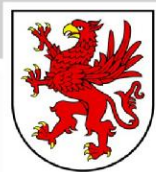


MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO



**REGIONALNE BIURO GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ WOJEWÓDZTWA
ZACHODNIOPOMORSKIEGO**

SZCZECIN l u t y 2 0 1 0

Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego – **Władysław Husejko**

Opracowanie wykonane przez Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego pod kierunkiem dyrektora **Stanisława Dendewicza**

Zespół:

generalni projektanci:	Leszek Jastrzębski Tomasz Zieliński
główni projektanci:	Mieczysław Jaszczyk Małgorzata Oyarce-Yuzzelli Magdalena Racinowska-Ratajska Bogusława Rożyńska Jerzy Urban Michał Urbański
starszy projektant:	Justyna Strzyżewska
starsi asystenci i asystenci:	Leszek Chojnacki Marta Czerniejewska Katarzyna Henschke-Ozga Mirosław Izdebski Tomasz Jaksina Natalia Korwin-Piotrowska Robert Kurowiak Anna Machowska Irena Skrzyszowska-Jaksina Jan Smutek Marek Wiśniewski Lilly Wolny
Korekta:	dr Piotr Krupiński
Współpraca merytoryczna:	Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego: Władysław Husejko Witold Jabłoński Jan Krawczuk Marek Hok dr Wojciech Drożdż Pracownicy Urzędu Marszałkowskiego: Mariusz Adamski Marcin Bandosz Jacek Baraniecki Cezary Bestydziński Antoni Bielak Krzysztof Faliński Damian Greś Krzysztof Kozakowski Zygmunt Kozłowski Ewa Litwin

Tomasz Mańkowski
Maciej Patynowski
Witold Pulkowski
Jadwiga Rajkiewicz
Jerzy Ruszala
Dorota Rybarska- Jarosz
Katarzyna Samołyk
Anna Smentek
Irena Wawreszuk
Krzysztof Żarna

Pracownicy wybranych instytucji i urzędów działających na terenie województwa zachodniopomorskiego:

Andrzej Borowiec - Urząd Morski w Szczecinie
Bogdan Krawczyk - Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie
dr Andrzej Kreft - Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie
dr Przemysław Łagodzki - Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Szczecinie
Krzysztof Michalski - Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Szczecina
Mariusz Mierzwa - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Szczecinie
Anna Nawacka-Górzeńska - Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Szczecina
Andrzej Szczodry - Zastępca Prezydenta Miasta Świnoujście

Wojewódzka Komisja Urbanistyczno-Architektoniczna – Maria Popiel – przewodnicząca komisji

Ekspertyzy i opracowania wykonane na potrzeby projektu zmiany planu:

1. **dr hab. prof. US Downar Wojciech, dr hab. prof. US Niedzielski Piotr, Smolska Małgorzata;** *Analiza sektora usług w województwie zachodniopomorskim;* Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego; materiały niepublikowane; Szczecin 2009.
2. **prof. dr hab. Szlachta Jacek, prof. dr hab. Zaleski Janusz;** *Bariery i stimulatory rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego;* materiały niepublikowane; Szczecin 2009.
3. **prof. dr hab. Borówka Krzysztof Ryszard;** *Uwarunkowania geomorfologiczne województwa zachodniopomorskiego;* materiały niepublikowane; Szczecin 2006.
4. **prof. dr hab. Borówka Krzysztof Ryszard;** *Warunki hydrograficzne województwa zachodniopomorskiego;* materiały niepublikowane; Szczecin 2006.
5. **dr inż. Dybkowska-Stefek Dorota, dr inż. Pluta Małgorzata;** *Opracowanie hydrograficzno – hydrologiczne województwa zachodniopomorskiego;* materiały niepublikowane; Szczecin 2009.
6. **prof. dr hab. Koźmiński Czesław, prof. dr hab. Michalska Bożena, prof. dr hab. Czarnecka Małgorzata;** *Klimat województwa zachodniopomorskiego;* materiały niepublikowane; Szczecin 2006.

7. **prof. dr hab. Koźmiński Czesław, prof. dr hab. Michalska Bożena, prof. dr hab. Czarna-Małgorzata;** *Klimat województwa zachodniopomorskiego*; Akademia Rolnicza w Szczecinie, Uniwersytet Szczeciński; Szczecin 2007.
8. **Polewka Zbigniew;** *Charakterystyka gleb województwa zachodniopomorskiego*; materiały niepublikowane; Szczecin 2007.
9. **Tokarski Jerzy;** *Przyrodnicze uwarunkowania i kierunki zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego*; materiały niepublikowane; Szczecin 2009.
10. **dr Dziechciarz Dariusz, Szczygiel Tadeusz;** *Obszary wiejskie i rolnictwo województwa zachodniopomorskiego*; materiały niepublikowane; Szczecin 2009.
11. **Oddział Pomorskiego Państwowego Instytutu Geologicznego pod kierunkiem dr Andrzeja Piotrowskiego;** *Waloryzacja zasobów wód podziemnych i złóż surowców mineralnych oraz kwalifikacja geozagrożeń na obszarze województwa zachodniopomorskiego - materiały dla potrzeb opracowania ekofizjograficznego do zmiany planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego*; materiały niepublikowane; Szczecin 2008.
12. **Biuro Konserwacji Przyrody pod kierunkiem Damiana Spieczyńskiego;** *Waloryzacja przyrodnicza woj. zachodniopomorskiego – I-VI t.*; materiały niepublikowane; Szczecin 2010.
13. **Biuro Dokumentacji Zabytków w Szczecinie pod kierunkiem Cezarego Nowakowskiego;** *Dziedzictwo i krajobraz kulturowy – projekt ochrony (aktualizacja)*; materiały niepublikowane; Szczecin 2009.

I. WSTĘP	8
1.1. CEL I ROLA PLANU	8
1.2. PODSTAWY PRAWNE OPRACOWANIA PLANU	9
1.3. ZAKRES OPRACOWANIA	9
II. UWARUNKOWANIA I KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO.....	11
2.1. WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE W POLSCE I W EUROPIE	11
UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE	12
2.2. PROCESY INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ	13
2.3. PRZESTRZEŃ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO W KRAJOWYCH DOKUMENTACH STRATEGICZNYCH	15
UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE	19
2.4. STRATEGIE I PROGRAMY WOJEWÓDZKIE	19
2.5. ZASOBY ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO	19
2.5.1. Ogólna charakterystyka środowiska przyrodniczego.....	19
2.5.2. Krajobraz	20
2.5.3. Klimat.....	22
2.5.4. Wody	22
2.5.5. Gleby	25
2.5.6. Lasy	26
2.5.7. Kopaliny	26
2.5.8. Obszary chronione.....	30
2.6. LUDNOŚĆ	37
2.6.1. Migracje.....	37
2.6.2. Przyrost naturalny	38
2.6.3. Struktura ludności według płci i wieku.....	39
2.6.4. Prognoza demograficzna.....	40
2.7. SIEĆ OSADNICZA.....	42
2.8. DZIEDZICTWO KULTUROWE I ŁAD PRZESTRZENNY	46
2.8.1. Potencjał kulturowy województwa.....	46
2.8.2. Dobra kultury współczesnej.....	56
2.8.3. Kształtowanie ładu przestrzennego	58
2.9. SFERA SPOŁECZNA	61
2.9.1. Rynek pracy	61
2.9.2. Zasoby mieszkaniowe.....	62
2.9.3. Szkolnictwo	64
2.9.4. Ochrona zdrowia	66
2.10. GOSPODARKA.....	74
2.10.1. Przemysł	75
2.10.2. Gospodarka morską	77
2.10.3. Rolnictwo.....	79
2.10.4. Turystyka	82
2.11. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA.....	89
2.11.1. Dostępność transportowa województwa	90
2.11.2. Transport publiczny.....	91
2.11.3. Infrastruktura drogową	92
2.11.4. Infrastruktura kolejową.....	95
2.11.5. Transport morski	97
2.11.6. Transport wodny śródlądowy.....	99
2.11.7. Transport lotniczy	101
2.11.8. Transport intermodalny (kombinowany)	102
2.12. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	108
2.12.1. Elektroenergetyka.....	108
2.12.2. Gazownictwo	109
2.12.3. Ciepłownictwo	109

2.12.4.	Telekomunikacja i teleinformatyka	109
2.12.5.	Odnawialne źródła energii	110
2.12.6.	Gospodarka wodno-ściekowa	114
2.12.7.	Ochrona przed powodzią	124
2.12.8.	Gospodarka odpadami komunalnymi	125
2.13.	OBSZARY PROBLEMOWE	133
2.13.1.	Ludnościowe obszary problemowe	133
2.13.2.	Aglomeracyjne obszary problemowe	135
2.13.3.	Infrastrukturalne obszary problemowe	135
2.14.	SZCZECIŃSKI OBSZAR METROPOLITALNY	137
2.14.1.	Szczeciński Obszar Metropolitalny w przestrzeni krajowej i europejskiej	138
2.14.2.	Delimitacja obszaru metropolitalnego	139
2.14.3.	Środowisko przyrodnicze i krajobraz	139
2.14.4.	Struktura funkcjonalno-przestrzenna i sieć osadnicza	141
2.14.5.	Ludność i warunki życia	143
2.14.6.	Uwarunkowania gospodarcze	148
2.14.7.	Powiązania komunikacyjne	150
2.14.8.	Infrastruktura techniczna	152
2.14.9.	Predyspozycje i bariery rozwoju funkcji metropolitalnych	159
2.15.	OBSZARY WIEJSKIE	160
III. NARZĘDZIA REALIZACJI ZADAŃ OKREŚLONYCH W PLANIE		164
3.1.	PRZENIESIENIE USTALEŃ PLANU NA SZCZEBEL LOKALNY	164
3.2.	INNE NARZĘDZIA REALIZACJI ZADAŃ	164
3.3.	MONITORING ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA	165

RYSUNKI

- Rys. 1. Podział administracyjny województwa zachodniopomorskiego
- Rys. 2. Województwo zachodniopomorskie w przestrzeni europejskiej
- Rys. 3. Model równoważenia rozwoju Polski według *Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju 2000*
- Rys. 4. Średnioroczne odpływy jednostkowe w zlewniach rzek województwa zachodniopomorskiego wyznaczone dla wielolecia 1981-2000
- Rys. 5. Rozkład gęstości sieci rzecznej oraz rozkład jeziorności
- Rys. 6. Migracje międzywojewódzkie województwa zachodniopomorskiego w latach 2000-2007 (w liczbach bezwzględnych)
- Rys. 7. Przyrost naturalny w województwie zachodniopomorskim łącznie w latach 1998-2007
- Rys. 8. Przyczyny zmian liczby ludności w latach 1998-2007
- Rys. 9. Struktura wieku ludności województwa w 2007 r.
- Rys. 10. Prognoza demograficzna do roku 2030
- Rys. 11. Sieć miast w województwie zachodniopomorskim
- Rys. 12. Struktura zatrudnienia wg sektorów ekonomicznych
- Rys. 13. Bezrobocie
- Rys. 14. Powierzchnia mieszkania na 1 osobę w m²
- Rys. 15. Mieszkania oddane do użytku na 1000 mieszkańców wg powiatów w latach 2003-2007
- Rys. 16. Szpitale ogólne w województwie zachodniopomorskim w roku 2008
- Rys. 17. Ratownictwo medyczne w województwie zachodniopomorskim
- Rys. 18. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w systemie REGON na 1000 mieszkańców w gminach (2008 r.)
- Rys. 19. Produkcja sprzedana przemysłu wg powiatów (2007 r.)
- Rys. 20. Ogólny wskaźnik jakości rolniczej przestrzeni produkcyjnej
- Rys. 21. Strefy turystyczne i intensywność ruchu turystycznego
- Rys. 22. Klasyfikacja techniczna sieci drogowej
- Rys. 23. Prognoza natężenia ruchu w roku 2015
- Rys. 24. Autostrady morskie
- Rys. 25. Żegluga
- Rys. 26. Odnawialne źródła energii
- Rys. 27. Odnawialne źródła energii – potencjał wiatru
- Rys. 28. Odnawialne źródła energii – potencjał geotermii

