

Główne przepływy osobowe pomiędzy gminami dotyczą relacji praca-dom. Część mieszkańców gmin, sąsiadujących z największymi ośrodkami miejskim na terenie MOFOW (Szczecin, Stargard, Świnoujście), codziennie dojeżdża do miejsc pracy położonych na ich obszarze. Problem, jaki pojawia się przy tego typu przemieszczeniach przy użyciu systemów transportu publicznego, wiąże się m.in. z brakiem zintegrowanych systemów komunikacyjnych (brak odpowiedniej koordynacji rozkładów jazdy, brak systemu jednego biletu, brak wspólnego systemu informacyjnego itd.). Jest to jedną z przyczyn wzrostu natężenia ruchu indywidualnego.

[100] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego, Refunda,TRAKO,2014

Ryc. 201. Liczba osób dojeżdżających do pracy do wskazanego miasta z obszaru gmin MOFOW



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych GUS z 2011 r. - Dojazdy do pracy w Polsce - wyniki NSP 2011

Na obszarze MOFOW - podobnie jak w całym regionie - zauważalny jest na przestrzeni ostatnich lat trend spadkowy udziału transportu publicznego w transporcie lokalnym. Stan ten, przy wciąż rosnącym wskaźniku motoryzacji, niekorzystnie wpływa na obciążenie sieci drogowej przez transport indywidualny, jak i na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wzrost motoryzacji indywidualnej spowodował dodatkowo odpływ pasażerów korzystających z innych środków transportu publicznego, a co za tym idzie, likwidację wielu połączeń transportu publicznego (z powodu ich nierentowności).

Powstałą lukę w regularnym transporcie publicznym - w pewnym stopniu - mogą zastąpić powstające systemy transportu elastycznego (FTS - Flexible Transport Systems), takie jak systemy „na żądanie" (systemy wywoławcze typu Call/Diall), carsharing i bikesharing (rozwiązania oparte na wspólnym użytkowaniu środka transportu), czy też carpooling (systemy oparte na wspólnych przejazdach).

Priorytetami w zakresie transportu publicznego jest poprawa jakości i konkurencyjności w stosunku do transportu indywidualnego w regionie, szczególnie w obszarach aglomeracyjnych i na obszarach turystycznych w szczycie sezonu - m.in. przez: wprowadzenie ułatwień i zachęt dla organizowania zintegrowanych sieci transportowych, wymianę taboru, rozbudowę i modernizację stanu technicznego infrastruktury, zwiększenie częstotliwości kursowania, rozwijanie elastycznych usług transportowych, polepszanie komfortu oraz skrócenie czasu podróży.

W funkcjonujących systemach transportu publicznego ważnym zagadnieniem, szczególnie aktualnym na obszarach peryferyjnych i np. na terenie gmin nadmorskich, jest dostęp z ostatniego przystanku komunikacji do miejsca docelowego (tzw. problem „ostatniej mili"). Ta odległość jest bowiem najtrudniejsza i najkosztowniejsza do obsłużenia. Jednym z możliwych rozwiązań - do zastosowania przy tego typu uwarunkowaniach - są systemy transportu elastycznego, które mogą uzupełniać ofertę transportową gmin o niedostatecznie rozwiniętej sieci transportu publicznego (np. w związku z brakiem opłacalności transportu regularnego). Mogą również stanowić rozwiązanie dla obsługi zwiększonego ruchu turystycznego w trakcie trwania sezonu wypoczynkowego.

System transportu elastycznego w postaci publicznego transportu „na żądanie" został uruchomiony w Szczecinie w dzielnicy Podjuchy. Obejmuje on 13 przystanków autobusowych obsługiwanych przez autobusy mogące zabrać do 20 pasażerów. System ten umożliwia mieszkańcom łatwy dostęp do regularnych linii komunikacji miejskiej oraz ułatwia przemieszczanie się w obrębie samej dzielnicy. Coraz częściej, w miastach (Szczecin, Świnoujście), uruchomiane są systemy rowerów miejskich (bikesharing), w odpowiedzi na potrzeby mieszkańców (lub turystów) w odniesieniu do codziennej mobilności.

Zbiorowy transport szynowy

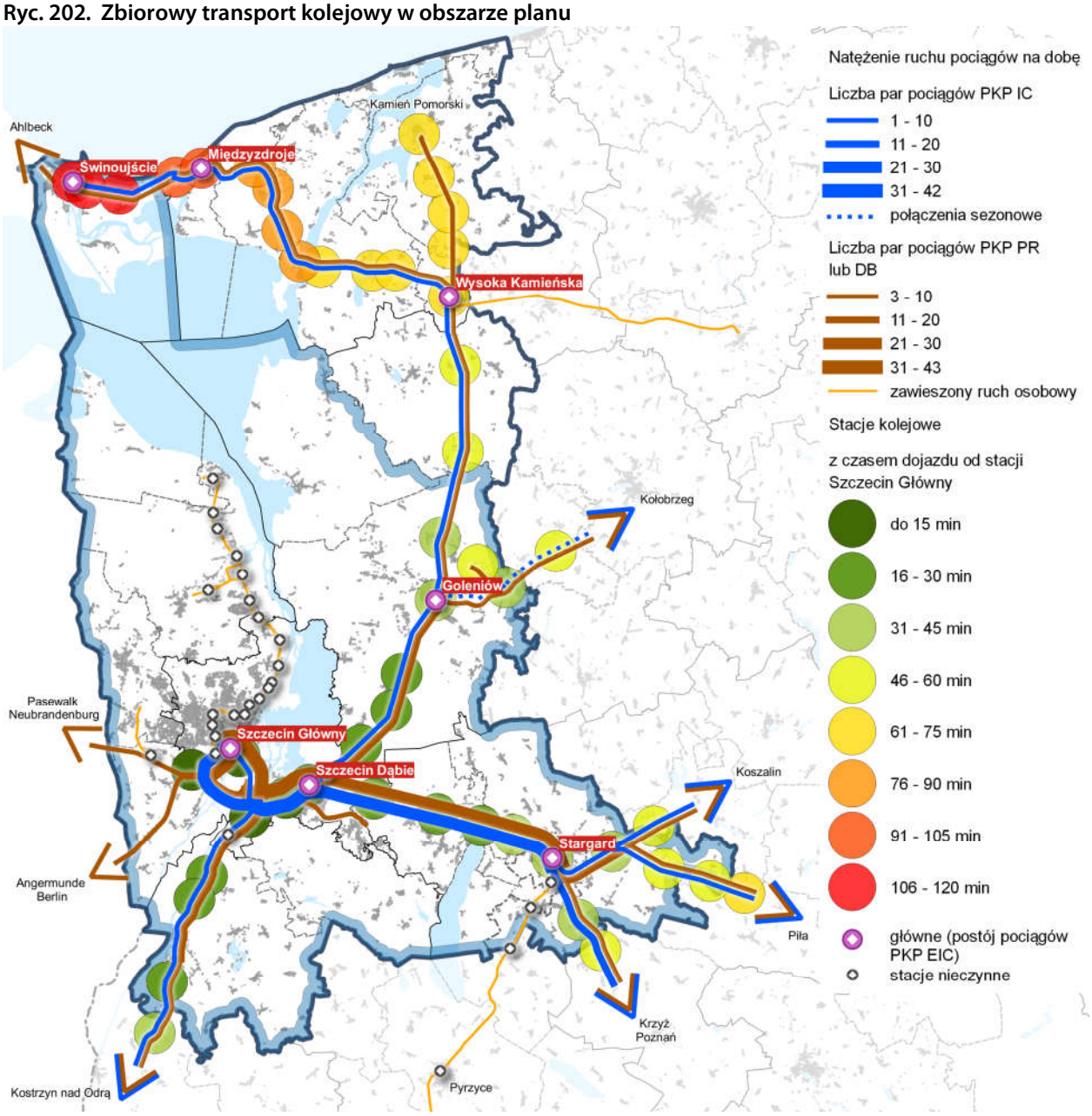
Głównymi składnikami sieci szynowego transportu zbiorowego na terenie obszaru metropolitalnego są połączenia kolejowe i tramwajowe. Obecni operatorzy kolejowi działający na obszarze MOFOW to:

- PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., których właścicielem są samorządy poszczególnych województw (województwo zachodniopomorskie, jako współwłaściciel posiada 5,8% akcji).
- PKP Intercity S.A., który jest przewoźnikiem krajowym należącym do PKP (spółka Skarbu Państwa). Obsługuje przewozy dalekobieżne (pośpieszne - TLK, InterCity oraz ekspresowe - InterCity), łączące obszar MOFOW m.in. z: Poznaniem, Wrocławiem, Krakowem, Warszawą, Katowicami, Łodzią czy Trójmiastem.
- DB Regio AG, który jest niemieckim przewoźnikiem krajowym, należącym do koncernu Deutsche Bahn, odpowiedzialnym za regionalne przewozy kolejowe. Obsługuje połączenia ze Szczecina w kierunku Angermünde-Berlin oraz Pasewalk-Lubeka.
- Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB) jest niemiecką spółką transportową (zależną od Deutsche Bahn) obsługującą połączenie międzynarodowe z centrum Świnoujścia od granicy państwa (i dalej do nadmorskich miejscowości na Wyspie Wolin, leżących po stronie niemieckiej). UBB jest dodatkowo zarządcą infrastruktury kolejowej na wsypie Uznam (spółka jest właścicielem UBB Polska - polskiego zarządcy infrastruktury kolejowej).

Obsługą transportu kolejowego w województwie oraz na terenie planu SOM zajmuje się samorząd województwa, jako udziałowiec PKP Przewozów Regionalnych. Łącznie wykorzystywanych jest obecnie w ruchu pasażerskim ok. 200 km linii oraz 35 stacji i dworców. Największymi z nich są Szczecin Główny, Stargard, Świnoujście, Goleniów i Gryfino.

Część stacji i przystanków kolejowych zamknięto ze względu na likwidację linii i połączeń lub małą liczbę pasażerów. Dotyczy to stacji przy nieobsługiwanej obecnie linii do Trzebieży, w tym szczególnie stacji Police. Pomimo dużego nasilenia codziennych dojazdów w relacji Szczecin-Police. Miasta te obecnie nie są połączone kolejowymi połączeniami pasażerskimi. Remont linii do Polic oraz optymalizacja rozmieszczenia na niej stacji i przystanków kolejowych, są najważniejszym elementem I etapu budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

Ryc. 202. Zbiorowy transport kolejowy w obszarze planu



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

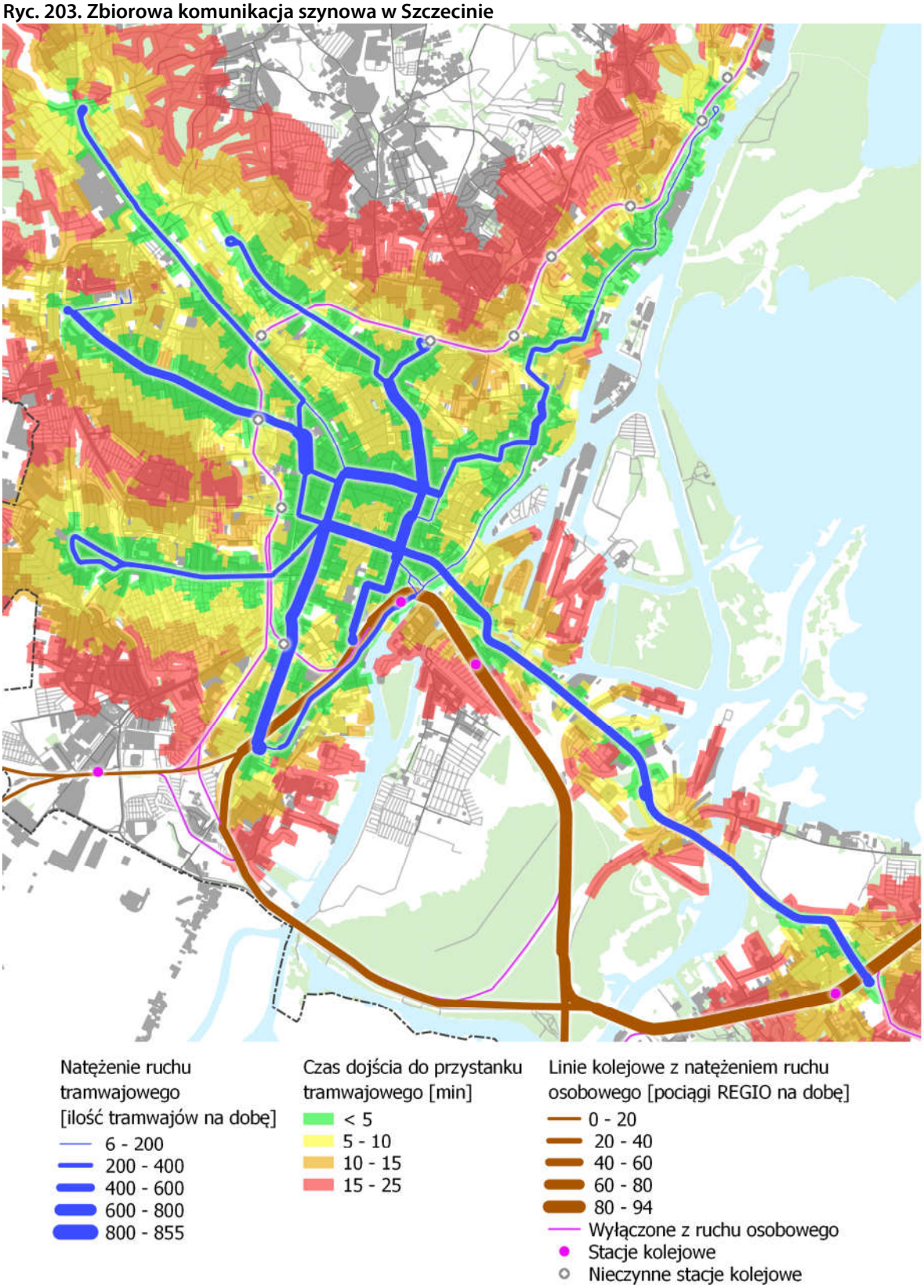
Obecna liczba połączeń (w dni powszednie) w relacjach na terenie MOFOW: (stan na 20 stycznia 2017 r.):

- Szczecin-Stargard: 47,
- Szczecin-Gryfino: 17,
- Szczecin-Goleniów: 22,
- Szczecin-Świnoujście: 12,
- Szczecin-Kamień Pomorski: 5.