- Rys. 29. Odnawialne źródła energii – rozkład usłonecznienia
 Rys. 30. Internet w gospodarstwach domowych
 Rys. 31. Korzystanie z komputera
 Rys. 32. Dostęp i korzystanie z Internetu w województwach w 2009 r.
 Rys. 33. Klasyfikacja obszarów dostępu szerokopasmowego (BSC)
 Rys. 34. Odsetek obszarów województwa objętych dostępem szerokopasmowym (BSC) w województwie zachodniopomorskim
 Rys. 35. Zaopatrzenie w wodę
 Rys. 36. Oczyszczalnie ścieków
 Rys. 37. Gospodarka odpadami
 Rys. 38. Ludnościowe obszary problemowe na tle sieci miast
 Rys. 39. Szczeciński Obszar Metropolitalny
 Rys. 40. Formy ochrony przyrody w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym w latach 1998-2007
 Rys. 41. Zmiana liczby ludności w Szczecinie wg osiedli w latach 2001-2009
 Rys. 42. Zmiana liczby ludności w Szczecinie wg osiedli w latach 2001-2009
 Rys. 43. Kierunki emigracji mieszkańców Szczecina w latach 2004-2007
 Rys. 44. Szacunkowa liczba dojeżdżających do pracy w Szczecinie
 Rys. 45. Szkolnictwo podstawowe
 Rys. 46. Zatrudnienie w sektorach gospodarki w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym i w subregionie metropolitalnym
 Rys. 47. Parki przemysłowe i specjalne strefy ekonomiczne w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym
 Rys. 48. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w rejestrze REGON wg sekcji PKD na obszarach wiejskich województwa zachodniopomorskiego w latach 1999 i 2008

TABELE

- Tab. 1. Uwarunkowania zewnętrzne zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego na podstawie krajowych i unijnych wskazań dotyczących zagospodarowania przestrzennego
 Tab. 2. Struktura użytkowania ziemi
 Tab. 3. Charakterystyka krain klimatycznych w województwie zachodniopomorskim
 Tab. 4. Procentowy udział poszczególnych klas bonitacyjnych gleby
 Tab. 5. Wybrane złoża kopalin (na podstawie *Bilansu zasobów kopalin i wód podziemnych w Polsce*)
 Tab. 6. Obszary specjalnej ochrony ptaków Natura 2000
 Tab. 7. Specjalne obszary ochrony siedlisk Natura 2000
 Tab. 8. Ludność miejska według województw
 Tab. 9. Lista dóbr kultury współczesnej proponowanych do ochrony
 Tab. 10. Wyposażenie mieszkań w podstawowe instalacje w 2007 roku w %
 Tab. 11. Liczba uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych w województwie zachodniopomorskim w latach 2003-2007
 Tab. 12. Odsetek szkół dla dzieci i młodzieży wyposażonych w komputery (bez szkół specjalnych)
 Tab. 13. Działalność portów morskich w 2006 r.
 Tab. 14. Struktura gospodarstw rolnych wg grup obszarowych w 2007 r.

TABLICE

- TABLICA I. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE EUROPEJSKIE I KRAJOWE
 TABLICA II. ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE
 TABLICA III. LUDNOŚĆ
 TABLICA IV. SIEĆ OSADNICZA
 TABLICA V. DZIEDZICTWO I KRAJOBRAZ KULTUROWY
 TABLICA VI. DOBRA KULTURY WSPÓŁCZESNEJ
 TABLICA VII. KSZTAŁTOWANIE ŁADU PRZESTRZENNEGO
 TABLICA VIII. SFERA SPOŁECZNA
 TABLICA IX. GOSPODARKA
 TABLICA X. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA
 TABLICA XI. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA
 TABLICA XII. OBSZARY PROBLEMOWE
 TABLICA XIII. SZCZECIŃSKI OBSZAR METROPOLITALNY
 TABLICA XIV. OBSZARY WIEJSKIE

MAPY

- Mapa 1. Kierunki powiązań województwa zachodniopomorskiego w otoczeniu europejskim
- Mapa 2. Użytkowanie terenu i zasoby naturalne
- Mapa 3. Jednostki krajobrazowe na tle mapy geomorfologicznej
- Mapa 4. Krainy klimatyczne (wg Cz. Koźmińskiego 2007)
- Mapa 5. Podział hydrograficzny
- Mapa 6. Hydrogeologia
- Mapa 7. Struktura glebowo-rolnicza
- Mapa 8. Lasy
- Mapa 9. Główne obszary ochrony przyrody
- Mapa 10. Ochrona środowiska przyrodniczego
- Mapa 11. Sieć osadnicza i jej dostępność – uwarunkowania
- Mapa 12. Struktura funkcjonalno-przestrzenna
- Mapa 13. Obiekty zabytkowe
- Mapa 14. Dziedzictwo i krajobraz kulturowy
- Mapa 15. Gospodarka
- Mapa 16. Gospodarka morską
- Mapa 17. Zagospodarowanie turystyczne
- Mapa 18. Trasy turystyczne
- Mapa 19. Kierunki rozwoju turystyki
- Mapa 20. Układ drogowy
- Mapa 21. Sieć kolejowa, infrastruktura lotnicza, infrastruktura transportu wodnego - śródlądowa i morską
- Mapa 22. Elektroenergetyka – uwarunkowania i kierunki
- Mapa 23. Gazownictwo – uwarunkowania i kierunki
- Mapa 24. Odnawialne źródła energii – ograniczenia rozwoju energetyki wiatrowej
- Mapa 25. Ochrona przeciwpowodziowa
- Mapa 26. Obszary problemowe
- Mapa 27. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Dostępność inwestycyjna ze względu na obszary podlegające prawnej ochronie
- Mapa 28. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Obszary i obiekty ochrony przyrody
- Mapa 29. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Transgraniczny system przyrodniczych obszarów prawnie chronionych
- Mapa 30. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Kierunki – struktura funkcjonalno-przestrzenna
- Mapa 31. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Kierunki – struktura policentryczna
- Mapa 32. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Struktura sieci osadniczej i kierunki jej powiązań
- Mapa 33. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Dostępność do głównych ośrodków
- Mapa 34. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Układ drogowy
- Mapa 35. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Sieć kolejowa, infrastruktura lotnicza, infrastruktura śródlądowa i morską
- Mapa 36. Elektroenergetyka – konflikty przestrzenne

I. WSTĘP

Koncepcja zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego jest propozycją planistyczną dotyczącą zmiany treści obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego z roku 2002.

Zmiana planu jest konsekwencją przemian politycznych i społeczno-ekonomicznych, które dokonały się w Polsce i w Europie w pierwszej dekadzie XXI wieku, zwłaszcza, w wymiarze zewnętrznym, w wyniku przystąpienia Polski do Unii Europejskiej i do strefy Schengen, a w wymiarze wewnętrznym – wraz z zakończeniem procesu transformacji ustrojowej i przyspieszonym rozwojem społeczno-gospodarczym kraju, który wystąpił po roku 2000. Zakres i dynamika tych zmian i spowodowanych przez nie uwarunkowań rozwoju wywołały potrzebę dostosowania krajowych i regionalnych strategii rozwoju, a w konsekwencji i narzędzi kształtowania ładu przestrzennego, do nowych warunków.

Celem *Koncepcji zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego* jest:

- uspołecznienie procesu zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa w drodze przeprowadzenia konsultacji z najbardziej zainteresowanymi urzędami i instytucjami,
- poinformowanie samorządu województwa o proponowanych kierunkach rozwoju przestrzennego województwa,
- uzyskanie opinii i wytycznych dla formułowania ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego województwa,
- usprawnienie i skrócenie kolejnych etapów opiniowania i uzgadniania projektu zmiany planu.

Niniejsza *Koncepcja* jest pierwszą próbą zebrania i określenia priorytetów rozwoju województwa w jednym spójnym dokumencie. Zawiera syntezę uwarunkowań rozwoju województwa, diagnozę stanu i kierunki rozwoju przestrzennego. Udostępnienie dokumentu zainteresowanym urządům i instytucjom, po uwzględnieniu zgłoszonych przez nie opinii i uwag, pozwoli na przyspieszenie prac nad projektem zmiany planu.

Przyjmuje się następujący harmonogram prac:

- 19 lutego – przekazanie dokumentu Zarządowi Województwa do wiadomości,
- 1 marca – przekazanie dokumentu do Kancelarii Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z wnioskiem o uwzględnienie informacji nt. *Koncepcji* w porządku dnia sesji w dniu 16 marca,
- 16 marca – przedstawienie informacji o *Koncepcji zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego* na sesji Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego,
- po 16 marca – rozwinięcie *Koncepcji* w formę planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego,
- 15 września – przewidywany termin przedstawienia projektu zmiany *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego* Sejmikowi Województwa do uchwalenia.

Docelowym dokumentem jest plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego.

1.1. Cel i rola planu

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego ma trzy zasadnicze cele:

- dostarczenie informacji o województwie, zwłaszcza o jego uwarunkowaniach przestrzennych i kierunkach rozwoju w tej dziedzinie,
- kształtowanie polityki przestrzennej w województwie, zgodnej ze strategią rozwoju kraju, strategią rozwoju województwa i innymi dokumentami strategicznymi i programowymi,
- koordynację elementów planowania rozwoju wynikających ze zobowiązań międzynarodowych, planowania krajowego, regionalnego i lokalnego.

Tak więc plan jest elementem regionalnego planowania strategicznego i stanowi podstawowe narzędzie koordynacji różnych sfer rozwoju województwa w przestrzeni, a jednocześnie służy przestrzennej konkretyzacji celów sformułowanych w strategii rozwoju województwa i w innych dokumentach programowych.

Plan jest również elementem systemu planowania przestrzennego, łączy planowanie krajowe z planowaniem miejscowym i formułuje propozycje do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich i projektów międzynarodowych o charakterze planistycznym. Z drugiej strony stanowi podstawę do formułowania regionalnych wniosków do studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i ich oceny pod kątem realizacji celów regionalnych. Samorządom lokalnym i inwestorom plan dostarcza informacji, jakie dobre praktyki powinni stosować w gospodarowaniu przestrzenią.

Plan 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.

Plan nie jest aktem prawa miejscowego i nie narusza uprawnień gmin w zakresie planowania miejscowego; nie stanowi też podstawy prawnej wydawania decyzji administracyjnych. Jest jednak aktem kierownictwa wewnętrznego – wiąże organy i jednostki organizacyjne samorządu województwa oraz inne organy w zakresie dokonanych z nimi uzgodnień.

1.2. Podstawy prawne opracowania planu

Podstawą prawną opracowania planu są ustawy:

- o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r. (Dz.U. z 2001 r. nr 142 poz.1590 z późn. zm.),
- o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. (Dz.U. nr 80, poz.717 z późn. zm.).

Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego podjął 27 marca 2006 r. uchwałę nr XXVIII/332/06 o przystąpieniu do sporządzenia zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego, zmienioną następnie uchwałą nr V/57/07 z dnia 24 kwietnia 2007 r. w kwestii zakresu planu.

1.3. Zakres opracowania

Zakres przestrzenny

Plan 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 nie obejmuje obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej. Uwzględnia jednak dotyczące tych obszarów powiązania, o ile mają one wpływ na kształtowanie przestrzeni na terytorium województwa zachodniopomorskiego (obszary ochrony środowiska, farmy wiatrowe na wodach morskich, infrastruktura komunikacyjna morska i podmorska itp.).

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

Horyzont czasowy

Ze względu na ściśle powiązanie planu ze strategią rozwoju województwa zachodniopomorskiego przyjęto taki sam horyzont czasowy dla obu dokumentów – rok 2020.

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.

Zakres przedmiotowy

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

- podstawowe elementy sieci osadniczej województwa i ich powiązania komunikacyjne i infrastrukturalne, w tym kierunki powiązań transgranicznych,
- system obszarów chronionych, w tym obszary ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego, ochrony uzdrowisk oraz dziedzictwa kulturowego i zabytków, jak również dóbr kultury współczesnej,
- rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym,
- obszary problemowe wraz z zasadami ich zagospodarowania oraz obszary metropolitalne,
- obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi,
- granice terenów zamkniętych i ich stref ochronnych,
- obszary występowania udokumentowanych złóż kopalin.

Plan uwzględnia również zapisy obowiązującej *Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju* oraz przenosi na obszar województwa zachodniopomorskiego ustalenia programów rządowych dotyczące rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadregionalnym.

Koncepcja zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego nie jest dokumentem planistycznym w rozumieniu ustawy, lecz jedynie jego wstępną wersją określającą założenia przyszłego planu i dlatego nie zawiera wszystkich elementów wymienionych w wyżej przytoczonym artykule ustawy.

Załącznikiem do *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego* będzie mapa „Kierunki rozwoju” w skali 1:100 000.