Dodatkowo wzmocnienie kierunku w stronę Świnoujścia następuje poprzez wprowadzanie dodatkowych pociągów w sezonie letnim.

Od roku 2010 w całej Polsce obserwowany jest niewielki trend wzrostowy liczby pasażerów w kolejowych przewozach pasażerskich. Wzrosty przewozów są pewnym optymistycznym impulsem do dalszych działań modernizacyjnych i przywracania ruchu pasażerskiego na liniach zamkniętych. Dotyczy to szczególnie linii nr 406 do Trzebieży przez Police, która wpisuje się w politykę tworzenia szybkich kolei miejskich łączących tereny gęsto zabudowane z przedmieściami i miastami satelitarnymi.

Ryc. 203. Zbiorowa komunikacja szynowa w Szczecinie



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

Na obszarze planu sieć tramwajowa istnieje jedynie na terenie Miasta Szczecin. Sieć 12 stałych linii tramwajowych w Szczecinie liczy łącznie 117,6 km, przy wykorzystaniu istniejących 60 km torowisk. Liczba przystanków wynosi około 90, co przy porównaniu do powierzchni całego miasta (wyłączając jezioro Dąbie) daje około 2,8 km^2 na każdy

przystanek (ten sam wskaźnik wynosi około 2,7 w Gdańsku oraz 2,1 we Wrocławiu). Rocznie z komunikacji tramwajowej korzysta około 65 mln pasażerów (162 mln w Gdańsku i 183 mln we Wrocławiu).

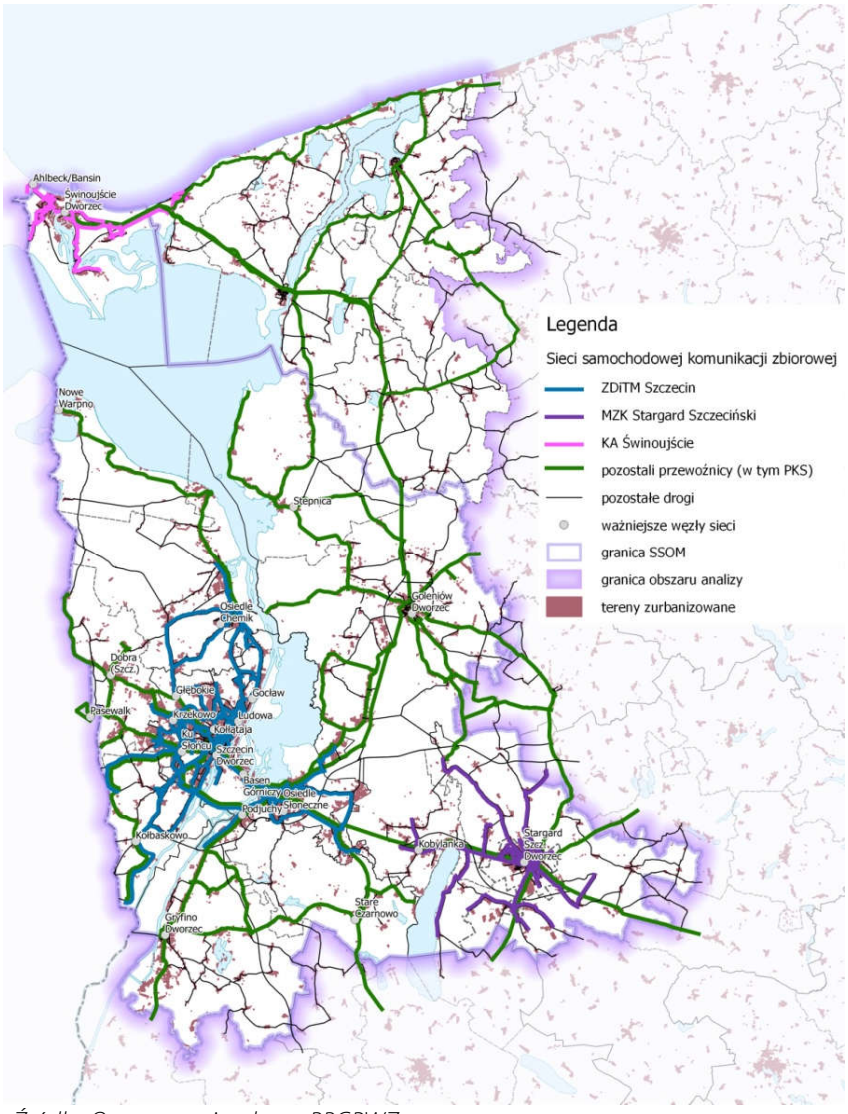
W sierpniu 2015 r. został uruchomiony Szczeciński Szybki Tramwaj, który połączył prawobrzeżną część miasta z centrum odcinkiem o długości 4,0 km. Obecnie połączenie jest obsługiwane przez trzy linie tramwajowe nr 2, 7 i 8. Przy przystanku Hangarowa w maju 2016 r. oddano do użytku parking typu Park & Ride. W planach jest dalsza rozbudowa sieci tramwajowej SST, w celu stworzenia podstawowej ramy komunikacyjnej miasta. Obecnie w toku są konsultacje związane z ostatecznym przebiegiem drugiego etapu Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju.

Zbiorowy transport drogowy

Na terenie Szczecina, Świnoujścia, Stargardu i Polic działają spółki z udziałem miast, które są jednocześnie głównymi punkami dojazdowymi i węzłowymi w sieci. Na pozostałym obszarze zbiorowym transportem samochodowym zajmują się głównie spółki prywatne (w tym sprywatyzowane PKS).

Należy zwrócić uwagę, że w wielu przypadkach pojazdy poruszają się po drogach publicznych w części nieprzystosowanych do ruchu pojazdów o zwiększonym nacisku na oś. Przystanki lokalizowane są w miejscach wymuszonych, bez dodatkowej infrastruktury lub w miejscu istniejących zatok, ale niedostosowanych do zmian zachodzących w sieci osadniczej. Brak jednolitej informacji obejmującej wszystkie dostępne środki transportu. Dla przykładu, blisko dwudziestu niezależnych i konkurujących ze sobą przewoźników wprowadza własne rozkłady jazdy z różnych punktów w okolicach dworca PKP Szczecin Główny, dworca autobusowego PKS Szczecin i innych ważniejszych węzłów przesiadkowych SOM. Problemem jest brak zintegrowanego systemu, który należałoby budować w oparciu o wyznaczone węzły przesiadkowe dla różnych przewoźników.

Ryc. 204. Zbiorowy transport drogowy na obszarze planu



Liczba połączeń Szczecina z miejscowościami gminnymi na obszarze planu w ciągu doby (dni robocze) oraz przewoźnicy obsługujący połączenia:

- Szczecin-Dobra: 14 *(PKS Szczecin)*
- Szczecin-Goleniów: 22 *(A. Fedeńczak, Waw-Mar)*
- Szczecin-Gryfino: 52 *(PKS Szczecin, Wektor)*
- Szczecin-Kobylanka: 52 *(Transa, A. Fedeńczak)*
- Szczecin-Kołbaskowo: 8 *(SPA Klonowica, SPA Dąbie)*
- Szczecin-Nowe Warpno: 8 *(Ever-Trans)*
- Szczecin-Police: 247 *(SPPK),*
- Szczecin-Stare Czarnowo: 36 *(Paan Bus),*
- Szczecin-Stargard: 52 *(Transa, A. Fedeńczak)*
- Szczecin-Stepnica: 6 *(Emilbus, Waw-Trans)*
- Szczecin-Świnoujście: 31 *(Emilbus, Jomsborg)*
- Szczecin-Przybiernów: 8 *(PKS Kamień Pomorski, KSK-Bus, Benko-BUS, Emil-Bus)*
- Szczecin-Kamień Pomorski: 8 *(PKS Kamień Pomorski, KSK-Bus, Benko-BUS)*
- Szczecin-Dziwnów: 14 *(Benko-BUS, KSK-Bus, Emil-BUS, PKS Kamień Pomorski)*
- Szczecin-Międzyzdroje: 32 *(Kamień Pomorski, Emil-Bus,Jomsborg)*
- Szczecin-Wolin: 32 *(PKS Kamień Pomorski, Jombsborg, Emil-Bus)*

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Uzupełniającym elementem sieci są linie o przebiegu okólnym, z pominięciem kierunku w stronę Szczecina. Ich trasy prowadzone są najczęściej do miast powiatowych obszaru z mniejszych miejscowości (np. w relacji Stare Czarnowo-Gryfino) czy pomiędzy miastami powiatowymi (np. Świnoujście -Kamień Pomorski).

Największym zarządcą transportu publicznego na terenie SOM jest Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego, ZDiTM w Szczecinie, który realizuje przewozy autobusowe poprzez Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Dąbie", Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Klonowica" Sp. z o.o. oraz Szczecińsko-Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (SPPK). Obsługują one 53 linie dzienne (normalne i pospieszne) o długości ponad 500 km. Ponadto SPPK obsługuje 11 linii regularnych w Policach oraz między Policami a Szczecinem, a także Linię Pracowniczą (dla pracowników polickich zakładów chemicznych), Linię Samorządową (połączenie Police-Trzebież), Linię Działkową (dojazd do osiedla Jasienica) oraz działającą w okresie letnim Linię Plażową (połączenie z Trzebieżą). Porozumienia międzygminne, dotyczące zapewnienia lokalnego transportu zbiorowego, są zawarte również z gminami Dobra, Gryfino oraz Kołbaskowo. Gminy Dobra i Kołbaskowo powierzyły powyższe zadanie Miastu Szczecin i jest ono realizowane poprzez ZDiTM Szczecin obsługujący 6 linii dziennych dla gminy Dobra oraz 4 linie dzienne dla gminy Kołbaskowo. W przypadku porozumienia z gminą Gryfino, to Miasto Szczecin powierzyło jej zadanie dotyczące organizacji transportu zbiorowego na swoim terenie, w zakresie obsługi trzech linii komunikacyjnych - Szczecin-Gryfino, Szczecin-Wełtyń (przez Radziszewo) oraz Szczecin-Wełtyń (przez Stare Brynki).

W Świnoujściu spółka Komunikacja Autobusowa obsługuje 5 linii miejskich oraz jedną linię do Międzyzdrojów (linia nr 10 uruchomiona w ramach porozumienia międzygminnego). Komunikacja transgraniczna jest w znacznej mierze utrudniona ze względu na zlikwidowane w roku 2016 połączenie do Herringsdorfu oraz likwidację niemieckiej Linii Europejskiej 290/291 (obecnie trwają działania nad jej przywróceniem).

W Stargardzie za sieć połączeń odpowiedzialny jest Miejski Zakład Komunikacji obsługujący 20 linii miejskich (w tym linię nocną i pospieszną). Na podstawie porozumienia międzygminnego obsługuje również transport publiczny w sąsiadujących gminach Kobylanka (poprzez linię MZK nr 3 i nr 4) oraz Stara Dąbrowa (linia nr 16).

Na obszarze Goleniowa przewozy miejskie prowadzone są w formule przejazdów bezpłatnych. Przewóz wykonywany jest w ramach 8 kursów o zmiennej trasie - zależnej od godziny (dostosowanej do zapotrzebowania mieszkańców). Ponadto darmowa komunikacja miejska obejmuje kursy na trasie Goleniów-Goleniowski Park Przemysłowy oraz Zieloną Linię (kursującą w okresie letnim na trasie z Goleniowa, Os. Helenów do Lubczyny i z powrotem).

Pewną część transportu osobowego realizują również przedsiębiorstwa taksówkarskie, które należy traktować jako istotne uzupełnienie całego systemu transportu publicznego, choć wykorzystywanego głównie w ośrodkach miejskich.

Należy zwrócić też uwagę na coraz aktywniej działające na obszarze Planu systemy przewozów współdzielonych (systemy carpooling). Ze względu na konkurencyjną cenę i dynamiczny rozwój (np. szczególnie na obszarze aglomeracji szczecińskiej oraz na trasie Szczecin-Świnoujście) stanowią coraz częściej alternatywę dla systemów transportu publicznego oraz dla oferty prywatnych przewoźników.

Transport wodny

Pasażerski transport wodny ma charakter głównie rekreacyjno-turystyczny i nawet jeśli jest ujęty w pewne ramy z regularnym rozkładem rejsów, to jest organizowany jedynie sezonowo i nie pełni funkcji komunikacyjnych.

Większość gmin, z wyjątkiem miasta i gminy Stargard, gmin Stare Czarnowo, Kobylanka, Dobra i Przybiernów, leży przy szlakach wodnych oraz posiada podstawowe zaplecze do obsługi ruchu jednostek pływających.

W Szczecinie istniejące w centrum miasta nabrzeża pełnią również rolę przystanków dla kursów żeglugi śródlądowej (zorganizowane kursy wycieczkowe po rzece Odrze, jeziorze Dąbie oraz Zalewie Szczecińskim), prywatnych jednostek oraz znacznie rzadziej dla pełnomorskich dużych statków wycieczkowych. Uzupełnieniem infrastruktury portowej są mniejsze przystanie, które służą jako baza dla jednostek turystycznych i sportowych. W ostatnich latach, między innymi w związku z inwestycjami przebudowy nabrzeży i zwiększenia ich ogólnej dostępności, można zauważyć przyrost inicjatyw związanych z usługami transportowymi, głównie oferowanymi przez sektor prywatny. Mają one z reguły charakter sezonowy (okres wiosenno-letni) i oferują zwykle ogólnodostępny czarter jednostek oraz usługi transportowe na życzenie (taksówki wodne).

W Świnoujściu publiczny transport wodny odbywa się jedynie w ramach regularnego połączenia z wyspą Uznam poprzez przeprawę Świnoujście Centrum-Warszów oraz przeprawę promową Świnoujście-Karsibór. Operatorem promów jest Żegluga Świnoujska. Ze Świnoujścia kursują również promy pasażerskie do Skandynawii (do Ystad, Kopenhagi i Trellebroga). Pozostałe usługi pasażerskiego transportu wodnego opierają się na rejsach rekreacyjno-turystycznych zarówno po wodach Zalewu Szczecińskiego i delcie rzeki Świny jak i po morskich wodach terytorialnych. Regularne rejsy odbywają się również do portów niemieckich takich jak Ahlbeck, Heringsdorf i Bansin. Dostępne są też usługi czarterowe łodzi motorowych i jachtów. Główne nabrzeże cumownicze znajduje się Wybrzeżu Władysława IV.