II. UWARUNKOWANIA I KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

2.1. Województwo zachodniopomorskie w Polsce i w Europie

Województwo zachodniopomorskie powstało 1 stycznia 1999 r. w wyniku połączenia województw szczecińskiego i koszalińskiego oraz części województw gorzowskiego, pilskiego i słupskiego. Stolicą województwa jest Szczecin.

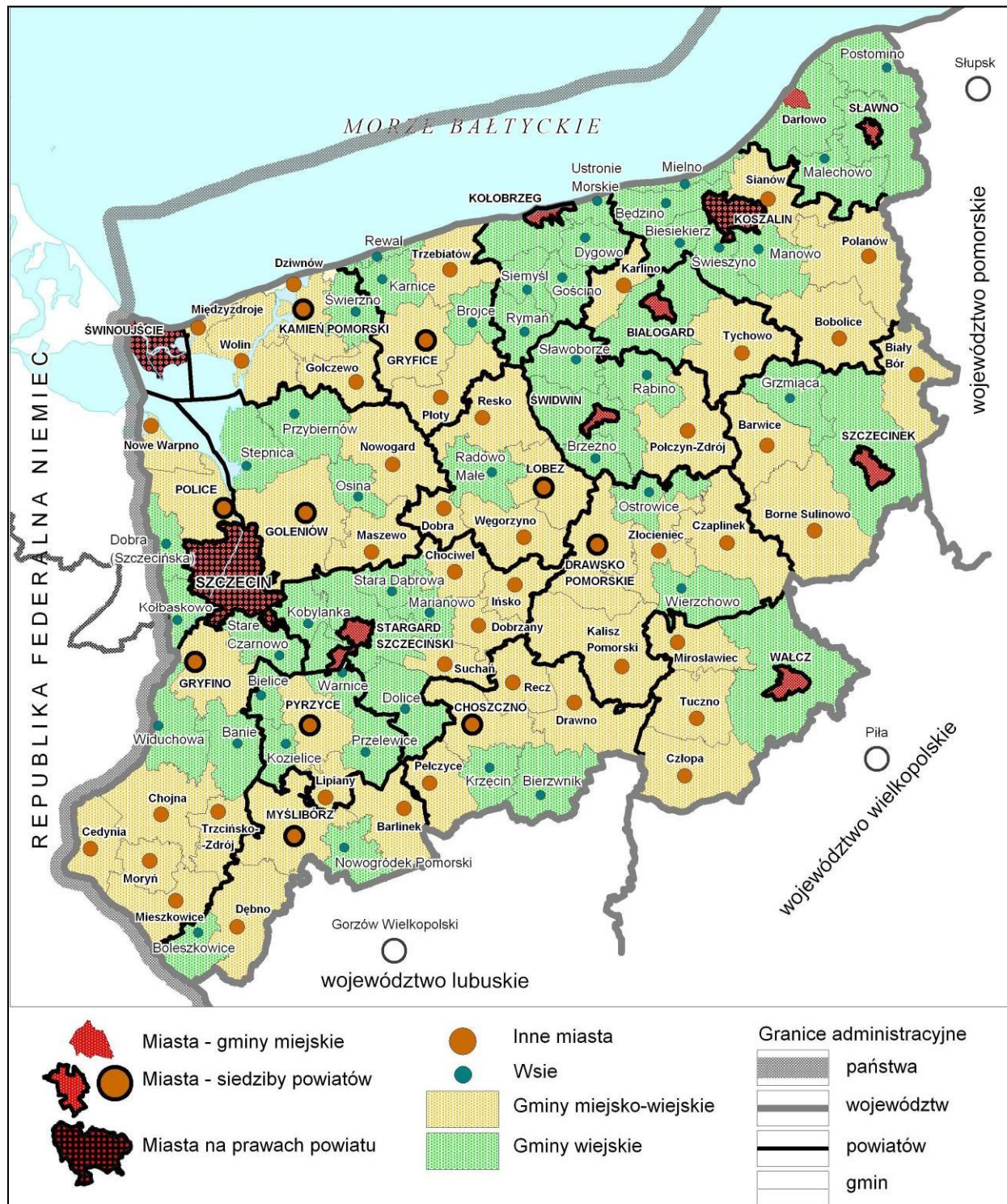
Główną cechą wyróżniającą województwo zachodniopomorskie spośród innych polskich regionów jest jego nadmorskie i nadgraniczne położenie. Wyznacznikami pozycji regionu w krajowej przestrzeni są:

- duże porty morskie w ujściu Odry oraz mniejsze porty na wybrzeżu Bałtyku,
- Szczecin jako potencjalna metropolia i Koszalin jako krajowy ośrodek równoważenia rozwoju Polski północno-zachodniej,
- Szczecin jako węzeł transportowy na przecięciu międzynarodowych szlaków komunikacyjnych północ-południe i wschód-zachód,
- przyroda województwa, należąca do „zielonych płuc Polski”,
- walory turystyczne wybrzeża morskiego i pasa pojezierzy,
- przemysł, skupiony głównie w ujściu Odry, w dużym stopniu związany z gospodarką morską,
- współpraca transgraniczna z Niemcami i transbałtycka, głównie ze Szwecją.

Miejsce województwa zachodniopomorskiego w przestrzeni europejskiej określają:

- położenie w Regionie Bałtyckim, na południowym wybrzeżu Bałtyku, w najbliższej odległości od brzegów Szwecji,
- duże porty morskie w ujściu Odry, stanowiące potencjalne punkty węzłowe „autostrady bałtyckiej” i zaplecze transportowe metropolii berlińskiej,
- Odrzańska Droga Wodna, należąca w dolnym odcinku do sieci europejskich dróg wodnych, wraz z portem w Szczecinie,
- obszary chronione i rezerваты przyrody jako część składowa systemu ekologicznego południowego wybrzeża Bałtyku,
- walory przyrodnicze i kulturowe regionu, wykorzystywane w turystyce pobytowej i weekendowej,
- Szczecin jako stolica i centralny ośrodek historycznego Pomorza.

Rys. 1. Podział administracyjny województwa zachodniopomorskiego



Uwarunkowania zewnętrzne

Zewnętrzne uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego województwa to te czynniki, które, oddziałując na kształt przestrzeni regionalnej, znajdują się poza jego granicami: w Polsce lub w Europie. Czynniki te mogą mieć charakter polityczny, administracyjny, społeczny, gospodarczy, środowiskowy lub przestrzenny.

Mapa 1. Kierunki powiązań województwa zachodniopomorskiego w otoczeniu europejskim

2.2. Procesy integracji europejskiej

Państwa europejskie, zarówno członkowie Wspólnot Europejskich, jak i pozostające poza ich strukturami – w tym Polska – już w latach 70. ubiegłego wieku podjęły wspólne działania mające na celu wzmocnienie spójności terytorialnej Europy. Działania te były kontynuowane w ramach Unii Europejskiej. Dotyczyły one głównie:

- ochrony struktur ekologicznych (ECONET, Natura 2000, Konwencja Helsińska o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego z 1974 r., Konwencja Ramsar z 1971 r. i inne),
- rozwoju i zagospodarowania przestrzennego terytorium Unii Europejskiej (studium ESDP z 1997 r., Agenda Terytorialna dla Unii Europejskiej TAEU z 2007 r.),
- rozbudowy transeuropejskich sieci transportowych (paneuropejskie korytarze transportowe, Trans-European Transport Networks),
- zrównoważonego rozwoju miast (Karta Lipska na rzecz rozwoju miast i spójności terytorialnej z 2007 r.),
- wzmocniania procesów metropolizacji i powiązań między obszarami metropolitalnymi.

Niezależnie od inicjatyw Unii Europejskiej i państw członkowskich rozwija się współpraca regionów. Rezultatem działań na tym poziomie jest inicjatywa Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego.

W Regionie Morza Bałtyckiego wyrazem tendencji, kierunków i działań na rzecz wzmocnienia spójności terytorialnej są inicjatywy Unii Europejskiej (Strategia UE dla Morza Bałtyckiego) oraz państw nadbałtyckich (VASAB 2010). Zakładają one m.in. poprawę stanu ochrony środowiska morskiego, usunięcie przeszkód dla wspólnego rynku, rozwój wewnętrznych i zewnętrznych powiązań transportowych Regionu, rozwój policentryzmu i współpracy miasta na tym obszarze.

Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego wynikające z nadgranicznego położenia województwa zachodniopomorskiego znalazły wyraz w dokumentach współpracy transgranicznej z Niemcami oraz w projektach międzynarodowych, takich jak:

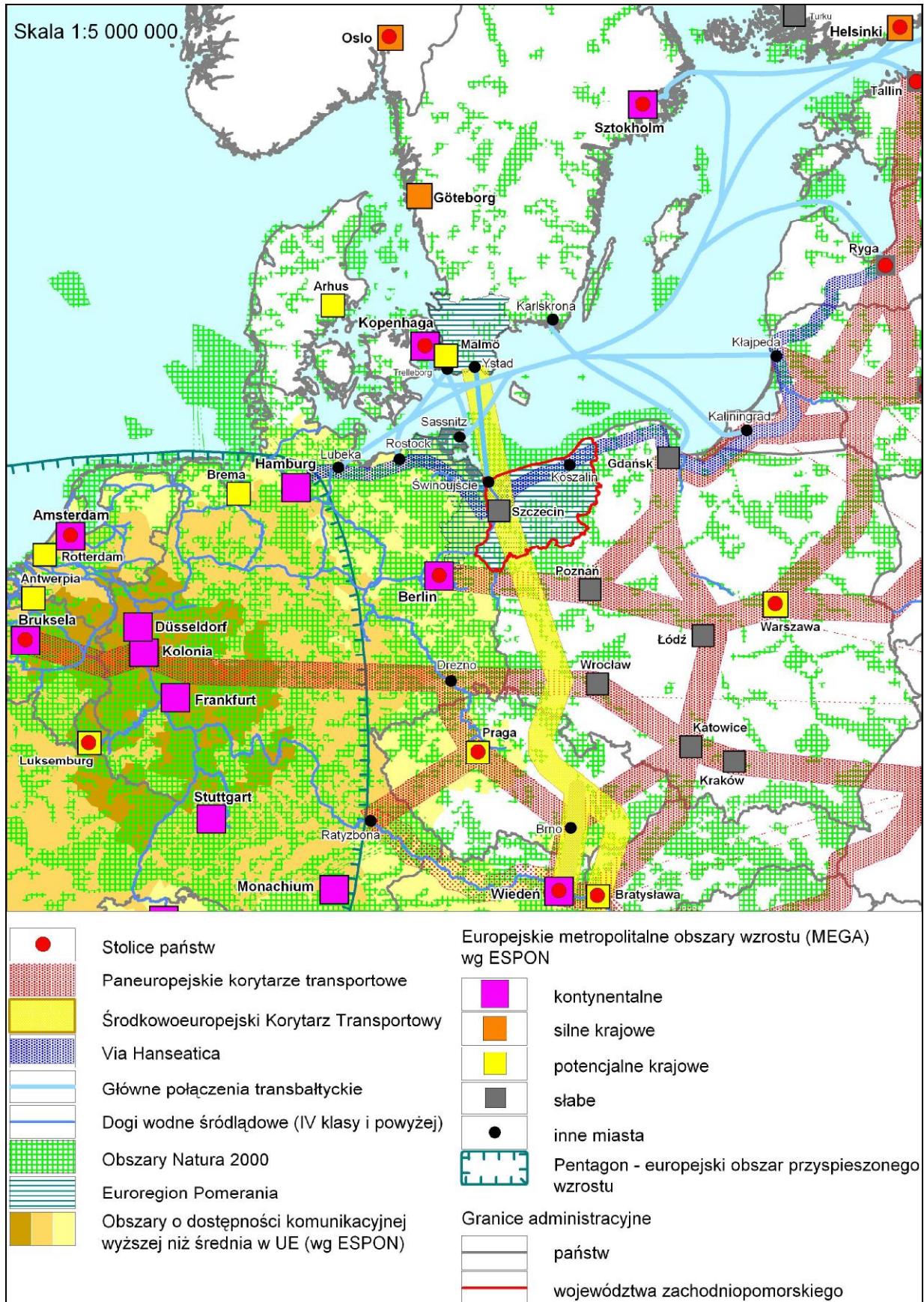
- Projekt *TransLogis*, dotyczący badań infrastruktury transportowej w czterech sąsiadujących ze sobą regionach nadbałtyckich,
- Projekt *AB Landbridge*, dotyczący „mostu transportowego” między Bałtykiem i Adriatykiem (w ramach programu INTERREG IIIB CADSES), i jego kontynuacja – projekt Sonora,
- Projekt *Łuk Południowego Bałtyku*, dotyczący połączenia rynków obszarów na południowym wybrzeżu Bałtyku,
- *Baltic Gateway*, projekt dotyczący lądowych połączeń transportowych portów nadbałtyckich,
- *Baltic Coast*, projekt dotyczący zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi,
- *Współpraca Subregionalna Państw Morza Bałtyckiego (BSSSC)*, projekt dotyczący budowy korytarza transportowego wzdłuż Bałtyku,
- HELCOM, projekt dotyczący zmniejszenia dopływu zanieczyszczeń do Bałtyku i ochrony bioróżnorodności tego morza,
- Partnerstwo-Odra,
- Sieć Europejskich Regionów i Obszarów Metropolitalnych METREX
- Program Niemiecko-Polskiego Obszaru Rozwoju Odra-Nysa (DPERON).

Spśród programów obejmujących zagadnienia zagospodarowania przestrzennego i dotyczących województwa zachodniopomorskiego, przygotowywanych do realizacji, wymienić należy:

- Program *Ulysses*, dotyczący badań obszarów transgranicznych,
- Koncepcję rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej.

Podstawowym dokumentem strategicznym w Unii Europejskiej w nadchodzącym dziesięcioleciu będzie strategia Europa 2020, która ma umożliwić odbudowę gospodarki UE po kryzysie gospodarczym, przyspieszając jednocześnie zwrot w stronę inteligentniejszej i przyjaźniejszej dla środowiska gospodarki. Strategia UE 2020 oprze się na postępie poczynionym w ramach Strategii Lizbońskiej, która koncentruje się na wroście gospodarczym i zatrudnieniu.

Rys. 2. Województwo zachodniopomorskie w przestrzeni europejskiej



2.3. Przestrzeń województwa zachodniopomorskiego w krajowych dokumentach strategicznych

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 zachodniopomorskiego*, należą:

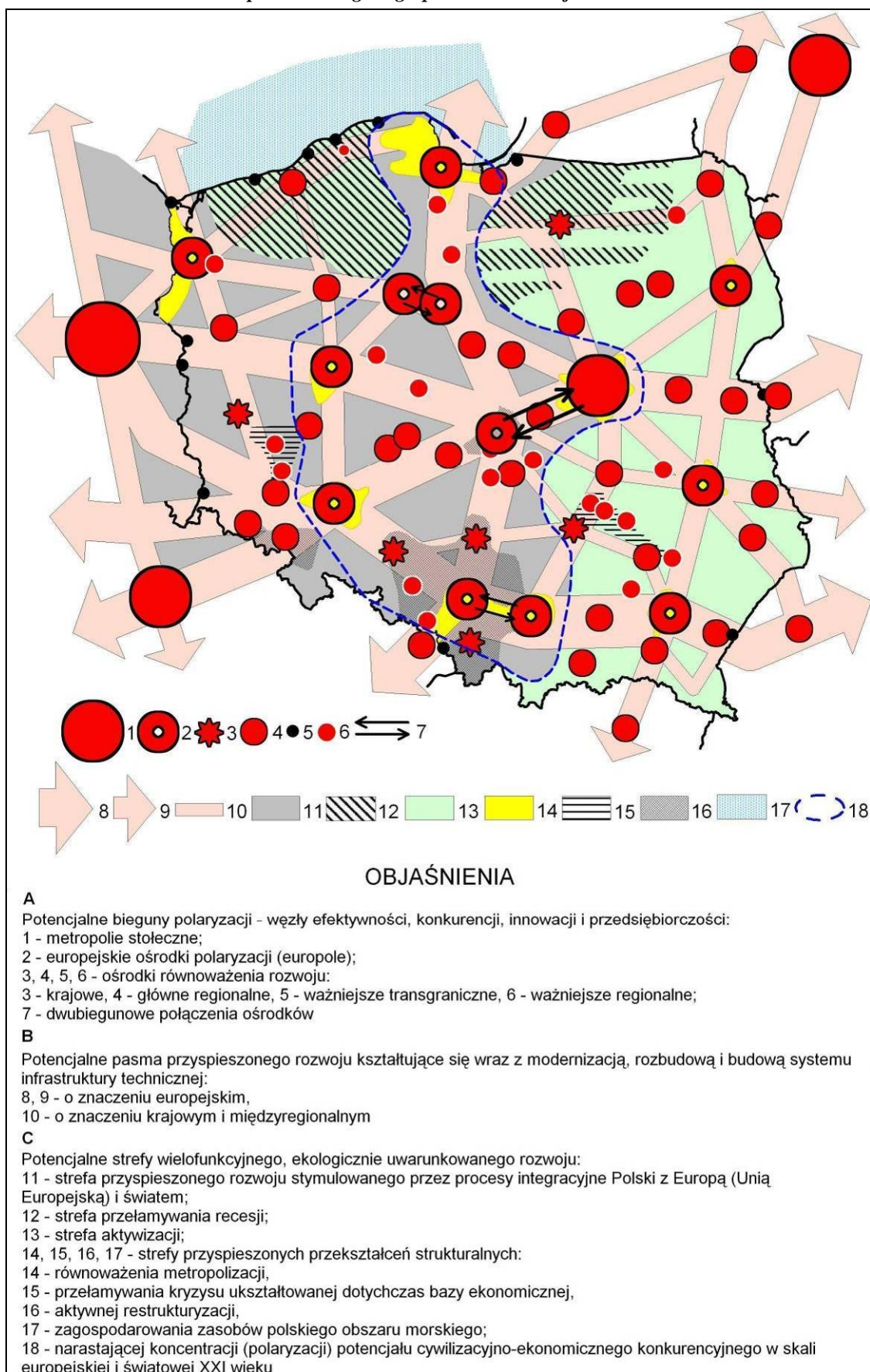
- Ÿ *Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015*, z priorytetami odnoszącymi się wprost do planowania przestrzennego: poprawą stanu infrastruktury technicznej i społecznej, rozwojem obszarów wiejskich, rozwojem regionalnym i podniesieniem spójności terytorialnej,
- Ÿ *Narodowa Strategia Spójności 2007-2013*,
- Ÿ *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020*, diagnozująca pogarszającą się sytuację społeczno-ekonomiczną Szczecina i województwa zachodniopomorskiego (zwłaszcza jego centralnej części),
- Ÿ *Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju z 2000 roku*,
- Ÿ *Program budowy dróg krajowych na lata 2008-2012*,
- Ÿ *Program dla Odry 2006*,
- Ÿ Programy operacyjne: *Infrastruktura i środowisko, Innowacyjna gospodarka, Kapitał ludzki*.

Tab. 1. Uwarunkowania zewnętrzne zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego na podstawie krajowych i unijnych wskazań dotyczących zagospodarowania przestrzennego

Obszar działań planistycznych	Priorytety europejskie	Priorytety krajowe
Kształtowanie podstawowej struktury przestrzennej	Koordinacja kształtowania struktur przestrzennych na obszarach wzdłuż Odry i wokół Zalewu Szczecińskiego	
	Zagospodarowanie pasa nadmorskiego pod kątem rozwoju żeglugi, turystyki i rekreacji przy spełnieniu wymogów ochrony środowiska i krajobrazu	
	Kształtowanie ośrodka metropolitalnego w Szczecinie	Rozwój Szczecina jako potencjalnego europolu; rozwój jego funkcji metropolitalnych
	Kształtowanie Koszalina jako centrum aglomeracji	Rozwój aglomeracji koszalińskiej
	Wzmacnianie policentrycznej sieci ośrodków miejskich i ich wzajemnych powiązań	Rozwój pasm przyspieszonego rozwoju wzdłuż drogi S3 i dróg krajowych nr 6, 10, 11
		Zapobieganie wyludnieniu się obszarów wiejskich i ztracaniu ich rolniczego charakteru
Środowisko przyrodnicze i dziedzictwo kulturowe		Różnicowanie rozwoju wsi w kierunku działalności nierolniczej
	Ochrona przyrodniczych struktur transgranicznych (wód Bałtyku, pasa nadmorskiego, Zalewu Szczecińskiego, doliny Odry i terenów przylegających)	
	Ochrona obszarów o dużych walorach przyrodniczo-krajobrazowych, wykorzystywanych turystycznie	Zwiększenie powierzchni obszarów chronionych do 32% i lesistości Utrwalanie i rozwijanie krajowego systemu ochrony środowiska w powiązaniu z systemami europejskimi

Obszar działań planistycznych	Priorytety europejskie	Priorytety krajowe
	Ochrona i poprawa czystości rzek i jezior	Poprawa jakości wód, w tym Morza Bałtyckiego, Odry i Zatoki Pomorskiej (redukcja 75% biogenów do 2015 r.), uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej w gminach nadmorskich
	Ochrona zabytków	Ochrona zabytków i dziedzictwa kulturowego
		Ochrona i racjonalne wykorzystanie gleb, kopalin i wód podziemnych
		Rekultywacja na cele przyrodnicze terenów zdegradowanych, opuszczonych przez wojsko
Gospodarka	Tworzenie klastrów	
	Wykorzystanie potencjału regionu w dziedzinie badań i innowacji	Wykorzystanie potencjału regionu w dziedzinie badań i innowacji; budowa sieci współpracy dużych miast
	Rozwój turystyki nadmorskiej	Rozbudowa sieci portów turystycznych
Transport i komunikacja	Wykorzystanie portów w Szczecinie i Świnoujściu w połączeniach transbałtyckich	Rozbudowa infrastruktury portów morskich z poprawą dostępu do nich, modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin
	Wykorzystanie gospodarcze i turystyczne małych portów i przystani	
	Rozbudowa i modernizacja podstawowego tranzytowego układu drogowego w kierunku południkowym (Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy) i równoleżnikowym	Budowa drogi ekspresowej S3, poprawa stanu dróg wszystkich kategorii, rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią europejską
	Modernizacja sieci kolejowej	Modernizacja głównych linii kolejowych: Szczecin-Poznań, Szczecin-Zielona Góra-Wrocław, Szczecin-Gdańsk
	Modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry	Inwestycje hydrotechniczne na Odrze
	Budowa terminala intermodalnego i centrum logistycznego w Szczecinie	Budowa terminala intermodalnego i centrum logistycznego w Szczecinie
		Budowa stałego połączenia (tunelu) przez Świnę w Świnoujściu
Infrastruktura energetyczna	Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii	Rozwój energetyki wiatrowej, wodnej oraz produkcji energii uzyskiwanej z biomasy
		Rozwój systemów przesyłowych energii elektrycznej, gazu ziemnego i ropy naftowej
		Budowa terminala skroplonego gazu ziemnego na wybrzeżu Bałtyku

Rys. 3. Model równoważenia rozwoju Polski według *Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju 2000*



TABLICA I. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE EUROPEJSKIE I KRAJOWE**Diagnoza**

- § Województwo leży w Regionie Bałtyckim, w sąsiedztwie Niemiec, Danii i Szwecji
- § Intensywna jest współpraca międzyregionalna województwa z regionami niemieckimi, dużo słabsza ze szwedzkimi, brak współpracy z regionami duńskimi i innych krajów nadbałtyckich
- § Porty ujścia Odry są obszarem węzłowym transportu w relacjach północ-południe i wschód-zachód; mankamentem są połączenia komunikacyjne portów z ich zapleczem lądowym, w tym zwłaszcza odrzańską drogą wodną; rola mniejszych portów morskich jest zbyt mała w stosunku do ich potencjału
- § Szczecin jest wskazywany jako jeden z głównych krajowych ośrodków rozwoju (potencjalny europol, potencjalna metropolia); tymczasem słabnie jego pozycja w stosunku do krajowych ośrodków metropolitalnych oraz Berlina
- § W centralnej i wschodniej części województwa znajdują się obszary problemowe stagnacji gospodarczej i depopulacji
- § Województwo wyróżnia się w skali kraju walorami przyrodniczymi (duża powierzchnia lasów i wód powierzchniowych, wybrzeże morskie) i kulturowymi (historyczne Pomorze); słabo wykorzystane pod względem turystycznym są obszary pojezierzy
- § Województwo wyróżnia się dużą powierzchnią obszarów chronionych (w tym transgranicznych) należących do systemu ekologicznego południowego Bałtyku