W pozostałych gminach obszaru planu SOM, leżących przy szlakach wodnych, transport wodny ma charakter głównie sezonowy i skierowany do obsługi ruchu turystycznego. W gminach leżących w pasie nadmorskim (Międzyzdroje, Kamień Pomorski, Dziwnów) uruchamiane są turystyczne połączenia w postaci regularnych rejsów wycieczkowych po Bałtyku i Zalewie Kamieńskim. W pozostałych gminach transport wodny realizowany jest głównie poprzez czartery jednostek motorowych i jachtowych oraz wypożyczalnie sprzętu wodnego.

Uwarunkowania środowiskowe oraz możliwości infrastrukturalne rozwoju transportu wodnego na obszarze planu SOM (związane m.in. z licznymi modernizacjami i rozbudową przystani i marin w ostatnich latach) są w tym zakresie wciąż niedostatecznie wykorzystane. Dotyczy to zarówno dużych ośrodków miejskich takich jak Szczecin czy Świnoujście, jak i pozostałych gmin położonych nad Odrą, jeziorem Dąbie i Zalewem Szczecińskim.

4.3.8. Infrastruktura techniczna

4.3.8.1. Energetyka

Podstawowym dostawcą energii elektrycznej na terenie planu SOM jest Polska Grupa Energetyczna Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna Spółka Akcyjna (PGE GiEK S.A.), w skład której wchodzi Oddział Zespołu Elektrowni Dolna Odra (elektrownie: Dolna Odra w Nowym Czarnowie, Pomorzany i Szczecin), o łącznej mocy elektrycznej 1565 MW. Elektrownie zespołu pracują w oparciu o węgiel kamienny, a od roku 2005 także w oparciu o biomasę. Ponadto funkcjonują odnawialne źródła energii o łącznej mocy około 150 MW.

W Elektrowni Dolna Odra przewidywane są dwa warianty rozwoju - budowa bloków gazowo-parowych wraz z budową gazociągu przesyłowego lub budowa bloków na paliwo stałe wraz z budową portu. W Elektrowni Pomorzany uruchomiono procedury dotyczące budowy instalacji odsiarczania i odazotowania spalin oraz innych prac modernizacyjno-odtworzeniowych.

Postępujące zużycie techniczne liniowej infrastruktury elektroenergetycznej w połączeniu z utrudnieniami w zakresie budowy nowych obiektów oznacza konieczność intensywnej modernizacji sieci. W latach 2010-2013 została całkowicie rozbudowana i zmodernizowana na wszystkich poziomach napięć stacja 220/110 kV w Morzyczynie (stając się stacją 400/220/110 kV), zasilająca obszar szczeciński i gorzowski. Modernizacja sieci przesyłowych, budowa nowych stacji elektroenergetycznych NN/110 kV oraz nowych odcinków linii przesyłowych, a także modernizacja i rozbudowa sieci dystrybucyjnych - w szczególności linii wysokich napięć - zapewni wzrost bezpieczeństwa, ciągłości dostaw energii elektrycznej, poprawę jakości i niezawodności jej dostarczania w obszarze całej aglomeracji, w tym w szczególności na obszarze Szczecina.

Na obszarze gmin położonych nad Zalewem Szczecińskim, m.in. w północnej części gminy Police (w Trzebieży), a przede wszystkim w gminie Nowe Warpno, gdzie występowały problemy z jakością i niezawodnością dostaw energii elektrycznej, operator podjął działania na sieci średniego napięcia celem polepszenia warunków zasilania odbiorców. Zbudowano dwie linie kablowe średniego napięcia (Tanowo-Trzebież i Tanowo-Witorza), pozostałe są w trakcie realizacji. Niemniej, docelowo należy przewidywać budowę sieci wysokiego napięcia, zarówno w rejonie Trzebież-Nowe Warpno, jak i po drugiej stronie Zalewu w gminie Stepnica.

Dostawy gazu w obszarze planu SOM realizowane są w oparciu o gazociąg przesyłowy Dn 500 Odolanów-Lwówek-Police z kierunku Gorzowa Wlkp. oraz gazociąg Dn 250 Piła-Wałcz-Stargard. W gminie Goleniów zakończona została budowa tłoczni gazu, co pozwala na zwiększenie zasięgu gazyfikacji w regionie oraz otwarcie sieci na transport zwiększonych ilości gazu, pochodzącego z Terminalu LNG w Świnoujściu. Terminal jest strategiczną inwestycją, docelowo poprawiającą bezpieczeństwo energetyczne Polski. W czerwcu 2016 r. terminal został odebrany przez Polskie LNG S.A. i rozpoczęta została jego komercyjna eksploatacja. Zrealizowane zostały gazociągi przesyłowe umożliwiające odbiór gazu z terminalu i rozprowadzenie go na terytorium Polski.

Dobre zaopatrzenie w gaz występuje w miastach i w większości gmin SOM. Tylko gmina Nowe Warpno pozostaje bez dostępu do gazu sieciowego.

Głównym dostawcą energii cieplnej na obszarze planu SOM jest również ZEDO, dysponujący łączną mocą cieplną 587 MW_t. Dodatkowym producentem energii w Szczecinie będzie Zakład Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów EcoGenerator, jego moc w kogeneracji to 32 MW_t. energii cieplnej i 11 MW_e energii elektrycznej. Znaczącymi przedsiębiorstwami energetycznymi wytwarzającymi i dostarczającymi ciepło są: Szczecińska Energetyka Cieplna (SEC Sp. z o.o.) obsługująca odbiorców w Szczecinie oraz przedsiębiorstwa energetyki cieplnej w Stargardzie, Świnoujściu, Policach, Gryfinie i Goleniowie. Odbiorcy znajdujący się poza sieciami cieplnymi oraz na terenach wiejskich korzystają z lokalnych źródeł ciepła. Głównym paliwem nadal pozostaje węgiel kamienny, mający ponad 80% udziału w rynku.

Odnawialne źródła energii

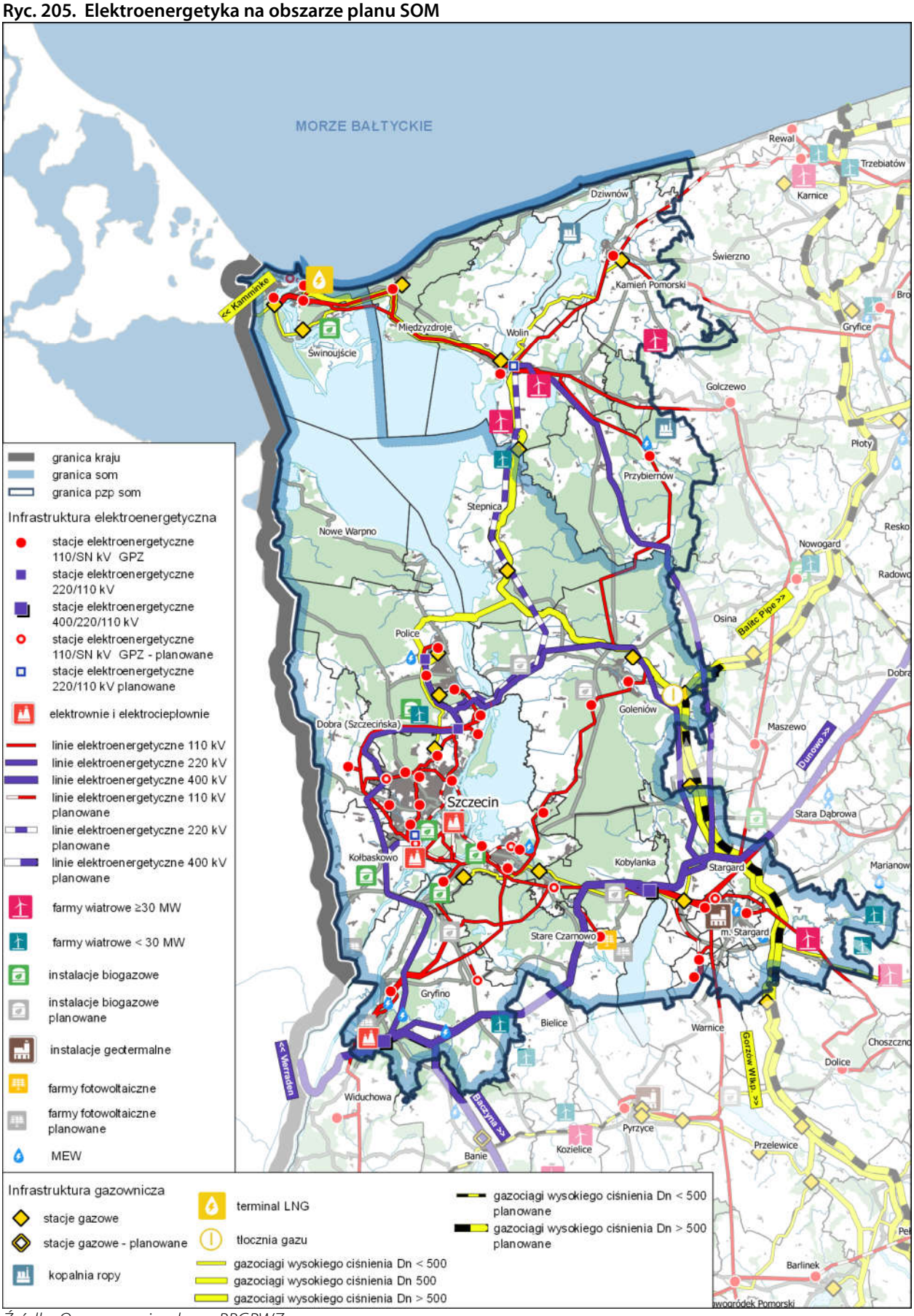
Obszar planu SOM charakteryzuje się zróżnicowanym potencjałem w zakresie wykorzystania i rozwoju odnawialnych źródeł energii. Funkcjonujące tu odnawialne źródła energii to: instalacja wytwarzająca energię z biomasy mieszanej w elektrowni Szczecin o mocy 68,5 MW. Eksploatowany jest tutaj, jeden z największych w Polsce, kocioł opalany biomasą, dzięki któremu elektrownia stała się jednym z najbardziej nowoczesnych, wysokosprawnych i przyjaznych dla środowiska producentów ciepła i energii elektrycznej. W obszarze SOM znajdują się: farma wiatrowa Tychowo o mocy 34,5 MW w gminie Stargard, farma wiatrowa Parsówek o mocy 26 MW w gminie Gryfino oraz pojedyncze elektrownie wiatrowe: w Leśnie Górnym (gmina Police) 0,6 MW, w Barzkowicach (gmina Stargard) 0,15 MW i w Jarszewku (gmina Stepnica) 0,9 MW. Ponadto w obszarze planu SOM znajdują się farmy wiatrowe: Zagórze (30 MW), Jagniątkowo (30,6 MW) i Śniatowo (30 MW). W sektorze energetyki wodnej na obszarze planu SOM funkcjonuje 8 małych elektrowni wodnych o łącznej mocy 0,24 MW: 3 w gminie Gryfino, po jednej w Szczecinie, w mieście i w gminie Stargard oraz w gminach Police i Kamień Pomorski. W Stargardzie działa ciepłownia geotermalna o mocy zainstalowanej 12,6 MW, wykorzystująca wody geotermalne o temperaturach 60-90°C. W SOM funkcjonuje farma fotowoltaiczna o mocy 1,45 MW położona na terenie Zakładu Produkcji Wody „Miedwie" (gm. Stare Czarnowo), należącego do Zakładu Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Szczecinie. ZWiK realizuje ponadto budowę drugiej farmy fotowoltaicznej o mocy 0,5 MW w Żelewie (gm. Stare Czarnowo). W kilku gminach funkcjonują kolektory słoneczne konwersujące energię słoneczną w energię cieplną, wykorzystywaną do celów ciepłowniczych oraz do podgrzewania wody w budynkach mieszkalnych i usługowych, a także instalacje solarne wykorzystywane do oświetlenia, zasilania sygnalizacji świetlnej, podświetlania znaków drogowych itp. Na składowiskach odpadów w Szczecinie, Świnoujściu oraz w gminach Police i Kołbaskowo działają instalacje biogazowe o łącznej mocy około 1,4 MW.

Możliwości rozwoju energetyki wiatrowej w SOM są ograniczone ze względu na uwarunkowania przestrzenne i środowiskowe. Ponadto Ustawa z dnia 20 maja 2016 r. o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych, która weszła w życie 15 lipca 2016 r., zredukowała możliwości dalszego rozwoju energetyki wiatrowej w SOM praktycznie do zera.

Gminy SOM leżą na obszarze tektonicznym tzw. niecki szczecińskiej. Ze względu na występujące tutaj struktury geologiczne obszar ma bardzo dobre warunki do eksploatacji wód geotermalnych i zastosowania ich w energetyce cieplnej, szczególnie w miastach posiadających dużą liczbę odbiorców ciepła oraz rozbudowaną sieć ciepłowniczą, a ponadto do celów rekreacyjnych.

Zasoby wodne rzek nie mają wysokiego potencjału energetycznego, jednak możliwe jest odtwarzanie starych obiektów hydrotechnicznych i budowa nowych małych elektrowni wodnych.

Ryc. 205. Elektroenergetyka na obszarze planu SOM



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Zakłada się postępujący rozwój fotowoltaiki; PGE GiEK S.A. planuje budowę farmy fotowoltaicznej o mocy do 10 MW, zlokalizowanej w elektrowni Dolna Odra, a w gminie Nowe Warpno planowana jest budowa farmy o mocy 0,6 MW. Ponadto planowane są instalacje fotowoltaiczne na terenach Regionalnych instalacji Przetwarzania Odpadów Komunalnych

Głównym źródłem biomasy stałej są rośliny energetyczne. Wysokim potencjałem do wykorzystania terenów nieprzydatnych rolniczo na cele upraw roślin energetycznych dysponują gminy Stargard, Kobylanka, Stare Czarnowo. Funkcjonowanie biogazowi rolniczych i potencjał biopaliwa, w szczególności z instalacji przeróbki odpadów zwierzęcych lub roślinnych, oczyszczalni ścieków oraz składowisk odpadów, są zdeterminowane dostępnością do substratów. Największy udział w teoretycznym potencjale biomasy dla biogazowni rolniczych mają gminy Kobylanka, Goleniów i Stargard. Najwyższy potencjał energetyczny biogazu z odpadów komunalnych i oczyszczalni ścieków występuje w dużych miastach: Szczecinie, Świnoujściu, Stargardzie oraz w gminach Gryfino i Police. W gminach Goleniów i Kobylanka prowadzone są procedury zmierzające do uruchomienia 3 nowych biogazowni.

4.3.8.2. Telekomunikacja i teleinformatyka

Gęstość infrastruktury internetu szerokopasmowego na terenie planu SOM jest większa niż w pozostałych obszarach województwa, jednak i tu znajdują się miejscowości bez dostępu do internetu szerokopasmowego. Inwentaryzacja obecnego stanu infrastruktury szerokopasmowej - opracowana przez Urząd Komunikacji Elektronicznej, w marcu 2013 r., ujawniła niższy niż 30% poziom nasycenia usługami dostępu do szerokopasmowego internetu o przepustowości min. 2 Mb/s na terenie 184 miejscowości planu SOM. Stanowi to 67% ogółu miejscowości. W tej grupie znalazły się cztery miejscowości o wielkości od 1 do 5 tys. mieszkańców, w tym miasto Stepnica. Siedem miejscowości uznanych za tzw. białe plamy - z czego aż cztery w gminie Stargard - to miejscowości o liczbie od 500 do 1 tys. mieszkańców. Pozostają zupełnie bez dostępu do internetu przede wszystkim miejscowości o wielkości poniżej 100 mieszkańców (65) oraz od 100 do 500 mieszkańców (4).

W gminach obszaru planu SOM zauważa się również większą liczbę operatorów oferujących dostęp do internetu szerokopasmowego.

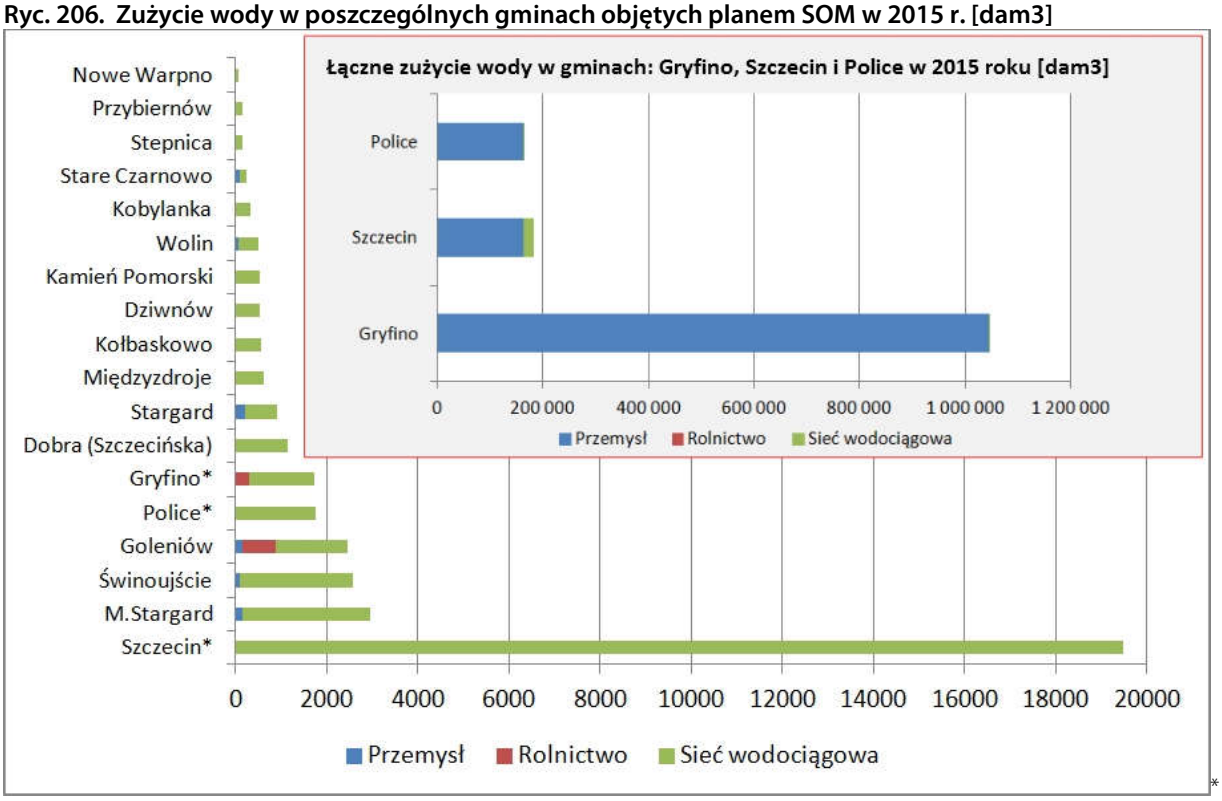
Na terenie Szczecina w 2016 r. zlokalizowanych było 166 publicznych punktów dostępu do internetu (hotspotów), ponadto w punkty dostępowe wyposażony jest nowy tabor miejskich tramwajów oraz szynobusy samorządowe.

4.3.8.3. Gospodarka wodno-ściekowa

Zaopatrzenie w wodę

Zaopatrzenie w wodę gospodarki komunalnej, przemysłu i rolnictwa opiera się na zasobach wód powierzchniowych i podziemnych. Największy pobór wód w obszarze planu SOM przypada na sektor przemysłowy - łącznie 1 371 294 dam^3, co stanowi 97,4% ogólnego zużycia wody na terenie planu SOM. Najwięcej wody pobrano na cele przemysłowe w gminie Gryfino, aż 1 043 335 dam^3 (74,1% ogólnego zużycia wody na terenie gmin planu SOM). Wiąże się to z dużym wykorzystaniem wód chłodniczych w sektorze energetycznym dla Elektrowni Dolna Odra na terenie gminy Gryfino. W Szczecinie pobór wody również zdominował przemysł, wykorzystując 163 614 dam^3 wody (11,6% ogólnego zużycia wody na terenie gmin SOM), głównie na potrzeby Elektrowni Szczecin i Elektrowni Pomorzany. Zbliżoną ilość wody (jak w Szczecinie) pobrano na cele przemysłowe w gminie Police, 163 504 dam^3 (11,6% ogólnego zużycia wody na terenie gmin Planu) głównie na potrzeby Zakładów Chemicznych „POLICE" S.A. Na nawodnienia w rolnictwie wykorzystano jedynie 1 046 dam^3, co stanowi 0,1% ogólnego zużycia wody na terenie SOM, z czego największe zużycie w tym sektorze przypadło na gminę Goleniów (724 dam^3 - 29,5% udziału rolnictwa w ogólnym zużyciu wody w gminie). Z kolei na zaopatrzenie gospodarki komunalnej w gminach zużyto 34 860 dam^3, co stanowi 2,5% ogólnego zużycia wody na terenie objętym planem SOM (Ryc. 206.).

Ryc. 206. Zużycie wody w poszczególnych gminach objętych planem SOM w 2015 r. [dam3]



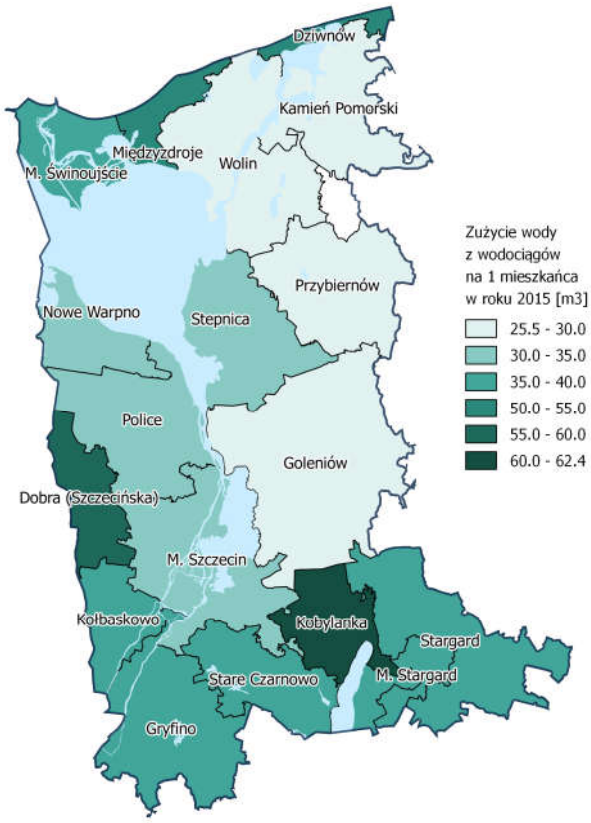
*dane bez uwzględnienia zużycia wody w sektorze przemysłowym

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

W latach 2010-2015 zużycie wody z wodociągów w gospodarstwach domowych na 1 mieszkańca w gminach objętych planem SOM utrzymuje się na zbliżonym poziomie. W 2010 r. średnie zużycie wody na 1 mieszkańca w gminach SOM wyniosło 37,9 m^3, w 2011 wzrosło do 38,7 m^3, a w następnych latach obserwowano niewielki trend spadkowy wskaźnika zużycia wody do 37,0 m^3 w 2014 r.

Rok 2015 charakteryzował się ponownym wzrostem zużycia wody z wodociągów w gospodarstwach domowych ogółem na 1 mieszkańca w gminach SOM - sięgając 38 m^3. Zużycie wody w gminach SOM na 1 mieszkańca w gospodarstwach domowych przewyższa średnią dla województwa zachodniopomorskiego o 5,1 m^3 (32,9 m^3), jak i dla kraju o 5,8 m^3 (32,2 m^3).

Ryc. 207. Zużycie wody z wodociągów w gospodarstwach domowych na 1 mieszkańca [m³] w gminach objętych planem SOM w 2015 r.



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

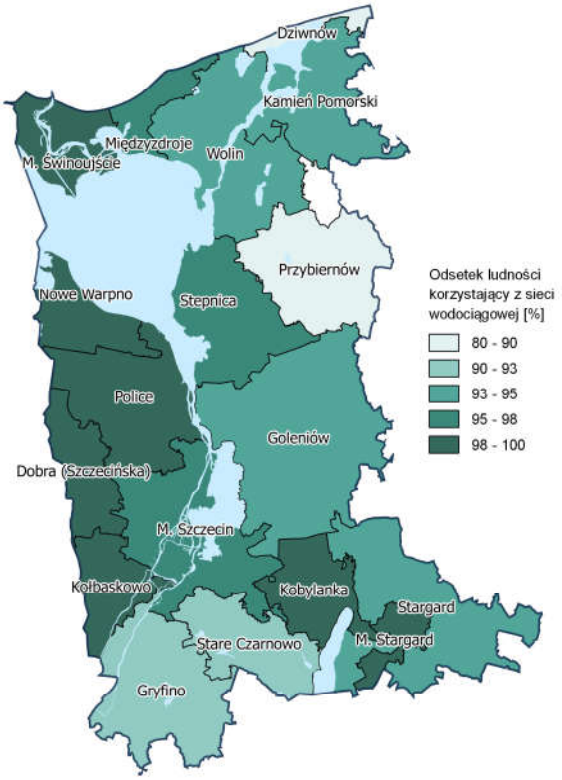
Największy wskaźnik zużycia wody z wodociągów w gospodarstwach domowych na 1 mieszkańca w 2015 r. odnotowano w gminie Kobylanka - aż 62,4 m^3 - prawie dwa razy więcej niż średnie zużycie wody na mieszkańca w całym kraju. Średnie wojewódzkie i krajowe zużycie wody na 1 mieszkańca przekraczają też gminy: Dobra (Szczecińska), Dziwnów, Międzyzdroje, Kołbaskowo, Stargard (miasto i gmina wiejska), Świnoujście, Stare Czarnowo, Gryfino. Gminy zbliżone do średniego rocznego wskaźnika zużycia wody na mieszkańca w województwie to: Szczecin, Stepnica, Nowe Warpno. Gminy ze zużyciem wody z wodociągów w gospodarstwach domowych na 1 mieszkańca niższym od średniej dla województwa i kraju to: Kamień Pomorski, Police, Goleniów, Przybiernów i Wolin.

W ciągu 10 lat (2005-2015) odnotowano wzrost ogólnej długości sieci wodociągowej w gminach objętych planem SOM o 45%. Długość sieci kanalizacyjnej wzrosła natomiast o 61%. Jest to związane ze znacznym wzrostem inwestycji w obszarze infrastruktury techniczno-sanitarnej w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013. Dlatego największe przyrosty długości sieci wodociągowej odnotowano w gminach wiejskich: Kobylanka (o 130% względem roku 2005) i Stargard (o 112% względem roku 2005). W przypadku sieci kanalizacyjnych również gmina wiejska Kobylanka wyróżniła się największym wzrostem jej długości - o 309% względem roku 2005. Spadek długości sieci kanalizacyjnej nastąpił w gminach wiejskich Przybiernów (o 8,3 km, tj. 47% w stosunku do roku 2005) oraz Stare Czarnowo (o 7,5 km, tj. 36% w stosunku do roku 2005).

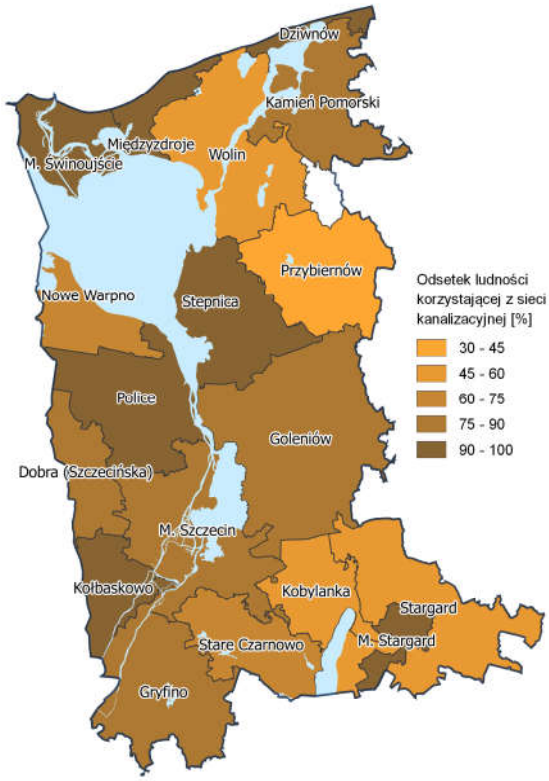
Według danych GUS odsetek korzystających z instalacji wodociągowej w 2015 r. na terenie gmin SOM wyniósł ogółem 96,3%, z czego dla miast 97,2%, a dla terenów wiejskich 91,2%. Odsetek ludności korzystającej z sieci wodociągowej przekracza 90% prawie we wszystkich gminach SOM oprócz gmin Dziwnów (81,3%) i Przybiernów (80,4%).