Kierunki

- Ø **Tworzenie wspólnych projektów w ramach Regionu Morza Bałtyckiego dotyczących intensyfikacji transportu morskiego i współpracy w polityce regionalnej**
- Ø **Nawiązanie współpracy międzyregionalnej województwa z regionami Danii i innych krajów nadbałtyckich (Rosji, Litwy, Łotwy, Estonii, Finlandii); intensyfikacja współpracy ze Szwecją**
- Ø **Nawiązanie współpracy Szczecina z Hamburgiem**
- Ø **Intensyfikacja współpracy Szczecina z Berlinem**
- Ø **Rozbudowa lądowych sieci komunikacyjnych prowadzących do portów ujścia Odry i innych portów morskich w województwie**
- Ø **Rozwój infrastruktury małych portów morskich**
- Ø **Modernizacja odrzańskiej drogi wodnej; przygotowanie projektu budowy kanału Odra-Dunaj**
- Ø **Stworzenie warunków rozwoju funkcji metropolitalnych Szczecina poprzez aktywną współpracę z Kopenhagą i innymi miastami i regionami Skandynawii, z wykorzystaniem dostępnych środków UE**
- Ø **Aktywizacja gospodarcza centralnej i wschodniej części województwa dostosowana do warunków demograficznych i środowiskowych**
- Ø **Intensyfikacja turystycznego wykorzystania walorów województwa, szczególnie obszarów pojezierzy**
- Ø **Opracowanie planów ochrony obszarów chronionych z udziałem samorządu województwa w celu realizacji polityki przestrzennej województwa**
- Ø **Współpraca w zakresie transgranicznych obszarów chronionych**

Uwarunkowania wewnętrzne

2.4. Strategie i programy wojewódzkie

Dokumenty strategiczne i programy rozwoju tworzone w województwie oddziałują na kształt przestrzeni regionalnej i ze względu na miejsce ich powstania mieszczą się w uwarunkowaniach wewnętrznych. Zgodnie z hierarchią dokumentów planistycznych ich treść jest uszczegółowieniem zapisów dokumentów krajowych w odniesieniu do przestrzeni województwa. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego uwzględnia treść strategii i programów wojewódzkich, w szczególności:

- *Strategię rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020,*
- *Strategię rolnictwa i rozwoju obszarów wiejskich województwa zachodniopomorskiego do roku 2015,*
- *Strategię rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego do roku 2015,*
- *Strategię rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2015,*
- *Strategię rozwoju turystyki w województwie zachodniopomorskim do 2015 roku,*
- *Strategię sektorową w zakresie ochrony zdrowia województwa zachodniopomorskiego,*
- *Strategię budowy społeczeństwa informacyjnego w województwie zachodniopomorskim na lata 2006-2015,*
- *Regionalną strategię innowacyjności w województwie zachodniopomorskim,*
- *Strategię województwa zachodniopomorskiego w zakresie polityki społecznej do roku 2015,*
- *Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013,*
- *Program ochrony środowiska województwa zachodniopomorskiego na lata 2008-2011 z uwzględnieniem perspektywy 2012-2015,*
- *Plan gospodarki odpadami dla województwa zachodniopomorskiego na lata 2009-2012 z uwzględnieniem perspektywy 2013-2018,*
- *Program wspierania przedsiębiorczości, wzrostu innowacyjności gospodarki i kierunków przeciwdziałania bezrobociu w województwie zachodniopomorskim.*

Celami strategicznymi rozwoju województwa, określonymi w *Strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego* są:

- 1) Wzrost innowacyjności i efektywności gospodarowania;
- 2) Wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej regionu;
- 3) Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu;
- 4) Zachowanie i ochrona wartości przyrodniczych, racjonalna gospodarka zasobami;
- 5) Budowanie otwartej i konkurencyjnej społeczności;
- 6) Wzrost tożsamości i spójności społecznej regionu.

2.5. Zasoby środowiska przyrodniczego

2.5.1. Ogólna charakterystyka środowiska przyrodniczego

• Mapa 2. Użytkowanie terenu i zasoby naturalne

Uwarunkowania przyrodnicze wynikające z położenia geograficznego, zasobów biologicznych i rzeźby terenu wskazują na bogactwo walorów przyrodniczo-krajobrazowych województwa zachodniopomorskiego. W zrównoważonym zagospodarowaniu uwzględnia się współzależności między komponentami środowiska, aspekty ekonomiczno-gospodarcze, infrastrukturę transportową, techniczną, procesy urbanizacji, ochronę dziedzictwa kulturowego i dóbr kultury.

Tab. 2. Struktura użytkowania ziemi

Wyszczególnienie	Województwo zachodniopomorskie		Polska	
	w tys. ha	w % powierzchni ogółem	w tys. ha	w % powierzchni ogółem
Użytki rolne	9 523,26	42,6	16 119,6	51,6
w tym:				
grunty orne	7 262,99	32,5	12 113,6	38,7
sady	150,96	0,7	331,4	1,1
łąki	1 106,59	4,9	2 463,1	7,9
pastwiska	334,88	1,5	716,6	2,3
Grunty rolne zabudowane	667,85	3,0	4 950	15,8
Grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione	8 224,54	36,8	9 273	29,7
Grunty zabudowane i zurbanizowane	4 620,55	20,7	5 876	18,8

Źródło: Rocznik statystyczny GUS

Na obszarze województwa przeważają użytki rolne, które stanowią niecałe 50% ogólnej powierzchni regionu; lasy wraz z gruntami leśnymi zajmują ok. 36%. Pod względem lesistości województwo znajduje się na 4. miejscu w kraju. Charakterystyczną cechą województwa zachodniopomorskiego jest obfitość wód powierzchniowych, które wraz z wewnętrznymi wodami morskimi zajmują łącznie 5,7% powierzchni obszaru województwa. Poza wodami Zalewu Szczecińskiego i jeziora Dąbie obszarami ze znaczną ilością zbiorników wodnych są pojezierza: Drawskie, Myśliborskie, Ińskie i Wałeckie oraz Po-brzeże Słowińskie.

2.5.2. Krajobraz

ŹMapa 3. Jednostki krajobrazowe na tle mapy geomorfologicznej

Krajobraz, w sensie geograficznym, stanowi zespół obiektów materialnych właściwych dla danego wy-cinka powierzchni globu. Obiektami tymi są: rzeźba terenu, budowa geologiczna, wody podziemne i powierzchniowe, klimat, gleby, flora, fauna oraz człowiek ze swoją działalnością bytową, gospodarczą, społeczną i kulturową.

Głównymi komponentami przyrody nieożywionej są rzeźba terenu i budowa geologiczna. W powiązaniu z klimatem decydują o środowisku przyrodniczym, w tym o spływie wód powierzchniowych, ilości i jakości wód podziemnych, warunkach mikroklimatycznych, warunkach glebowych i roślinności danego obszaru. Elementy przyrody nieożywionej, pod wpływem czynników naturogeniczných, jak i antropoge-nicznych, ulegają stałym przemianom. W oparciu o rzeźbę terenu, wydzielenia fizycznogeograficzne oraz strefy jednorodnych obszarów turystycznych wydzielono w województwie zachodniopomorskim siedem głównych jednostek krajobrazowych:

- 1 – Strefa brzegowa Bałtyku – rekreacyjno-wypoczynkowa;
- 2 – Nadmorski pas wysoczyzny – zaplecze rekreacyjne;
- 3 – Środkowopomorski obszar wysoczyzny – rolniczo-leśny;
- 4 – Pomorski obszar czołowo-morenowy – obszar ochrony przyrody i rekreacji;
- 5 – Obszar równin sandrowych – obszar ochrony przyrody, leśny z przemysłem;
- 6 – Obszar równin aluwialnych i pradolin – rolniczo-leśny z przemysłem;
- 7 – Obszar równin zastoiskowych – rolniczo-leśny.

Tab.3. Charakterystyka krain klimatycznych w województwie zachodniopomorskim

Krainy i subkra- iny	Usłonecznienie rzeczywiste (I-XII)	Temperatura powietrza			Średnie daty przymroz- ków		Długość okresu gospo- darczego		Opad	Liczba dni z opadem >1,0 mm	Pokrywa śnieżna liczba dni
		I-XII	I	VII	wiosennych	jesiennych	>3°C	>5°C			
I Zalewu Szcze- cińskiego	1550-1640	8,3÷8,5	-0,1÷-0,5	17,1÷17,5	19-26IV	26X-2XI	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	19-22IV	30X-2XI	253-257	221-223	580÷675	110÷120	45-50
III Kołobrzeko- Darłowska	1570-1640	7,8÷8,0	-0,3÷-0,6	16,6÷17,0	19-23IV	29X-1XI	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	24IV-6V	20-28X	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	23IV-8V	18-26X	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	25IV-2V	17-25X	248-256	222-225	490÷610	100÷115	36-50
VII Drawsko- Szcecińska	1460-1530	7,0÷7,9	-1,4÷-2,5	16,5÷17,3	3-10V	12-17X	238-247	212-219	620÷800	115÷125	50-65
VII a Wysoczyzny Połczyńskie (Barwickie)	<1500	<7,0	<-2,5	<16,5	po 10V	przed 12X	<238	<212	725÷770	>125	>60
VII b Wysoczyzny Bobolickie	1480-1530	<7,0	<-2,5	<16,5	po 10V	przed 12X	<238	<212	750÷810	>125	>65
VIII Wałecka	1530-1600	7,4÷8,1	-1,4÷-2,2	17,4÷17,6	2-7V	11-16X	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	24IV-1V	17-22X	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	25-28IV	17-20X	256-261	>225	500÷550	95÷105	36-40

2.5.3. Klimat

ŹMapa 4. Krainy klimatyczne (wg Cz. Koźmińskiego 2007)

Województwo zachodniopomorskie położone jest w szerokości geograficznej północnej między równo-
leżnikami 52°37' a 54°33' co sprawia, że na początku astronomicznej wiosny (21 marca) i astronomicz-
nej jesieni (23 września) kąt padania promieni słonecznych w południowej części województwa wynosi
37°23', a w najbardziej wysuniętej części na północ 35°27', zaś 22 czerwca (początek lata) – odpowied-
nio: 60°53' i 58°57', a 22 grudnia (początek zimy) 13°53' i 11°57'. Obok szerokości geograficznej istot-
nym czynnikiem klimatotwórczym jest ukształtowanie terenu i jego wyniesienie nad poziom morza.
Z południowego zachodu na północny wschód przez środek województwa rozciąga się wał moreny czo-
łowej, który wyraźnie różnicuje przestrzenny rozkład wielkości usłonecznienia, temperatury, opadów
i prędkości wiatru po jego stronie północno-zachodniej i południowo-wschodniej. Sąsiedztwo Bałtyku
i Zalewu Szczecińskiego oraz warunki fizjograficzne terenu przyczyniają się, mimo niewielkiego obszaru
województwa, do występowania znaczących różnic poszczególnych czynników meteorologicznych, które
zmniejszają się podczas wiatrów o dużych prędkościach i przemieszczaniu się układów niżowych. Ze
względu na prędkość i siłę wiatru i lokalne ukształtowanie terenu sprzyjające zwiększaniu przepływu
prędkości powietrza najlepszym rejonem do pozyskiwania energii wiatrowej jest wybrzeże Bałtyku,
zwłaszcza na odcinku od Kołobrzegu po Darłowo, a następnie obrzeża Zalewu Szczecińskiego i wyższe
partie wzniesień Pojezierza Pomorskiego. Najkorzystniejszymi obszarami do pozyskiwania energii sło-
necznej są: wybrzeże Bałtyku, zwłaszcza od Świnoujścia po Kołobrzeg, a następnie Pojezierze Wałeckie
oraz dolina Odry od Kostrzyna po Cedynię; natomiast mało korzystne warunki panują na Pojezierzu
Drawskim i Pojezierzu Bytowskim.

Uwzględniając zróżnicowanie warunków klimatycznych, w powiązaniu z fizjograficznymi, obszar woje-
wództwa zachodniopomorskiego podzielony został na dziesięć krain klimatycznych.