W 2015 r. najlepiej skanalizowanymi gminami, w których odsetek korzystających z sieci kanalizacyjnej przekroczył 90%, były: Kołbaskowo, Stepnica, miasto Stargard, Świnoujście, Dziwnów, Police i Międzyzdroje. Nieco niższy wskaźnik osiągnęły gminy Szczecin (87,8%) i Dobra (Szczecińska) (85,3%). Najmniejszy odsetek ludności korzystającej z kanalizacji w gminach SOM, poniżej 60%, był w: Stargardzie (gm. wiejska), Kobylance, Wolinie. W Przybiernowie odsetek wyniósł zaledwie 31,5%.

Ryc. 208. Odsetek ludności korzystających z sieci wodociągowej w 2015 r. w gminach objętych planem SOM



Ryc. 209. Odsetek ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej w 2015 r. w gminach objętych planem SOM



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Gospodarka ściekowa

Gospodarka ściekowa gmin SOM charakteryzuje się dużym odsetkiem odprowadzanych ścieków ogółem w stosunku do całego województwa zachodniopomorskiego, gdzie w latach 2010-2015 przekraczał on 95%. W roku 2015 w gminach SOM odprowadzono łącznie do wód powierzchniowych lub ziemi 1 378,4 hm^3 ścieków przemysłowych i komunalnych. Ogólna liczba odprowadzonych ścieków w SOM, jak i w województwie, jest determinowana przez odprowadzane wody chłodnicze (niewymagające oczyszczenia) z Elektrowni Dolna Odra w Gryfinie. W 2015 r. odprowadzono 1 366,91 hm^3 ścieków przemysłowych (99,2% ogółu ścieków wytworzonych w gminach SOM). W ogólnej liczbie odprowadzonych ścieków gmin SOM zawiera się aż 1 321,3 hm^3 (95,9%) ścieków w postaci wód chłodniczych. Gdzie sama gmina Gryfino wytworzyła 1 041,9 hm^3 wód chłodniczych (75,6% ogółu ścieków wytworzonych w SOM). Znaczna ilość ścieków przemysłowych odprowadzana jest też przez Szczecin 163 397 dam^3, z czego 160 161 dm^3 to wody chłodnicze (11,6% ogółu ścieków wytworzonych w SOM) i Police 156 815 dam^3, z czego 119 269 dam^3 to wody chłodnicze (8,7% ogółu ścieków wytworzonych w SOM) i aż 37 524 dam^3 (31,5% ogółu ścieków wytworzonych w gminie) to ścieki zawierające substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego, które poddane są oczyszczaniu.

Według danych GUS w 2015 r. najwięcej ścieków wymagających oczyszczenia odprowadzono w gminach: Police (39,0 hm^3, w tym 37,5 hm^3 przemysłowych), Szczecin (27,7 hm^3, w tym 2,0 hm^3 przemysłowych), Gryfino (4,7 hm^3, w tym 3,4 hm^3 przemysłowych) i Świnoujście (4,0 hm^3, w tym 0,5 hm^3 przemysłowych). Łącznie w gminach SOM w 2015 r. odprowadzono 82,6 hm^3 ścieków wymagających oczyszczenia, w tym 43,8 hm^3 z przemysłu i 38,9 hm^3 ścieków komunalnych (w ściekach komunalnych ujęto również 1,8 hm^3 ścieków przemysłowych odprowadzonych do kanalizacji). Procesowi oczyszczania poddano 82,2 hm^3 (99,5% ścieków wymagających oczyszczenia), pozostałe 0,4 hm^3 to ścieki nieoczyszczone (w całości ścieki przemysłowe) pochodzące ze Szczecina (409 dam^3) i Świnoujścia (1 dam^3).

Ilość odprowadzanych ścieków w gospodarstwach domowych w gminach SOM w latach 2010-2015 miała tendencję spadkową - średnio z roku na rok ilość odprowadzanych ścieków malała o 2,2%. W roku 2015 ilość odprowadzanych ścieków była mniejsza o 11,1% w stosunku do roku 2010. W tym samym okresie ilość odprowadzanych ścieków z gospodarstw domowych w całym województwie zachodniopomorskim spadła jedynie o 0,2%.

W gminach SOM, z 82,6 hm^3 ścieków wymagających oczyszczenia, 38,4 hm^3 (46,7%) stanowiły ścieki oczyszczane z podwyższonym usuwaniem biogenów. Ścieki oczyszczane chemicznie to tylko ścieki przemysłowe, których w roku 2015 oczyszczono 37,9 hm^3 (46,1%). Następne 4,1 hm^3 (5%) oczyszczane było mechanicznie, a pozostałe 1,8hm^3 (2,2%) oczyszczono biologicznie.

W latach 2005-2015 nastąpił wzrost liczby ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków z 83,3% w roku 2005 do 86,8% w roku 2015. W miastach liczba ta wzrosła z 89% w roku 2005 do 90,6% w roku 2015, natomiast na wsi z 42,9% w 2005 r. do 65,5% w roku 2015.

Analiza danych GUS wykazała, że w roku 2015 na terenie gmin SOM działały 54 oczyszczalnie ścieków komunalnych, głównie biologiczne (34), z podwyższonym usuwaniem biogenów (14) oraz mechaniczne (6). Łączna przepustowość tych oczyszczalni to 213 dm^3/dobę. Natomiast oczyszczalni przemysłowych w 2015 r. było 26, z czego 11 to oczyszczalnie biologiczne, 8 to mechaniczne, 5 - chemiczne oraz 2 z podwyższonym usuwaniem biogenów. Łączna przepustowość oczyszczalni przemysłowych wyniosła w 2015 r. 249 dm^3/dobę. W latach 2010-2015 ogólna liczba oczyszczalni ścieków zmniejszyła się o 39,4% (52), najwięcej - bo aż 78,5% (51) - ubyło oczyszczalni mechanicznych. Spadek liczby oczyszczalni nie wpłynął znacząco na ogólną przepustowość oczyszczalni ścieków dla gmin SOM, gdyż utrzymuje się ona na stabilnym poziomie. Oczyszczalnie z największą przepustowością zlokalizowane są w Policach, Szczecinie i Gryfinie. W latach 2010-2015 liczba komunalnych oczyszczalni ścieków zmniejszyła się o 3 (ubyły 4 oczyszczalnie mechaniczne, 1 z podwyższonym usuwaniem biogenów, jednocześnie powstały 2 oczyszczalnie biologiczne). Liczba oczyszczalni przemysłowych zmniejszyła się o 49 (w tym 47 mechanicznych, 1 biologiczna oraz 1 z podwyższonym usuwaniem biogenów). W roku 2015 największy odsetek oczyszczalni komunalnych stanowiły oczyszczalnie biologiczne (63%). Na obszarach miejskich gmin SOM dominowały oczyszczalnie z podwyższonym usuwaniem biogenów oraz biologiczne, a na terenach wiejskich oczyszczalnie biologiczne.

Aglomeracje kanalizacyjne

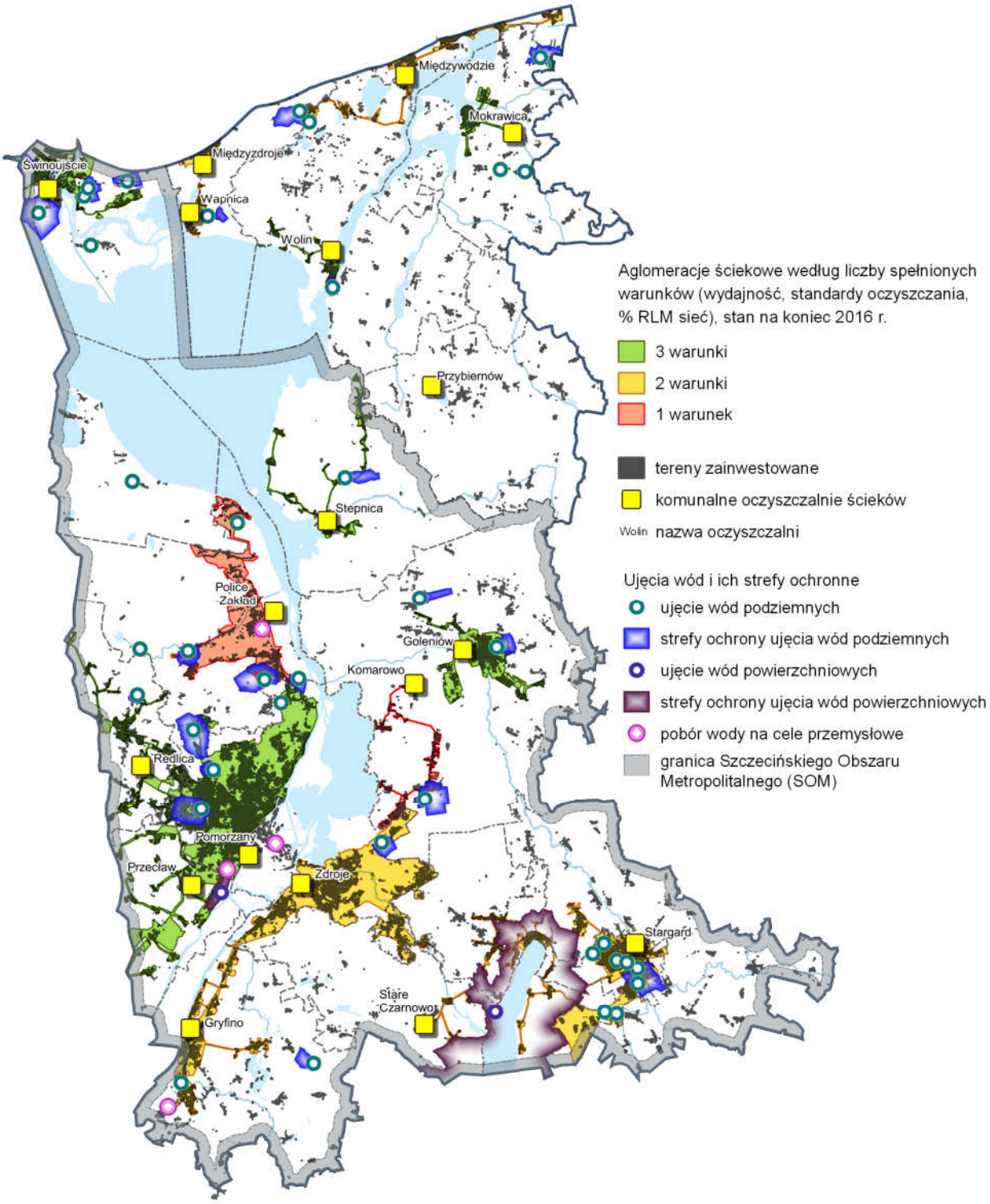
W celu optymalizacji oczyszczania ścieków, racjonalizacji rozmieszczenia oczyszczalni spełniających najwyższe standardy oczyszczania, wprowadzono pojęcie aglomeracji kanalizacyjnych. Zgodnie z Ustawą Prawo wodne (art. 43, ust. 2) aglomeracja oznacza obszar, gdzie zaludnienie i/lub działalność gospodarcza są wystarczająco skoncentrowane, aby ścieki komunalne były zbierane i przekazywane do oczyszczalni ścieków komunalnych.

Tabela 52. Aglomeracje kanalizacyjne na obszarze planu MOFOW wg AKPOŚK 2017, stan 2016 rok

Priorytet	Aglomeracja	RLM_{rz} (rzeczywista)	Warunek I (wydajność oczyszczalni) RLMrz)	Warunek II (standardy oczyszczania) / (rodzaj oczyszczalni)	Warunek III procent RLM sieci
Priorytet I	Szczecin Lewobrzeże	386 573	Spełniony	Spełniony PUB1	Spełniony 100%
	Szczecin Prawobrzeże	116 661	Spełniony	Spełniony PUB1	Spełniony 96%
	Stargard	105 609	Spełniony	Spełniony PUB1	Spełniony 98%
Priorytet II	Świnoujście	68 262	Spełniony	Spełniony PUB1	Spełniony 100%
	Goleniów	54 446	Spełniony	Spełniony PUB2	Spełniony 95%
	Wolin	5 333	Spełniony	Spełniony PUB2	Spełniony 100%
	Dobra	24 120	Spełniony	Spełniony PUB2	Spełniony 99%
Priorytet II+R5%	Kamień Pomorski	9 739	Spełniony	Spełniony PUB2	Spełniony 97%
	Stepnica	4 794	Spełniony	Spełniony B	Spełniony 96%
	Kołbaskowo	10 061	Spełniony	Spełniony B	Spełniony 100%
Priorytet III	Międzyzdroje	25 482	Spełniony	Spełniony PUB2	Spełniony 98%
	Dziwnów	11 454	Spełniony	Spełniony PUB2	Spełniony 96%
Poza priorytetem (PP)	Komarowo	7 028	Niespełniony (6330)	Spełniony B	Niespełniony 85%
	Wapnica	2 052	Spełniony	Spełniony B	Niespełniony 91%
Poza priorytetem (PP+R5%)	Police	42 106	Niespełniony (42106)	Spełniony PUB2	Niespełniony 94%
	Gryfino	34 098	Spełniony	Spełniony PUB2	Niespełniony 89%
	Stare Czarnowo	2 131	Niespełniony (2131)	Spełniony B	Spełniony 96%
Aglomeracje nieujęte w AKPOŚK 2017	Przybiernów	4 740 (RLM)	b/d	b/d	b/d
Oznaczenia	PUB1 - oczyszczalnia z podwyższonym usuwaniem związków azotu, fosforu spełniająca standardy odprowadzanych ścieków dla aglomeracji ≥ 100 000 RLM PUB2 - oczyszczalnia biologiczna z podwyższonym usuwaniem związków azotu, fosforu spełniająca standardy odprowadzanych ścieków dla aglomeracji < 100 000 RLM B - oczyszczalnia biologiczna spełniająca standardy odprowadzanych ścieków **b/d** - brak danych				

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie AKPOŚK 2017

Ryc. 210. Gospodarka wodno-ściekowa w obszarze planu SOM



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ, w tym na podstawie AKPOŚK 2017

4.3.8.4. Zagrożenia powodziowe

Z racji położenia i uwarunkowań fizjogeograficznych obszar planu SOM jest narażony na niebezpieczeństwo powodzi. Występują tu wszystkie rodzaje wezbrań tj. opadowe, roztopowe, zatorowe i sztormowe. Do szczególnie zagrożonych powodzią gmin należą: Dziwnów, Gryfino, Goleniów, Międzyzdroje, Szczecin, Stargard, Nowe Warpno, Świnoujście, Wolin

Największe zagrożenie powodziowe występuje na terenach łąk i lasów łęgowych, głównie na prawym brzegu estuarium Odry oraz w delcie wstecznej Świny. Szczególne zagrożenie dla obszarów przywodnych stanowią wezbrania sztormowe obejmujące tereny w dolinie Odry, wokół jeziora Dąbie, Zalewu Szczecińskiego i ujściowych odcinków dopływów Tywy, Płoni, Iny. Szczególne zagrożenie może wystąpić w sytuacji połączenia powodzi opadowej lub roztopowej z silnymi wiatrami północnymi, wywołującymi zjawisko cofki. Prowadzić to może do spotęgowania fali powodziowej, płynącej z góry rzeki, wodą wtłaczaną od strony jej ujścia.

W okresie zimowym występują zatory lodowe na Odrze oraz jeziorze Dąbie. Aby temu przeciwdziałać prowadzone są akcje lodołamania. Duże zagrożenie powodziowe stwarza Ina. Mimo, iż w wielu miejscach jest uregulowana (od Stargardu do Goleniowa i dalej do ujścia) rejon Stargardu i Goleniowa zagrożony jest powodziami roztopowymi i opadowymi.

Tabela 53. Miejscowości lub ich części zagrożone powodzią w na obszarze planu Szczeciński Obszarze Metropolitalnym

Rzeka lub akwen	Miejscowość lub dzielnica w miejscowości
Tywa	Gryfino
Odra Zachodnia	Moczyły, Siadło Dolne, Kurów, Wyspa Pucka, Wyspa Zielona, Łasztownia, Stołczyn, Skolwin, Szczecin
Odra Wschodnia	Gryfino, Mniszki, Żabnica, Dębce, Daleszewo, Łubnica, Radziszewo, Klucz, Żydowce, Zdroje
Jezioro Dąbie	Szczecin Dąbie, Załom, Pucice, Czarna łąka, Lubczyna, Borzysławiec, Komarowo,
Ina	Stargard, Goleniów, Modrzewie
Zalew Szczeciński	Trzebież, Brzózki, Warnołęka, Podgrodzie, Nowe Warpno, Jasienica, Police, Stepnica, Stepniczka, Karnocice
Zalew Kamieński, Bałtyk	Dziwnów, Międzywodzie, Kamień Pomorski
Świna, Bałtyk	Świnoujście, Łunowo, Karsibór

Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na postawie danych RZGW w Szczecinie

Na podstawie ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. Z 2017 r. poz. 1566) ochronę przed powodzią prowadzi się z uwzględnieniem map zagrożenia powodziowego, map ryzyka powodziowego oraz planów zarządzania ryzykiem powodziowym. Na mapach zagrożenia powodziowego przedstawia się w szczególności:

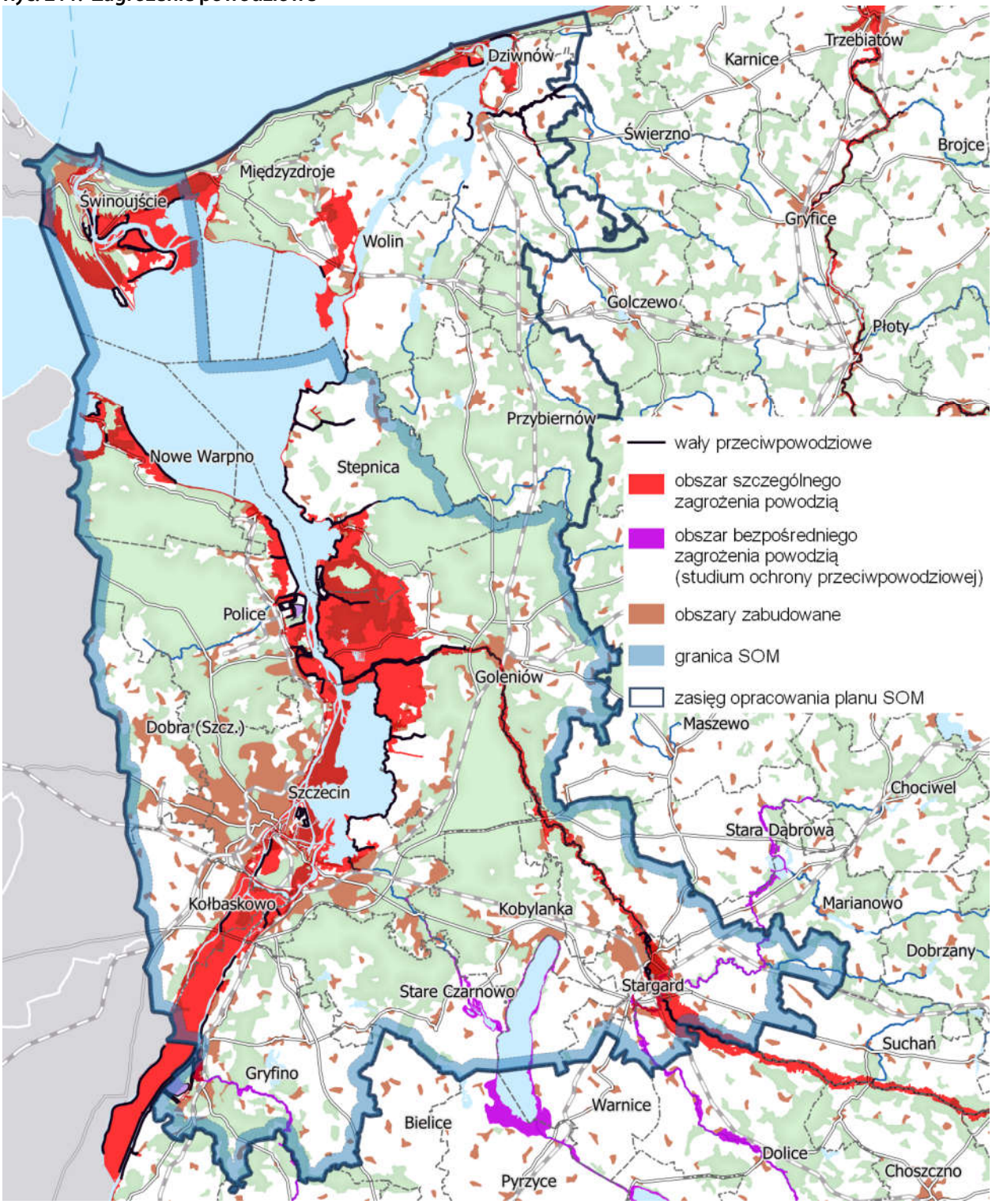
- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2% lub na których istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia ekstremalnego,
- obszary szczególnego zagrożenia powodzią,
- obszary obejmujące tereny narażone na zalanie w przypadku uszkodzenia lub zniszczenia:
    - wału przeciwpowodziowego,
    - wału przeciwsztormowego,
    - budowli piętrzącej.

Dla obszarów, zagrożonych powodzią (wskazanych na mapach zagrożenia powodziowego), sporządza się mapy ryzyka powodziowego, które przedstawiają potencjalnie negatywne skutki związane z powodzią. Mapy ryzyka powodziowego uwzględniają m.in.:

- szacunkową liczbę mieszkańców, którzy mogą być dotknięci powodzią,
- rodzaje działalności gospodarczej,

- instalacje mogące, w razie wystąpienia powodzi, spowodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości,
- ujęcia wody, strefy ochronne ujęć wody, obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,
- kąpieliska,
- obszary Natura 2000, parki narodowe oraz rezerwaty przyrody.

Ryc. 211. Zagrożenie powodziowe



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ na podstawie danych KZGW

Ochronę przed powodzią realizuje się w szczególności przez:

- kształtowanie zagospodarowania przestrzennego dolin rzecznych lub terenów zalewowych, w szczególności obszarów szczególnego zagrożenia powodzią,
- racjonalne retencjonowanie wód oraz użytkowanie budowli przeciwpowodziowych, a także sterowanie przepływami wód,
- zapewnienie funkcjonowania systemu wczesnego ostrzegania przed niebezpiecznymi zjawiskami zachodzącymi w atmosferze i hydrosferze oraz prognozowanie powodzi,
- zachowanie, tworzenie i odtwarzanie systemów retencji wód,
- budowę, przebudowę i utrzymywanie budowli przeciwpowodziowych,
- prowadzenie akcji lodołamania,
- prowadzenie polityki informacyjnej w zakresie ochrony przed powodzią oraz ograniczania jej skutków.

Na podstawie art. 166 ust.1 ustawy Prawo wodne oraz art. 39 ust. 3 pkt ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, obszary szczególnego zagrożenia powodzią uwzględnia się planie zagospodarowania przestrzennego województwa. Są to:

- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% ,
- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%,
- obszary między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wbudowano trasę wału przeciwpowodziowego, a także wyspy i przymuliska, o których mowa w art. 224, stanowiące działki ewidencyjne,
- pas techniczny.

Zgodnie z ustawą Prawo Wodne na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią zabrania się:

- gromadzenia ścieków, odchodów zwierzęcych, środków chemicznych, a także innych substancji lub materiałów, które mogą zanieczyścić wody, prowadzenia odzysku lub unieszkodliwiania odpadów, a w szczególności ich składowania,
- lokalizowania nowych cmentarzy.

Natomiast w zakresie dotyczącym zabudowy, bądź zmiany gospodarowania na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią wymagane jest uzgodnienie z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie.

System technicznej ochrony przed powodzią w na obszarze planu SOM obejmuje:

1) wały przeciwpowodziowe – 274 km,
2) stacje pomp odwadniających - 62 obiekty,
3) sieć kanałów i cieków naturalnych.

W *planie zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry* przewidziano duże inwestycje prowadzone na odrze granicznej w zakresie:

– remontów i modernizacji zabudowy regulacyjnej, polegających na odcinkowej odbudowie zniszczonej zabudowy regulacyjnej rzeki Odry (ostrogi, tamy, opaski brzegowe) oraz ujednoliceniu głębokości, z zastosowaniem naturalnych materiałów (kamień, faszyna, paliki drewniane);
– prac modernizacyjnych w celu zapewnienia zimowego lodołamania, polegających na umocnieniu brzegów i regulacji cieku.

Ponadto przewidziano szereg innych inwestycji, tj:

– odbudowa wału Mniszki-Gryfino,
– odbudowa wału w Radziszewie i Daleszewie,
– modernizacja wału Krajnik-Marwice,
– modernizacja stacji pomp w Krajniku,
– budowa bazy postojowo-cumowniczej dla lodołamaczy,
– pogłębienie toru wodnego na długości ok 15 km, celem poprawy przepływu,
– przebudowa mostu kolejowego w km 733,7 rzeki Odry w Szczecinie, w celu zapewnienia minimalnego prześwitu dla prowadzenia akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy.

W warunkach potencjalnych zmian klimatycznych, mogących się przejawiać zwiększoną ilością występowania zjawisk ekstremalnych (m.in. deszcze nawalne), może dochodzić do coraz częstszych powodzi miejskich. Wzrost ryzyka wystąpienia powodzi miejskich, poza zmianą klimatu, wynika z coraz większego zasklepiania powierzchni ziemi. W wyniku czego zmniejszona zostaje naturalna retencja, a systemy kanalizacji deszczowej muszą przyjąć zwiększoną ilość wody opadowej.

4.3.8.5. Gospodarka odpadami

Obowiązującym dokumentem w zakresie gospodarki odpadami jest Wojewódzki Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2023-2028, zgodny z aktem prawnym regulującym gospodarkę odpadami, jakim jest ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2016 r. poz. 1987).

W województwie zachodniopomorskim system gospodarki odpadami komunalnymi działa w podziale na 2 regiony gospodarki odpadami: region zachodni i region wschodni oraz opiera się na przetwarzaniu zmieszanych odpadów komunalnych w regionalnych instalacjach do przetwarzania odpadów komunalnych (RIPOK). W regionach gospodarki odpadami wyznaczone zostały regionalne, zastępcze oraz planowane instalacje do przetwarzania odpadów komunalnych. Miejski Obszar Funkcjonalny Ośrodka Wojewódzkiego znajduje się w zachodnim regionie gospodarki odpadami, w skład którego wchodzi 66 gmin. W granicach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ośrodka Wojewódzkiego znajdują się:

- 3 regionalne instalacje mechaniczno-biologicznego przetwarzania odpadów komunalnych (MPB): Leśno Górne, Szczecin - ul. J. Smoleńskiej ps. Jachna, Szczecin - ul. Ks. Anny,
- 1 regionalna kompostownia: Szczecin, ul. Ks. Anny,
- 2 sortownie zmieszanych odpadów komunalnych,
- 3 sortownie odpadów selektywnie zbieranych,
- 1 instalacja do przetwarzania odpadów na paliwo alternatywne typu RDF: Leśno Górne,
- 14 punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych (PSZOK),
- 2 składowiska odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne: Leśno Górne, Gryfino.

Aktualnie największym zadaniem w województwie w zakresie termicznego przekształcania odpadów jest budowana w Szczecinie spalarnia odpadów komunalnych, tj. Zakład Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów - EcoGenerator, który będzie pełnił rolę ponadregionalnej instalacji unieszkodliwiania odpadów pochodzących z całego regionu zachodniego oraz siedmiu gmin regionu wschodniego.

Odpady z sektora gospodarczego pochodzą głównie z przemysłu i deponowane są na sześciu składowiskach odpadów przemysłowych w powiatach policki i gryfińskim oraz mieście Szczecin. Ponad 50% stanowią odpady wytworzone przez Grupę Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A. Do znaczących wytwórców odpadów należą także Elektrownia Dolna Odra, Elektrownia Szczecin i Elektrownia Pomorzany.