2.5.4. Wody

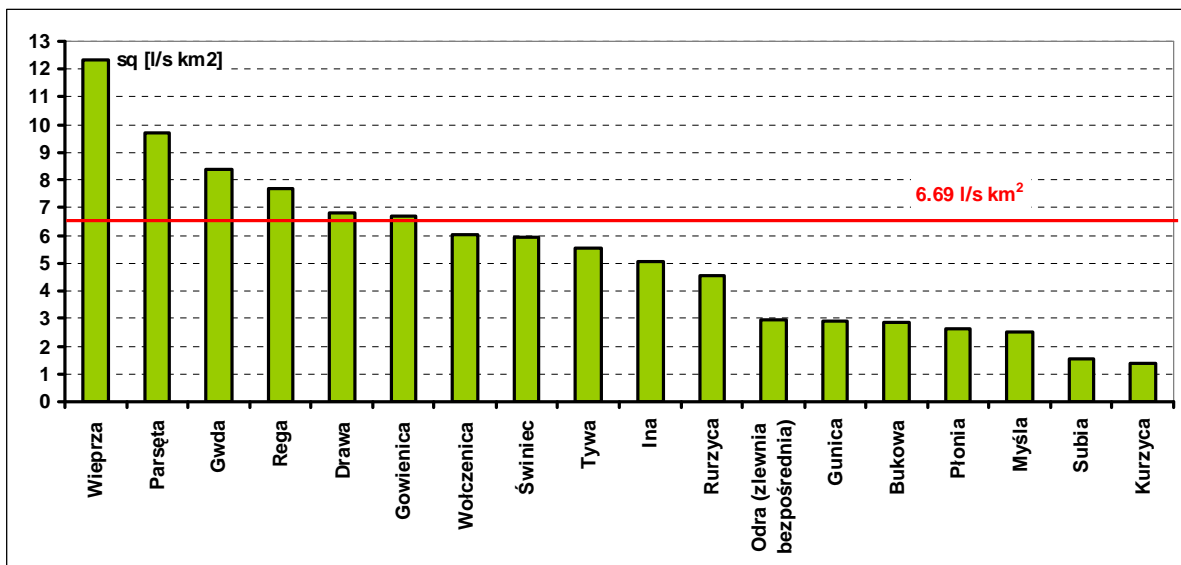
ŹMapa 5. Podział hydrograficzny

Wody powierzchniowe

Zasoby wód powierzchniowych są jednym z elementów zasobów użytkowych środowiska przyrodnicze-
go, służących m.in. zaspokojeniu potrzeb ludności i gospodarki, żegludze, turystyce i rekreacji. Miarą
pozwalającą ocenić wielkość zasobów wodnych na danym obszarze jest średni roczny odpływ, który
porównany ze średniorocznym opadem obszarowym jest podstawą opracowywania bilansu wodnego.

Średni roczny odpływ jednostkowy z wielolecia 1981-2000 dla województwa zachodniopomorskiego
szacowany jest na ok. 6,7 l/s km², co daje przeciętnie w roku objętość ok. 4,8 km³ wody. Z obszaru wo-
jewództwa zachodniopomorskiego stanowiącego 7,3% ogółu powierzchni kraju odpływa 7,7% całkowitej
ilości wód. Największe wartości odpływu jednostkowego występują w części zachodniej Przymorza,
najmniejsze zaś w rejonie dolnej Odry. W znajdującej się w granicach województwa bezpośredniej zlew-
ni Odry średni roczny odpływ jednostkowy z wielolecia wynosi 2,96 l/s km². Wśród zlewni dopływów
Odry najmniejszymi odpływami jednostkowymi charakteryzują się zlewnie cieków znajdujących się na
południu województwa: Kurzycy, Słubi i Myśli.

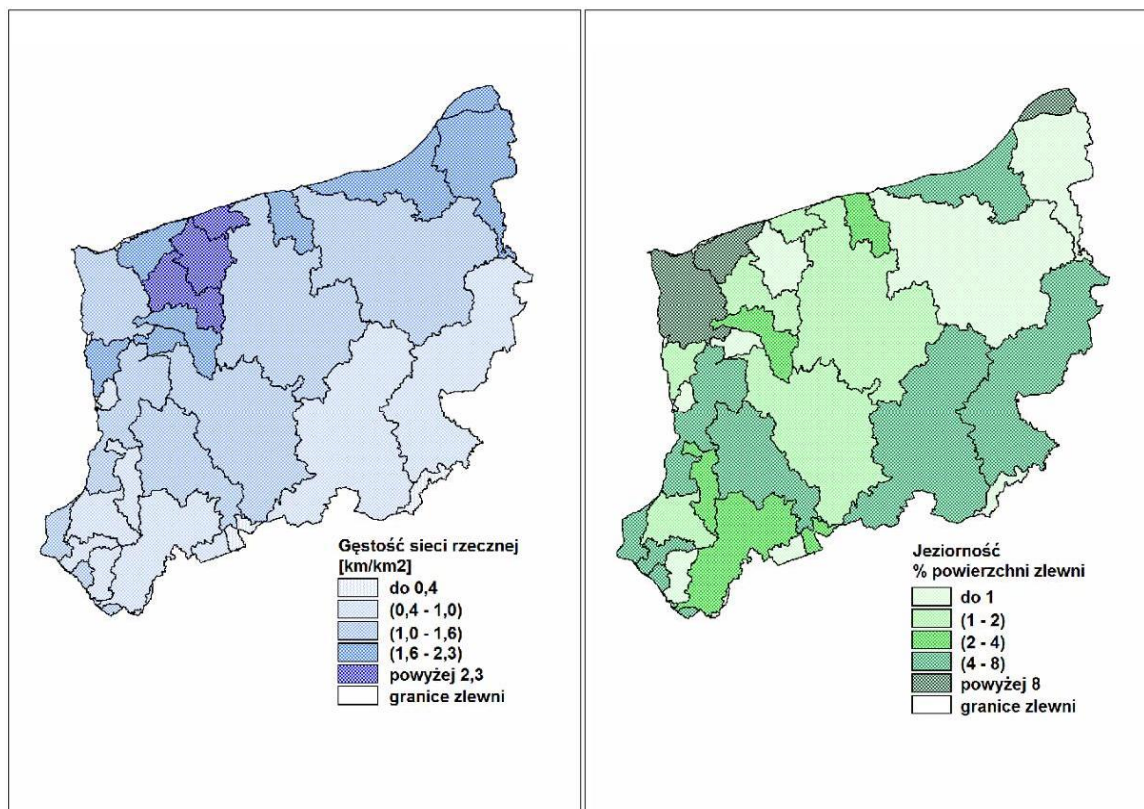
Rys. 4. Średnioroczne odpływy jednostkowe w zlewniach rzek województwa zachodniopomorskiego wyznaczone dla wielolecia 1981-2000



Łączna długość cieków w granicach województwa zachodniopomorskiego wyznaczona na podstawie Komputerowej Mapy Podziału Hydrograficznego Polski (MHP) wynosi 30,2 tys. km. Średnia gęstość sieci rzecznej w Zachodniopomorskiem wynosi 1,32 km/km². 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/km²) oraz zlewni Świńca (2,78 km/km²). Tak wysokie wartości gęstości sieci rzecznej w tych zlewniach wynikają przede wszystkim z obecności terenów zmeliorowanych.

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. Łączna powierzchnia jezior wyznaczona na podstawie MHP wynosi 65 991 ha, co stanowi blisko 2,9% powierzchni województwa. W Zachodniopomorskiem jest jedynie 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.

Rys. 5. Rozkład gęstości sieci rzecznej oraz rozkład jeziorności



Średnia jeziorność województwa zachodniopomorskiego wynosi 2,9%. 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 (11,1%) i bezpośrednia zlewnia Odry (6,3%). Uwzględnienie w obliczeniach akwenów: Zalewu Szczecińskiego, Zalewu Kamieńskiego oraz cieśniny Świny i Dziwny podnosi średnią jeziorność województwa do 4,8%. Zlewnie Zalewu Szczecińskiego ze Świną oraz Dziwny z Zalewem Kamieńskim są odpowiednio w ponad 49% i 16% pokryte wodami.

Wody podziemne

Mapa 6. Hydrogeologia

Wody podziemne występują na obszarze województwa zachodniopomorskiego głównie w piaszczysto-zwirowych utworach czwartorzędowych i trzeciorzędowych 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 czwartorzędowe, stanowiące najpoważniejsze i najbardziej zasobne zbiorniki wód podziemnych, występują przeważnie na głębokości 15-50 m; lokalnie np. w górnym dorzeczu Parsęty i Wieprzy, niżej (w przedziale 50-150 m). Miąższość utworów wodonośnych wynosi na ogół 10-20 m w strefie przymorskiej, a lokalnie, np. w pasie Czaplunek-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. Głębokość występowania oraz miąższość poziomów wodonośnych trzeciorzędowych cechuje ogromne zróżnicowanie. 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 zwykle, czyli słodkie, o mineralizacji ogólnej nie przekraczającej 1 g/dm³. Wody silniej zmineralizowane oraz słonawe (3-10 g/dm³), słone (10-35 g/dm³) lub solanki (powyżej 35 g/dm³), 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.

2.5.5. Gleby

ŹMapa 7. Struktura glebowo-rolnicza

Gleby województwa zachodniopomorskiego charakteryzują się dużym zróżnicowaniem typologicznym, różną wartością bonitacyjną, jak i przydatności glebowo-rolniczej.

Pod względem ogólnej jakości użytkowej zdecydowanie przeważają gleby średniej wartości (klasy IV a i IV b), które zajmują 50,8% powierzchni wszystkich gruntów ornych. Drugą co do wielkości grupę stanowią gleby słabe i bardzo słabe (klasy V i VI). Zajmują 25,1% powierzchni gruntów ornych. Najmniej jest gleb dobrych (klasy II, III a i III b), które zajmują 24,1% powierzchni gruntów ornych.

Tab. 4. Procentowy udział poszczególnych klas bonitacyjnych gleby

Klasa	Grunty orne		Użytki zielone	
	powierzchnia w ha	udział w %	powierzchnia w ha	udział w %
II	9 270	1,1	470	0,2
III a	60 550	6,9	29 595	12,4
III b	142 765	16,2		
IV a	267 989	30,4	125 838	52,8
IV b	178 948	20,3		
V	163 348	18,5	65 863	27,6
VI	57 844	6,6	16 664	7,0
Razem	880 714	100,0	238 430	100,0

Wskaźnik bonitacyjny odzwierciedlający ogólną wartość gruntów ornych województwa wg M. Strzemińskiego wynosi 3,6, a więc średnią klasę bonitacyjną stanowi klasa IV a. 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 III b), najniższy – powiaty: goleniowski i szczeciński (2,5 – klasa IV b). Iloraz niższy od średniego (poniżej 3,5) mają jeszcze powiaty: białogardzki, choszczeński, drawski, gryficki, koszaliński, łobeski, nowogardzki i wałecki.

2.5.6. Lasy

Mapa 8. Lasy

Lasy zajmują powierzchnię 823 tys. ha, co stanowi ponad 36% ogólnej powierzchni województwa. Lasy publiczne zajmują powierzchnię 811,6 tys. ha, lasy prywatne 12,2 tys. ha. Wzrost powierzchni leśnej w latach 1999-2006 wyniósł powyżej 15 tys. ha.

Lasy dzielą się na publiczne (811,6 tys. ha) oraz prywatne (12,2 tys. ha). Lasy Skarbu Państwa zarządzane są przez trzy regionalne dyrekcje: Regionalną Dyrekcję Lasów Państwowych w Szczecinie (22 nadleśnictwa), RDLP w Szczecinku (23 nadleśnictwa) i RDLP w Pile (8 nadleśnictw). Województwo zachodniopomorskie należy do najbardziej zalesionych; zajmuje czwarte miejsce w skali kraju. Ogółem grunty leśne województwa zajmują 10,7% powierzchni leśnej Polski. Rozmieszczenie lasów jest bardzo nierównomierne i waha się w granicach 72,7-0,8% 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.

W Krajowym Programie Zwiększenia Lesistości stwierdza się, że w województwie zachodniopomorskim 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.

W granicach województwa lasy ochronne zajmują około 20% całej powierzchni leśnej lasów gospodarczych. Przeciętny wiek drzewostanu jest jednym z najniższych w kraju i wynosi, w zależności od rejonu 55-62 lata, przy średniej krajowej 60 lat. Pod względem wieku drzewostanu dominują klasy II (21-40 lat) i III (41-60 lat).

2.5.7. 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.

Ustawa *Prawo górnicze i geologiczne* z 4 lutego 1994 roku (Dz.U. nr 27, z późn. zm.) wprowadziła podział na kopaliny podstawowe i pospolite. Z grupy kopaliny podstawowych w województwie zachodniopomorskim występują i są udokumentowane złoża: gazu ziemnego, ropy naftowej oraz solankowe wody lecznicze. Z grupy kopaliny pospolitych występują: 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.

Wody podziemne, według tej samej ustawy nie są kopaliną, choć spełniają kryteria przypisane pojęciu „złoża kopaliny”, gdyż ich wydobywanie przynosi korzyści gospodarcze.