Stan gospodarki odpadami przemysłowymi w województwie zachodniopomorskim nie uległ istotnym zmianom w stosunku do lat ubiegłych. Brakuje ogólnodostępnego składowiska odpadów przemysłowych.

SPIS RYCIN

Ryc.1. Województwo zachodniopomorskie w Polsce i w Europie 8
Ryc. 2. Podział administracyjny województwa zachodniopomorskiego 10
Ryc. 3. Odległość fizyczna i czasowa ze Szczecina do wybranych miast 11
Ryc. 4. Dostęp województwa zachodniopomorskiego do programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej 2014-2020 17
Ryc. 5. Obszary koncentracji działań szczególnych IPPON 20
Ryc. 6. Szczegółowe cele i kierunki rozwoju Polski Zachodniej 21
Ryc. 7. Polskie obszary morskie 23
Ryc. 8. Scenariusz rozwoju terytorialnego dla Europy 2050 promujący sieć miast drugiego rzędu 25
Ryc. 9. Kierunki integracji polskiej przestrzeni do 2030 r. 27
Ryc. 10. Cele szczegółowe Krajowej Polityki Miejskiej 29
Ryc. 11. Hierarchia obowiązujących dokumentów planowania zintegrowanego 31
Ryc. 12. Struktura użytkowania ziemi w województwie zachodniopomorskim na tle kraju i innych województw 39
Ryc. 13. Strefy morfologiczno-krajobrazowe 41
Ryc. 14. Krainy klimatyczne na tle struktury glebowo-rolniczej 45
Ryc. 15. Rozkład średniej rocznej wartości temperatury powietrza [°C] i rocznej sumy opadów atmosferycznych [mm] w województwie zachodniopomorskim w 2015r. 46
Ryc. 16 Gęstość sieci rzecznej i jeziorność w układzie zlewni 49
Ryc. 17. Podział hydrograficzny 50
Ryc. 18. Średnioroczne odpływy jednostkowe w zlewniach rzek województwa zachodniopomorskiego wyznaczone dla wielolecia 1981-2000 52
Ryc. 19. Procentowy udział rzek województwa zachodniopomorskiego w średnim rocznym odpływie wyznaczonym dla wielolecia 1981-2000 53
Ryc. 20. Procentowy udział obszarów chronionych 60
Ryc. 21. Procentowy udział obszarów Natura 2000 62
Ryc. 22. Obszary ochrony przyrody 65
Ryc. 23. Obszary funkcjonalne zasobów środowiska 71
Ryc. 24. Zmiana liczby ludności województwa w latach 2000-2014 72
Ryc. 25. Migracje międzywojewódzkie wybranych województw w latach 2007-2014 73
Ryc. 26. Migracje międzywojewódzkie województwa zachodniopomorskiego wg wieku migrantów w 2014 r. 74
Ryc. 27. Saldo migracji w gminach województwa w latach 2003 - 2014 (w liczbach bezwzględnych) 75
Ryc. 28. Przyrost naturalny w województwie zachodniopomorskim łącznie w latach 2003-2014 76
Ryc. 29. Struktura płci i wieku ludności województwa w 2014 r. 78
Ryc. 30. Prognoza demograficzna do roku 2030 względem roku 2017 79
Ryc. 31. Prognoza demograficzna do roku 2030 względem roku 2017 80
Ryc. 32. Zmiana liczby ludności w wieku produkcyjnym przypadająca na ludność w wieku poprodukcyjnym 80
Ryc. 33. Sieć miast w województwie zachodniopomorskim oraz jego otoczeniu w 2014 r. 82
Ryc. 34. Rozkład wielkościowy miast województwa w 2014 r. 83
Ryc. 35. Odsetek ludności miejskiej w województwach w 2013 r. z uwzględnieniem wielkości miast 84
Ryc. 36. Hierarchia sieci osadniczej i dostępność do głównych miast 85
Ryc. 37. Wiejska sieć osadnicza w 2012 r. 86
Ryc. 38. Obszary realizacji celów szczegółowych polityki miejskiej - macierz wątków tematycznych 87

Ryc. 39. Obiekty sakralne z metryką do XV w. ... 90
Ryc. 40. Zabytkowe obiekty sakralne z metryką XVI-XVIII w. i późniejsze ... 91
Ryc. 41. Zabytki architektury obronnej i rezydencjonalnej ... 93
Ryc. 42. Zabytki architektury przemysłowej, technicznej i użyteczności publicznej ... 98
Ryc. 43. Obszary Kulturowo-Krajobrazowe na obszarze województwa ... 104
Ryc. 44. Powierzchnia użytkowa mieszkań w 2015 r. ... 108
Ryc. 45. Mieszkania oddane do użytku w latach 2007-2015 ... 109
Ryc. 46. Liczba studentów w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców i 10 tys. mieszka nów w wieku 19-24 lat w latach 2004 - 2015 . 112
Ryc. 47. Popularność wybranych kierunków studiów w latach 2007 - 2015 ... 114
Ryc. 48. Szpitale ogólne w województwie zachodniopomorskim (2015 r.) ... 116
Ryc. 49. Ratownictwo medyczne w województwie zachodniopomorskim ... 119
Ryc. 50. Średnia roczna liczba odwiedzających muzea i teatry w latach 2007 - 2015 (w mln) ... 123
Ryc. 51. Liczba zwiedzających galerie i salony sztuki w odniesieniu do liczby placówek w województwie zachodniopomorskim od 2000 r. ... 124
Ryc. 52. Poziom PKB na 1 mieszkańca względem średniej dla Polski w latach 2001-2015 ... 126
Ryc. 53. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w systemie REGON (2015 r.) ... 128
Ryc. 54. Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca (dane średnioroczne z lat 2008-2014) oraz wartość brutto środków trwałych w przedsiębiorstwach na 1 mieszkańca w 2014 r. ... 129
Ryc. 55. Przestrzenne rozmieszczenie Inteligentnych Specjalizacji Pomorza Zachodniego ... 131
Ryc. 56. Stan obecny i potencjalne zmiany w atrakcyjności inwestycyjnej gmin województwa zachodniopomorskiego ... 132
Ryc. 57. Atrakcyjność inwestycyjna gmin województwa zachodniopomorskiego ... 133
Ryc. 58. Rozmieszczenie podstref SSE na terenie województwa zachodniopomorskiego ... 134
Ryc. 59. Przeciętne zatrudnienie w województwie zachodniopomorskim w gospodarce narodowej w tys. wg sekcji PKD w 2015 r. ... 137
Ryc. 60. Struktura zatrudnienia wg sektorów ekonomicznych w 2015 r. ... 138
Ryc. 61. Stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie w latach 2004-2015 ... 139
Ryc. 62. Wskaźnik bezrobocia w gminach w 2015 r. ... 140
Ryc. 63. Obroty ładunkowe w portach morskich według grup ładunków i portów w latach 2005-2015 ... 142
Ryc. 64. Przeładunki międzynarodowe w portach morskich w województw w latach 1999-2015 ... 143
Ryc. 65. Maksymalne zanurzenie statku optymalnego wpływającego do portu ... 144
Ryc. 66. Produkcja sprzedana przemysłu (w mln zł) na jednego pracującego w latach 2006-2015 ... 148
Ryc. 67. Przychód przedsiębiorstw w poszczególnych branżach przemysłowych w województwie zachodniopomorskim w 2015 r. ... 149
Ryc. 68. Zatrudnienie w poszczególnych działach produkcji przemysłowej w województwie zachodniopomorskim w okresie 2004-2015 ... 149
Ryc. 69. Struktura i wielkość produkcji przemysłowej w roku 2015 ... 151
Ryc. 70. Wielkość przychodu, w poszczególnych branżach przemysłu, na 1 pracownika w województwie zachodniopomorskim w 2015 r. ... 152
Ryc. 71. Struktura usług w 2015 r. ... 153
Ryc. 72. Baza noclegowa w gminach (2016 r.) ... 155
Ryc. 73. Rozkład ruchu turystycznego w województwach wg miesięcy roku 2014 ... 156
Ryc. 74. Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego ... 158
Ryc. 75. Intensywność ruchu turystycznego (2014 r.) ... 160
Ryc. 76. Wartość produkcji towarowej w województwach w latach 2002-2015 ... 162
Ryc. 77. Struktura liczby gospodarstw rolnych wg grup obszarowych w 2013 r. ... 163

Ryc. 78. Powierzchnia użytków rolnych w gospodarstwach wg grup obszarowych w 2015 r. 164
Ryc. 79. Udział pracujących w sekcji A (rolnictwo, leśnictwo, rybactwo) w stosunku do wartości dodanej brutto tej sekcji w 2014 r. 165
Ryc. 80. Użytki rolne w województwie zachodniopomorskim 167
Ryc. 81. Struktura upraw 169
Ryc. 82. Chów i hodowla trzody chlewnej, bydła i drobiu 171
Ryc. 83. Sieć transportowa w umowach i dokumentach międzynarodowych 177
Ryc. 84. Mapa dostępności potencjałowej w Europie 178
Ryc. 85. Główne elementy sieci transportowej w 2011 r. i obszary o najgorszej dostępności czasowej wg KPZK 2030 179
Ryc. 86. Diagnoza stanu dostępności potencjałowej krajowej w 2012 r. 179
Ryc. 87. Zróżnicowanie przestrzenne wartości wskaźnika MDT (międzygałęziowej dostępności transportowej) w 2010 r. w skali kraju 179
Ryc. 88. Syntetyczny wskaźnik peryferyjności czasowej wg gmin w 2012 r. 180
Ryc. 89. Krajowy potencjał dostępności towarowej 181
Ryc. 90. Infrastruktura transportowa - układ drogowy 183
Ryc. 91. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach wojewódzkich i krajowych w 2015 r. 184
Ryc. 92. Klasyfikacja techniczna sieci drogowej (2016 r.) 185
Ryc. 93. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 1 mln ludności w województwach 187
Ryc. 94. Mapa ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w województwie zachodniopomorskim w latach 2010-2012 187
Ryc. 95. Maksymalne prędkości rozkładowe na eksploatowanych liniach kolejowych (stan na 15.12.2015 r.) 190
Ryc. 96. Infrastruktura transportowa - kolejowa, lotnicza, morska, żeglugi śródlądowej 192
Ryc. 97. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej 193
Ryc. 98. Liczba pojazdów samochodowych osobowych na 1000 mieszkańców w latach 2006, 2010, 2014 194
Ryc. 99. Liczba kolejowych połączeń pasażerskich na dobę w okresie szkolnym 195
Ryc. 100. Dostępność kolejowa do Szczecina w roku 2014 196
Ryc. 101. Liczba pasażerów przewiezionych pociągami spółki Przewozy Regionalne w 2013 r. 197
Ryc. 102. Tory i trasy podejściowe do portów w Świnoujściu i Szczecinie 201
Ryc. 103. Gęstość ruchu statków na morzu i śródlądowych drogach wodnych 202
Ryc. 104. Europejski potencjał dostępności intermodalnej 206
Ryc. 105. Elektroenergetyka w województwie zachodniopomorskim 212
Ryc. 106. Gazownictwo w województwie zachodniopomorskim 214
Ryc. 107. Struktura produkcji ciepła z różnych rodzajów paliw, 2016 r. 218
Ryc. 108. Emisja zanieczyszczeń powietrza w woj. zachodniopomorskim w latach 2010-2016 219
Ryc. 109. Emisja zanieczyszczeń według województw, 2016 r. 220
Ryc. 110. Systemy energetyczne i obszary rozwoju energetyki rozproszonej 222
Ryc. 111. Moc zainstalowana w odnawialnych źródłach energii według województw, stan na 30.09.2017 r. 223
Ryc. 112. Odnawialne źródła energii w województwie zachodniopomorskim 226
Ryc. 113. Zasoby energii wiatrowej 227
Ryc. 114. Potencjał ekonomiczny energetyki wiatrowej w regionach Polski, z uwzględnieniem ograniczeń środowiskowych 228
Ryc. 115. Potencjał rynkowy energetyki wiatrowej w regionach Polski na rok 2020 i 2030 229
Ryc. 116. Koncepcja Polskich Sieci Morskich 231
Ryc. 117. Zasoby energii wodnej 232
Ryc. 118. Zasoby energii geotermalnej 234

Ryc. 119. Mapa temperatury w stropie utworów jury dolnej ... 235
Ryc. 120. Możliwości wykorzystania energii słonecznej ... 237
Ryc. 121. Potencjał energetyczny biomasy i biogazu ... 239
Ryc. 122. Nasycenie usługami internetu stacjonarnego w UE (z uwzględnieniem nowej definicji WLAN) ... 241
Ryc. 123. Udział miejscowości, na terenie których przedsiębiorstwa telekomunikacyjne deklarują zasięgi swoich sieci telekomunikacyjnych (wraz z operatorami komórkowymi) w województwach ... 242
Ryc. 124. Udział miejscowości, na terenie których przedsiębiorstwa telekomunikacyjne deklarują zasięgi swoich sieci telekomunikacyjnych (wraz z operatorami komórkowymi) w powiatach ... 243
Ryc. 125. Odsetek miejscowości w gminach, w których poziom nasycenia usługami szerokopasmowego dostępu do internetu o przepustowości min. 2 Mb/s wynosi nie więcej niż 30% ... 244
Ryc. 126. Lokalizacje węzłów sieci szkieletowych ... 246
Ryc. 127. Punkty adresowe możliwe do dofinansowania w ramach drugiego konkursu działania 1.1 POPC oraz punkty adresowe uwzględnione w projektach w rozstrzygniętym konkursie ... 249
Ryc. 128. Przedsiębiorstwa wykorzystujące komputery i posiadające dostęp do internetu w 2014 r. ... 250
Ryc. 129. Pracownicy wykorzystujący komputery według województw [%] ... 250
Ryc. 130. Internet w gospodarstwach domowych ... 251
Ryc. 131. Wyposażenie gospodarstw domowych w komputery w 2013 r. ... 251
Ryc. 132. Zużycie wody w poszczególnych województwach w 2015 r. (w dam^3) ... 253
Ryc. 133. Zużycie wody z wodociągów na 1 mieszkańca [m^3] w 2015 r. ... 254
Ryc. 134. Długość sieci wodociągowej i kanalizacyjnej w latach 2000-2015 w województwie zachodniopomorskim [km] ... 255
Ryc. 135. Odsetek ludności korzystających z sieci wodociągowej w 2015 r. ... 256
Ryc. 136. Odsetek ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej w 2015 r. ... 256
Ryc. 137. Ścieki przemysłowe i komunalne oczyszczane w % ścieków wymagających oczyszczenia w latach 2002-2015 ... 257
Ryc. 138. Aglomeracje Województwa Zachodniopomorskiego zgodnie z art. 5 ust. 2 dyrektywy 91/271/EWG - wg AKPOŚK 2017, stan na koniec 2016 r. ... 261
Ryc. 139. Zagrożenie powodziowe ... 264
Ryc. 140. Stopień narażenia na skutki suszy w gminach znajdujących się na obszarze administrowania RZGW w Szczecinie ... 267
Ryc. 141. Rozmieszczenie regionalnych instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych (RIPOK) na tle regionów gospodarki odpadami komunalnymi ... 270
Ryc. 142. Odpady komunalne zebrane selektywnie w 2015 r. z obszaru województwa zachodniopomorskiego ... 272
Ryc. 143. Lokalizacja składowisk odpadów komunalnych ... 273
Ryc. 144. Rozmieszczenie składowisk odpadów, na których składowane są odpady z sektora gospodarczego - odpady przemysłowe ... 276
Ryc. 145. Terytorializacja polityki rozwoju wobec struktury przestrzennej województwa ... 281
Ryc. 146. Obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym ... 283
Ryc. 147. Wskaźnik dostępności do Szczecina i Koszalina ... 286
Ryc. 148. Specjalna Strefa Włączenia (2017 r.) ... 287
Ryc. 149. OF Strefa Przybrzeżna ... 288
Ryc. 150. OF Strefa Przygraniczna (po stronie niemieckiej przestrzenny zasięg kompetencji związków planistycznych uczestniczących w działaniach na rzecz TRMS) ... 290
Ryc. 151. Miejskie obszary funkcjonalne ośrodków regionalnych, subregionalnych i ponadlokalnych ... 292
Ryc. 152. Sumaryczny wskaźnik rozwoju ... 293
Ryc. 153. Wymeldowania z Koszalina i Kołobrzegu ... 293
Ryc. 154. Dojazdy do pracy do Koszalina, Kołobrzegu i Białogardu ... 294
Ryc. 155. Zatrudnienie w powiatach koszalińskim, kołobrzeskim, białogardzkim i m. Koszalin wg Sekcji PKD w 2015 r. ... 294

Ryc. 156. Zatrudnienie w przemyśle w powiatach koszalińskim, kołobrzeskim, białogardzkim i m. Koszalin wg Sekcji PKD w 2015 r. 295
Ryc. 157. Wysokość przychodu w powiatach koszalińskim, kołobrzeskim, białogardzkim i m. Koszalin wg Sekcji PKD w 2015 r. 296
Ryc. 158. Obszary o najgorszej dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich 297
Ryc. 159. Dojazdy do pracy do Szczecinka i Wałcza 298
Ryc. 160. Zatrudnienie w powiecie szczecineckim wg Sekcji PKD w 2015 r. 299
Ryc. 161. Zatrudnienie w przemyśle w powiecie szczecineckim wg Sekcji PKD w 2015r. 300
Ryc. 162. Wysokość przychodu wg Sekcji PKD w 2015 r. 300
Ryc. 163. Zatrudnienie w powiecie wałeckim wg Sekcji PKD w 2015 r. 301
Ryc. 164. Zatrudnienie w przemyśle w powiecie wałeckim wg PKD w 2015 r. 301
Ryc. 165. Wysokość przychodu w powiecie wałeckim wg Sekcji PKD w 2015 r. 302
Ryc. 166. Ludnościowy potencjał grawitacyjny 303
Ryc. 167. Dojazdy do pracy do miast Strefy Centralnej 303
Ryc. 168. Zatrudnienie w powiatach drawskim, łobeskim i świdwińskim wg Sekcji PKD w 2015r. 304
Ryc. 169. Zatrudnienie w przemyśle w powiatach drawskim, łobeskim i świdwińskim wg Sekcji PKD w 2015r. 305
Ryc. 170. Dojazdy do pracy do Barlinka, Myśliborza i Dębna 306
Ryc. 171. Zatrudnienie w powiecie myśliborskim wg PKD w 2015r. 307
Ryc. 172. Zatrudnienie w przemyśle w powiecie myśliborskim wg Sekcji PKD w 2015 r. 307
Ryc. 173. Przychód przedsiębiorstw powyżej 50 mln zł w powiecie myśliborskim wg Sekcji PKD w 2015 r. 308
Ryc. 174. Zasięg Planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (zasięg planu SOM) 317
Ryc. 175. Wielkoprzestrzenne osie rozwojowe, rozwój bilateralny i ponadgraniczny w stronę Polski 319
Ryc. 176. Wielkoprzestrzenne korytarze rozwojowe i obszary wpływów 319
Ryc. 177. Sieć osadnicza obszaru planu SOM 323
Ryc. 178. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Szczecina i jego strefy podmiejskiej 325
Ryc. 179. Projektowane strefy funkcjonalne, wg studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i miast w obszarze planu SOM 327
Ryc. 180. Obszary i obiekty ochrony przyrody w obszarze planu SOM 330
Ryc. 181. Powiązania przyrodnicze obszarów prawnie chronionych 331
Ryc. 182. Zmiana liczby ludności w gminach objętych planem SOM w latach 2003 - 2015 333
Ryc. 183. Zmiana liczby ludności w Szczecinie w latach 2001-2016 wg osiedli 333
Ryc. 184. Odsetek Polaków wśród mieszkańców gmin Brandenburgii i Meklemburgii-Pomorza Przedniego oraz Berlina w 2011 r. 335
Ryc. 185. Zmiana liczby ludności w gminach planu SOM w latach 1998-2014 335
Ryc. 186. Zatrudnienie wg sekcji PKD w powiatach w 2015 r. 339
Ryc. 187. Zatrudnienie wg Sekcji PKD w obszarze planu SOM w 2015 r. 340
Ryc. 188. Zatrudnienie w przemyśle wg PKD w 2015r. 340
Ryc. 189. Liczba oświadczeń pracodawców zarejestrowanych w województwie zachodniopomorskim w latach 2009-2016 341
Ryc.190. Liczba firm z listy największych 500 przedsiębiorstw w kraju w wybranych województwach w latach 1999 i 2017 343
Ryc. 191. Wartość eksportu z gmin, parki przemysłowe i specjalne strefy ekonomiczne w obszarze planu SOM 344
Ryc.192. Intensywność zabudowy mieszkaniowej w obszarze planu SOM 346
Ryc. 193. Przedszkola oraz szkolnictwo podstawowe na obszarze objętym planem SOM w 2015 r. 348
Ryc. 194. Liczba studentów w wybranych miastach na 10 tys. osób w wieku 20-24 lata w województwie 349
Ryc. 195. Liczba cytowań artykułów z WoS oraz liczba wspólnych artykułów 350

Ryc. 196. Krajowa współpraca publikacyjna podregionu szczecińskiego 351
Ryc.197. Model grawitacji ośrodków akademickich 352
Ryc. 198. Potencjał bazy żeglarskiej na obszarze objętym planem SOM 354
Ryc. 199. Infrastruktura komunikacyjna obszaru MOFOW - SOM 356
Ryc. 200. Szczecińska Kolej Metropolitalna oraz projektowane linie kolejowe na obszarze MOFOW 360
Ryc. 201. Liczba osób dojeżdżających do pracy do wskazanego miasta z obszaru gmin MOFOW 364
Ryc. 202. Zbiorowy transport kolejowy w obszarze planu 366
Ryc. 203. Zbiorowa komunikacja szynowa w Szczecinie 367
Ryc. 204. Zbiorowy transport drogowy na obszarze planu 368
Ryc. 205. Elektroenergetyka na obszarze planu SOM 372
Ryc. 206. Zużycie wody w poszczególnych gminach objętych planem SOM w 2015 r. [dam3] 374
Ryc. 207. Zużycie wody z wodociągów w gospodarstwach domowych na 1 mieszkańca [m^3] w gminach objętych planem SOM w 2015 r. 375
Ryc. 208. Odsetek ludności korzystających z sieci wodociągowej w 2015 r. w gminach objętych planem SOM 376
Ryc. 209. Odsetek ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej w 2015 r. w gminach objętych planem SOM 376
Ryc. 210. Gospodarka wodno-ściekowa w obszarze planu SOM 379
Ryc. 211. Zagrożenie powodziowe 381

SPIS TABEL

Tabela 1. Podstawowe dane o województwie zachodniopomorskim i regionach ościennych ... 9
Tabela 2. Krajowe priorytety planowania przestrzennego na obszarze województwa zachodniopomorskiego ... 32
Tabela 3. Charakterystyka krain klimatycznych w województwie zachodniopomorskim ... 46
Tabela 4. Średni roczny odpływ jednostkowy (*Sq*) z wielolecia 1981-2000 w zlewniach województwa zachodniopomorskiego ... 51
Tabela 5. Udział gleb poszczególnych klas bonitacyjnych ... 56
Tabela 6. Wielkość zasobów kopalin w województwie zachodniopomorskim ... 57
Tabela 7. Obszary chronionego krajobrazu w województwie zachodniopomorskim ... 61
Tabela 8. Obszary specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 w województwie zachodniopomorskim ... 62
Tabela 9. Obszary mające znaczenie dla Wspólnoty Natura 2000 w województwie zachodniopomorskim ... 63
Tabela 10. Przyrost naturalny w województwie zachodniopomorskim i w Polsce ... 76
Tabela 11. Wskaźnik obciążenia demograficznego dla poszczególnych województw ... 77
Tabela 12. Udział osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym w liczbie mieszkańców poszczególnych województw ... 78
Tabela 13. Ludność miejska według województw ... 81
Tabela 14. Wyposażenie mieszkań w podstawowe instalacje w 2015 r. w % ... 109
Tabela 15. Liczba uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych w województwie zachodniopomorskim w latach 2010-2015 ... 110
Tabela 16. Odsetek szkół dla dzieci i młodzieży wyposażonych w komputery z dostępem do Internetu przeznaczonych do użytku uczniów (bez szkół specjalnych) ... 111
Tabela 17. Liczba zgłoszonych wynalazków i udzielonych patentów (według patentów udzielonych w 2015 r.) ... 115
Tabela 18. Zakłady lecznictwa uzdrowiskowego w województwie w 2015 r. ... 120
Tabela 19. Kierunki lecznictwa uzdrowiskowego ... 121
Tabela 20. Produkt krajowy brutto (2014) ... 126
Tabela 21. Wybrane instytucje otoczenia biznesu na terenie województwa zachodniopomorskiego (2016 r.) ... 135
Tabela 22. Podstawowe wskaźniki BAEL w latach 2000-2014 GUS ... 136
Tabela 23. Wybrane elementy prognozy demograficznej na lata 2014-2050 ... 141
Tabela 24. Gospodarka morska w województwach nadmorskich (2015 r.) ... 141
Tabela 25. Działalność portów morskich w województwie zachodniopomorskim w 2015 r. ... 142
Tabela 26. Powierzchnia gruntów rolnych według rodzajów użytków w 2015 r. ... 166
Tabela 27. Użytki rolne w dobrej kulturze rolnej pod zasiewami w 2015 r. (w ha) ... 168
Tabela 28. Uprawy sadownicze w tys. ha ... 170
Tabela 29. Chów i hodowla (2014 r.) ... 170
Tabela 30. Główne elementy sieci transportowej województwa ... 174
Tabela 31. Publiczne drogi kołowe w Polsce w 2015 r. ... 182
Tabela 32. Liczba wypadków drogowych i ich ofiary w 2015r ... 186
Tabela 33. Parametry Odrzańskiej Drogi wodnej w województwie zachodniopomorskim ... 203
Tabela 34. Podstawowe dane o województwie zachodniopomorskim w zakresie energetyki ... 209
Tabela 35. Struktura wiekowa linii napowietrznych 110 kV na obszarach działania operatorów 2013 r. ... 213
Tabela 36. Długości sieci PSG Sp. z o.o. na obszarze województwa zachodniopomorskiego - 2012 r. ... 216
Tabela 37. Nakłady na inwestycje związane z modernizacją, rozwojem i ochroną środowiska w latach 2011-2016, w województwie zachodniopomorskim ... 219
Tabela 38. Instalacje odnawialnych źródeł energii w województwie zachodniopomorskim ... 223
Tabela 39. Istniejące farmy i elektrownie wiatrowe w województwie zachodniopomorskim w układzie powiatowym ... 225

Tabela 40. Istniejące małe elektrownie wodne w województwie zachodniopomorskim w układzie powiatowym 233

Tabela 41. Miasta woj. zachodniopomorskiego zaklasyfikowane jako "białe plamy" na podstawie danych inwentaryzacji UKE z marca 2013 r. 245

Tabela 42. Lista obszarów interwencji w ramach drugiego konkursu działania 1.1 POPC z maksymalną kwotą wsparcia dla projektu na danym obszarze oraz skala podłączenia punktów adresowych z uwzględnieniem realizacji projektów rekomendowanych do dofinansowania 248

Tabela 43. Oczyszczalnie ścieków w województwie zachodniopomorskim w latach: 2007, 2010, 2015 258

Tabela 44. Podział aglomeracji 260

Tabela 45. Składowiska odpadów przemysłowych - odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne, na których nie są składowane odpady komunalne(stan na 31.12.2015 r.) 275

Tabela 46. Obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym 280

Tabela 47. Porównanie istniejącej powierzchni zabudowy z powierzchnią proponowaną w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin pod nową zabudowę 326

Tabela 48. Złoża kopalin występujące w granicach planu SOM 329

Tabela 49. Wskaźnik bezrobocia w latach 2004-2016 na terenie objętym planem SOM 342

Tabela 50. Mieszkania w gminach SOM 347

Tabela 51. Linie kolejowe na obszarze planu SOM 359

Tabela 52. Aglomeracje kanalizacyjne na obszarze planu MOFOW wg AKPOŚK 2017, stan 2016 rok 378

Tabela 53. Miejscowości lub ich części zagrożone powodzią w na obszarze planu Szczeciński Obszarze Metropolitalnym 380