Lokalizacja kopaliny ukazana jest na mapie 2 **Użytkowanie terenu i zasoby naturalne**

Tab. 5. Wybrane złoża kopalin (na podstawie *Bilansu zasobów kopalin i wód podziemnych w Polsce*)

Nazwa złoża	Powiat	Zasoby bilansowe	Stan zagospodarowania: E - złoża eksploatowane P - złoża udokumentowane i wskazane do eksploatacji
Gaz ziemny w mln m ³ *			
Białogard	białogardzki	985,1	E
Błotno	goleniowski	2,88	E
Barnówko-Mostno- -Buszewo	myśliborski	5740,0	E
Ciechnowo	świdwiński	163,4	E
Cychry	myśliborski	985,1	E
Daszewo N	kołobrzeski	1063,0	E
Gorzysław N i S	gryficki	958,0	E
Międzyzdroje	kamieński	600,0	P
Przytór	Świnoujście	360,0	P
Różańsko	myśliborski	2 231,0	E
Sławoborze	świdwiński	5,29	E
Trzebusz	gryficki	41,5	E
Wiechowo	szczecinecki	17,7	E
Wrzosowo	kamieński	600,0	P
Zielin	gryfiński	61,2	E
Ciechnowo złożo He	świdwiński	163,4	E
Ropa naftowa w mln t			
Barnówko-Mostno- -Buszewo	myśliborski	9,25	E
Cychry	myśliborski	1315	E
Kamień Pomorski	kamieński	29,8	E
Sławoborze	świdwiński	29,8	E
Wysoka Kamieńska	goleniowski	56,9	E
Kreda jeziorna w mln t			
Bugno	szczecinecki	1,36	P
Będgoszcz	pyrzycki	4,8	P
Człopa	walecki	1,34	P
Dąbrowa Nowogardzka	goleniowski	1,991	P
Giżyń	pyrzycki	8,55	P
Gwiazdowo	sławieński	1,041	P
Hanki	walecki	1,77	P
Kraśnik-Recz	choszczeński	1,8	P
Krosino-Mołstowo	świdwiński	5,5	P
Lubianka	myśliborski	1,5	P
Lubiatowo	pyrzycki	10,8	P
Pęczeryno-Rynowo	świdwiński	0,91	P
Strzęszów	gryfiński	0,78	P
Tyczewo I	białogardzki	0,56	E
Wielimskie Bagno	szczecinecki	0,80	E
Wierzbno	pyrzycki	3,0	P
Wołowe Lasy	walecki	1,18	E
Wyszebórz	koszaliński	0,6	E
Piaski formierskie w mln t			
Sulechowo	sławieński	4,45	P
Węgorzewo Koszalińskie	koszaliński	7,6	P

Nazwa złoża	Powiat	Zasoby bilansowe	Stan zagospodarowania: E - złoża eksploatowane P - złoża udokumentowane i wskazane do eksploatacji
Kruszywa naturalne w mln t (powyżej 3 mln ton)			
Biały Dwór	szczecinecki	15,8	E
Bielinek III W	gryfiński	5,48	E
Bielinek IV A	gryfiński	22,9	P
Bielinek A	gryfiński	22,9	E
Boboliczki	koszaliński	4,6	E
Chełm Górny I	gryfiński	16,4	E
Chłopowo	myśliborski	26,8	P
Ciemnik	stargardzki	15,2	P
Daleszewo	gryfiński	4,75	P
Dargocice	kołobrzeski	10,68	E
Dobropole I	łobeski	25,8	P
Dobropole II	łobeski	7,73	E
Dobrzyca	wąlecki	3,09	P
Golice	gryfiński	4,38	E
Golin	myśliborski	3,23	E
Ińsko	stargardzki	84,5	P
Karsiborek	szczecinecki	8,12	P
Kłodzino II	kamieński	3,05	E
Kolonia Żelichów	gryfiński	13,0	P
Komorowo	koszaliński	7,9	P
Krzyńka II	myśliborski	4,07	E
Lepino	świdwiński	3,38	E
Mielenko Drawskie V	drawski	18,9	E
Moryń E	gryfiński	9,1	P
Mosty	goleniowski	3,78	E
Namyślin	myśliborski	38,7	P
Namyślin E	myśliborski	5,65	P
Nowe Objezierze	gryfiński	5,9	P
Ognica	gryfiński	11,5	E
Parsęcko	szczecinecki	3,22	E
Płonno	myśliborski	9,9	P
Płociczno	wąlecki	5,37	P
Ponikiew	wąlecki	23,4	P
Ratajki VI	koszaliński	3,01	E
Ratajki VII	koszaliński	6,28	P
Rzeczyca	koszaliński	13,2	P
Rzeczyca	wąlecki	15,2	P
Sępólno Wlk. II	szczecinecki	60,5	P
Słudwia I	gryficki	6,58	E
Skotnica	gryfiński	3,81	E
Smardzko	świdwiński	7,81	P
Stary Chwilm	szczecinecki	4,52	E
Stępień	szczecinecki	3,1	E
Studnica II	stargardzki	9,7	P
Węgorzewo Koszalińskie	koszaliński	3,23	E
Wietszyno	białogardzki	3,03	E
Włościbórz	kołobrzeski	15,2	P
Woliczno-Gudowo	drawski	108,4	E
Woliczno III	drawski	7,53	P
Woliczno W	drawski	4,59	E
Zielnica	ślawieński	4,3	P
Załęże	pyrzycki	4,2	E

Nazwa złoża	Powiat	Zasoby bilansowe	Stan zagospodarowania: E - złoża eksploatowane P - złoża udokumentowane i wskazane do eksploatacji
Piaski kwarcowe w mln t			
Łobez	łobeski	3,7	P
Łozienica	goleniowski	1,4	E
Kiełpino-Suliszewo	choszczeński	9,7	P
Łęknica	szczecinecki	3,5	E
Manowo	koszaliński	5,4	P
Słonowice	świdwiński	1,2	P
Wicimice	gryficki	7,7	P
Surowce ilaste ceramiki budowlanej w mln m ³			
Bukowo-Płonia	Szczecin	5,1	P
Pieńkowo II	ślawieński	1,84	E
Przęsocin	policki	7,4	P
Rzęsnica	drawski	0,27	E
Wąwelnica	policki	4,0	P
Wietrzno	koszaliński	6,5	P
Złocieniec	drawski	2,5	E
Piaski szklarskie w mln t			
Sulechowo	ślawieński	6,4	P
Torfy w tys. m ³			
Człopa	walecki	551,0	P
Dąbrowa Nowogardzka	goleniowski	993,0	P
Kamień Pomorski (borowiny)	kamieński	575,0	E
Kołobrzeg PI i PII (borowiny)	kołobrzeski	4337,0	E
Kraśnik-Recz	choszczeński	1021,0	P
Łazice	drawski	706,0	E
Mosina	szczecinecki	1714,0	E
Nowy Chwalim	szczecinecki	2753,0	E
Przybiernówko-Grądy	gryficki	14559,0	E
Reptowo	stargardzki	1666,0	E
Samplino	kamieński	658,0	E
Wapienie i margle w mln t			
Czarnogłowy-Kłęby	kamieński	154,7	P
Wody mineralne (zasoby eksploatacyjne w m ³ /h)			
Dziwnówek	kamieński	30,0	E
Kamień Pomorski	kamieński	15,0	E
Kołobrzeg	kołobrzeski	104,7	E
Międzywodzie	kamieński	1,4	P
Połczyn-Zdrój	świdwiński	2,8	E
Świnoujście	Świnoujście	23,8	E
Wody termalne w m ³ /h			
Pyrzyce	pyrzycki	340,0	E
Stargard	stargardzki	200,0	P

* Łączne zasoby złóż gazu ziemnego na terenie województwa zachodniopomorskiego wynoszą:
 – wydobywalne (geologiczne) – 12,5 mld m³,
 – przemysłowe: 4,6 mld m³

2.5.8. Obszary chronione

ŹMapa 9. Główne obszary ochrony przyrody

Zgodnie z obowiązującą ustawą o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. na obszarze województwa zachodniopomorskiego, występują wszystkie formy ochrony przyrody: parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów. Pierwsze cztery formy ochrony tworzyły tzw. krajowy system obszarów chronionych. Wraz z wejściem Polski do Unii Europejskiej oprócz krajowego systemu obszarów chronionych, mającego za zadanie zabezpieczenie wartości przyrodniczych i krajobrazowych w skali kraju, istotne znaczenie w ochronie bioróżnorodności w skali Europy pełnią obszary Natura 2000. Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody i innymi aktami prawnymi gospodarowanie zasobami i składnikami przyrody powinno zapewnić ich trwałość, optymalną liczebność i ochronę różnorodności genetycznej. Szczególne znaczenie mają korytarze ekologiczne, ważne dla gatunków wędrownych, które w naturalny sposób przemieszczają się w celach pokarmowych i rozrodczych (wędrowki sezonowe i codzienne).

Ustawa o ochronie przyrody w art. 5 pkt. 2 definiuje korytarz ekologiczny jako „obszar umożliwiający migrację roślin, zwierząt lub grzybów”. Powiązania różnych form przyrodniczych poprzez korytarze ekologiczne stwarzają 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.

Na podstawie następujących kryteriów:

- form geomorfologicznych takich jak pradoliny, doliny rzek i misy jezior,
- form użytkowania terenu, takich jak lasy, łąki, bagna,
- wyłączenia terenów zainwestowania,
- bliskiego sąsiedztwa obszarów podlegających ochronie

oraz uwzględniając wiedzę o regionie w zakresie środowiska przyrodniczego, wydzielono dwie grupy korytarzy ekologicznych:

- a) cztery ponadregionalne korytarze ekologiczne, częściowo o charakterze międzynarodowym i krajowym o symbolu PL;
- b) siedem regionalnych korytarzy ekologicznych o symbolu RE.

Przebieg i zasięg korytarzy określany jest z różną dokładnością (zależną od źródła opracowania) i wymaga doprecyzowania i uszczegółowienia w odrębnym branżowym opracowaniu.

Powierzchnia obszarów stanowiących krajowy system obszarów chronionych, wraz z otulinami wynosi 586 600 ha, co stanowi 25,6% powierzchni województwa. Powierzchnia obszarów Natura 2000 z wyłączeniem obszarów morskich wynosi 851 284 ha, co stanowi ok. 37,2% powierzchni województwa. Łączna powierzchnia obszarów chronionych zajmuje 1 057 390 ha (46% powierzchni województwa). Na obszarach tych, zależnie od formy ochrony obowiązują zróżnicowane ograniczenia lub zakazy dotyczące korzystania z zasobów przyrodniczych.

Parki narodowe

2 obszary o łącznej powierzchni w granicach województwa 16 332,8 ha (0,9% powierzchni województwa):

- Woliński Park Narodowy, 10 937 ha,
- Drawieński Park Narodowy, 11 342 ha, w tym w województwie zachodniopomorskim 5 395 ha.

Rezerваты przyrody

102 obszary o łącznej powierzchni 12 481 ha (0,5% powierzchni województwa).

Tylko rezerwat Świdwie, chroniony Konwencją Ramsarską, uzyskał status obszaru ochrony przyrody o znaczeniu międzynarodowym. Obiekt ten od 1984 roku znajduje się na liście obszarów wodno-błotnych jako środowisko życiowe ptactwa wodnego.

Parki krajobrazowe

7 obszarów o łącznej powierzchni w granicach województwa 118 838 ha, co stanowi ok. 5% powierzchni:

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

Obszary chronionego krajobrazu

21 obszarów o łącznej powierzchni 328 660 ha, co stanowi ok. 16% powierzchni województwa:

- „A” Dębno-Gorzów, na obszarze województwa 10 800 ha,
- „B” Myślibórz, na obszarze województwa 21 210 ha,
- „C” Barlinek, na obszarze województwa 13 172 ha,
- „D” Choszczno-Drawno, na obszarze województwa 22 500 ha,
- „E” Korytnica, na obszarze województwa 3 550 ha,
- „F” Bierzwnik, na obszarze województwa 28 094 ha,
- Dolina Radwi (Mostowo-Zegrze), na obszarze województwa 3 560 ha,
- Jeziora Szczecineckie, na obszarze województwa 17 619 ha,
- Jezioro Łętowskie oraz okolice Kępic, na obszarze województwa 1 325 ha,
- Koszaliński Pas Nadmorski, na obszarze województwa 48 330 ha,
- okolice Kalisza Pomorskiego, na obszarze województwa 1 580 ha,
- okolice Polanowa, na obszarze województwa 1 857 ha,
- okolice Żydowo-Biały Bór, na obszarze województwa 12 350 ha,
- pas pobraża na zachód od Ustki, na obszarze województwa 6 226 ha,
- Pojezierze Drawskie, na obszarze województwa 68 450 ha,
- Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy, na obszarze województwa 36 710 ha,
- Puszcza nad Drawą, na obszarze województwa 31 650 ha,
- Dominikowo-Niemieńsko, na obszarze województwa 5 756 ha,
- Las Drzonowski, na obszarze województwa 86 ha,
- Dolina rzeki Płytnicy, na obszarze województwa 79,9 ha,
- Dolina Piławy, na obszarze województwa 1 668 ha.

ŹMapa 10. Ochrona środowiska przyrodniczego

Obszary Natura 2000

21 obszarów specjalnej ochrony ptaków o łącznej powierzchni (z wyłączeniem obszaru morskiego Zatoki Pomorskiej i przybrzeżnych wód Bałtyku) 675 898 ha, co stanowi ok. 29,5% powierzchni województwa:

62 specjalne obszary ochrony siedlisk o łącznej powierzchni (z wyłączeniem obszarów morskich Zatoki Pomorskiej) 418 799 ha, co stanowi 18,3% powierzchni województwa.

Tab.6. Obszary specjalnej ochrony ptaków Natura 2000

Lp.	Numer obszaru	Nazwa obszaru	Powierzchnia obszaru w ha
1.	PLB320002	Delta Świny	8 286,10
2.	PLB990002	Przybrzeżne Wody Bałtyku	194 626,70
3.	PLB990003	Zatoka Pomorska	309 154,90
4.	PLB320010	Wybrzeże Trzebiatowskie	31 757,60
5.	PLB320017	Ostoja Cedyńska	20 871,20
6.	PLB320003	Dolina Dolnej Odry	60 207,10
7.	PLB320018	Jeziora Wełtyńskie	2 811,20
8.	PLB320006	Jezioro Świdwie	7 196,20

9.	PLB320014	Ostoja Wkrzańska	14 575,70
10.	PLB320012	Puszcza Goleniowska	25 039,20
11.	PLB320001	Bagna Rozwarowskie	4249,70
12.	PLB320015	Ostoja Witnicko-Dębniańska	46 993,00
13.	PLB320005	Jezioro Miedwie i okolice	15 658,00
14.	PLB320008	Ostoja Ińska	87 711,00
15.	PLB320019	Ostoja Drawska	139 754,50
16.	PLB320016	Lasy Puszczy nad Drawą	186 840,70
17.	PLB300012	Puszcza nad Gwdą	77 678,00
18.	PLB320009	Zalew Szczeciński	47194,60
19.	PLB320007	Łąki Skoszewskie	9 083,40
20.	PLB320011	Zalew Kamieński i Dziwna	12 506,90
21.	PLB080001	Puszcza Barlinecka	26 505,63
Powierzchnia ogółem dla województwa zachodniopomorskiego			1 328 701,33
Powierzchnia bez wód Bałtyku			824 919,00

Tab.7. Specjalne obszary ochrony siedlisk Natura 2000

Lp.	Numer obszaru	Nazwa obszaru	Powierzchnia obszaru w ha
1.	PLH320016	Słowińskie Błoto	192,61
2.	PLH220024	Przymorskie Błota	1 688,87
3.	PLH320041	Jezioro Bukowo	3 263,03
4.	PLH320003	Dolina Grabowej	8 255,34
5.	PLH320007	Dorzecze Parsęty	27 710,43
6.	PLH990002	Ostoja na Zatoce Pomorskiej	242 553,20
7.	PLH32_30	Warnie Bagno	1 008,00
8.	PLH320022	Dolina Radwi, Chocieli i Chotli	21 861,73
9.	PLH320018	Ujście Odry i Zalew Szczeciński	52 611,99
10.	PLH320012	Kemy Rymańskie	2 644,84
11.	PLH320040	Jezioro Bobięcińskie	3 383,27
12.	PLH320001	Bobolickie Jeziora Lobeliowe	4 759,27
13.	PLH320009	Jeziora Szczecineckie	6 479,19
14.	PLH32_05	Ostoja Goleniowska	11 376,00
15.	PLH320039	Jeziora Czaplneckie	31 949,30
16.	PLH320043	Karsibórz Świdwiński	587,99
17.	PLH320033	Uroczyska w Lasach Stepnickich	2 749,74
18.	PLH320036	Bagno i Jezioro Ciemino	787,35
19.	PLH320042	Jezioro Śmiadowo	213,43
20.	PLH320015	Police – kanały	100,25
21.	PLH320048	Diabelskie Pustacie	3 232,08
22.	PLH320002	Brzeźnicka Węgorza	592,16
23.	PLH320025	Dolina Piławy	2 187,39
24.	PLH32_21	Pojezierze Ińskie	10 570,80
25.	PLH320023	Jezioro Lubie i Dolina Drawy	13 240,91
26.	PLH32_09	Torfowisko Reptowo	818,20
27.	PLH320037	Dolna Odra	29 340,63
28.	PLH320020	Wzgórza Bukowe	11 747,55
29.	PLH320006	Dolina Płoni i Jezioro Miedwie	20 744,13
30.	PLH320005	Dolina Krąpieli	232,75
31.	PLH320011	Jezioro Wielki Bytyń	2 011,15
32.	PLH320004	Dolina Iny koło Recza	4 466,936
33.	PLH08_46	Uroczyska Puszczy Drawskiej	27 903,40
34.	PLH300017	Dolina Rurzycy	547,47
35.	PLH320021	Strzaliny koło Tuczna	17,27

36.	PLH320044	Lasy Bierzwnickie	8 792,30
37.	PLH32_07	Wzgórza Krzymowskie	1 238,80
38.	PLH320010	Jezioro Kozie	179,35
39.	PLH320019	Wolin i Uznam	30 454,85
40.	PLH320017	Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski	17 468,79
41.	PLH320008	Janiewickie Bagno	162,198
42.	PLH320045	Mirosławiec	6 566,621
43.	PLH320038	Gogolice-Kosa	1 424,87
44.	PLH320014	Pojezierze Myśliborskie	4 296,49
45.	PLH32_01	Dorzecze Regi	15 261,80
46.	PLH32_13	Dziczy Las	1 436,80
47.	PLH32_05	Ostoja Golczewska	845,10
48.	PLH08_48	Ostoja Barlinecka	10 157,31
49.	PLH32_02	Dolina Tywy	3 754,90
50.	PLH32_18	Las Baniewicki	527,19
51.	PLH32_16	Bukowy Las	964,6
52.	PLH32_08	Wzgórza Moryńskie	588,00
53.	PLH32_12	Jezioro Kopań	1 206,50
54.	PLH32_17	Jezioro Stolsko	146,1
55.	PLH32_06	Dolina Bielawy	456,30
56.	PLH32_10	Mechowisko Manowo	55,5
57.	PLH32_20	Wiązogóra	489,5
58.	PLH32_03	Mieszkowicka Dąbrowa	26,40
59.	PLH32_11	Jezioro Wicko i Modelskie Wydmy	2 208,311
60.	PLH32_14	Bystrzyno	893,70
61.	PLH32_19	Torfowisko Poradz	567,5
62.	PLH20038	Dolina Wieprzy i Studnicy	4 161,22
Powierzchnia dla województwa zachodniopomorskiego bez wód Bałtyku			421 917,57

Obszary i obiekty prawnie chronione na podstawie innych ustaw i aktów prawnych

- lasy ochronne,
- leśne kompleksy promocyjne,
- obszary ochrony uzdrowiskowej,
- pas ochronny obszaru morskiego,
- 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.

TABLICA II. ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

Diagnoza

- § W oparciu o rzeźbę terenu, wydzielenia fizycznogeograficzne oraz strefy jednorodnych obszarów turystycznych wydzielono 7 głównych jednostek krajobrazowych o odmiennych typach krajobrazu i odmiennej funkcji użytkowania:
- 1) Strefa brzegowa Bałtyku – rekreacyjno-wypoczynkowa; obszar typowy dla rozwoju funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej, turystyki masowej i turystyki kwalifikowanej; pełni funkcje rekreacyjne w sezonie letnim od czerwca do września;
 - 2) Nadmorski pas wysoczyznowy – zaplecze rekreacyjne, rolnictwo, przetwórstwo; dominują grunty orne o zróżnicowanej przydatności rolniczej; występują nieduże powierzchnie leśne;
 - 3) Środkowo-pomorski obszar wysoczyznowy – rolniczo-leśny z drobnym przemysłem; dominują grunty orne o zróżnicowanej przydatności rolniczej oraz występują niewielkie powierzchnie leśne;
 - 4) Pomorski obszar czołowo-morenowy – ochrona przyrody i rekreacja; bardzo duże, bezwzględne i względne deniwelacje terenu z koncentracją procesów ruchów masowych i erozyjnych; obszar w większości zalesiony, z dużą ilością jezior oraz obszarów chronionych;
 - 5) Obszar równin sandrowych – ochrona przyrody, lasy, przemysł; dominują zwarte kompleksy leśne (prawie 90% powierzchni) pełniące funkcje ochronne, z niewielkimi enklawami użytków rolnych; zagospodarowanie turystyczne i przetwórstwo drewna;
 - 6) Obszar równin aluwialnych i pradolin – ochrona przyrody, rolniczo-leśny z przemysłem; dolina dolnej Odry w większości pokryta jest siecią obszarów chronionych, pradolina to głównie obszary leśne; Szczecin i Goleniów są głównymi ośrodkami przemysłowo-administracyjnymi;
 - 7) Obszar równin zastoiskowych – rolniczo-leśny; rozproszone powierzchnie na Nizinie Pyrzyckiej, Równinie Sławieńskiej, w rejonie Pojezierza Myśliborskiego; najlepsze gleby w województwie
- § Przy dużej zmienności warunków pogodowych istnieje konieczność uzyskania pełnej informacji o warunkach klimatycznych z uwzględnieniem zdarzeń ekstremalnych
- § Uwzględnienie wpływu zmian warunków klimatycznych na inne komponenty środowiska przyrodniczego
- § Na obszarze województwa sieć rzeczna jest dość mocno przekształcona przez człowieka
- § Koncentracja jezior w części południowej regionu stwarza sprzyjające warunki do rozwoju turystyki
- § Istnieje niewystarczająca informacja o jakości wód szczególnie w aspekcie źródeł zanieczyszczeń
- § Lokalne zagrożenia powodziowe dla dolnych odcinków rzek przymorza i doliny Odry
- § Zagrożenia zasoleniem wód podziemnych obejmują pas przymorski, okolice Białogardu, Polic, Nowego Warpna i Stepnicy
- § Rozpoznane i udokumentowane zasoby wód podziemnych
- § Identyfikacja źródeł zanieczyszczeń wraz z ich oceną wpływu na środowisko wodne
- § Zwiększenie liczby punktów badawczych stanu jakości wód powierzchniowych i podziemnych wraz z monitoringiem zmian
- § Wykorzystanie rekreacyjne i hodowlane jezior
- § Eksploatacja wód mineralnych
- § Wykorzystanie wód geotermalnych
- § Istnieje znaczna powierzchnia gleb wysokiej jakości wykorzystywanych rolniczo (m.in. w pasie Pobrzeża Bałtyckiego, na Równinie Pyrzyckiej, w okolicach Kołbaskowa, Dobrej Szczecińskiej, Cedyni i Mieszkowic
- § Duży areal gleb gorszej jakości jest wykorzystywany przez gospodarke leśną

TABLICA II. ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

- § Słabe rozpoznanie zanieczyszczeń gleb
- § Na obszarach o silnie zróżnicowanej rzeźbie terenu istnieje zagrożenie gleb erozją stwierdzone w powiatach: pyrzyckim, choszczeńskim, łobeskim
- § Zróżnicowane warunki siedliskowe nie znajdują odzwierciedlenia w różnorodności gatunkowej lasów
- § Wysoki stopień lesistości szczególnie w obszarach sandrowych z dominantą monokultury sosny
- § Niewielki stopień naturalności ekosystemów leśnych oraz niski wskaźnik zdolności produkcyjnej siedlisk
- § Występuje zjawisko wypierania świerka przez gatunki liściaste
- § Istnienie nielegalnych wyrobisk eksploatacji piasków i żwirów
- § Zniekształcenia krajobrazu na skutek górniczego wykorzystania surowców naturalnych
- § Ok. 46% powierzchni województwa objęte jest prawnymi obszarami chronionymi; poza ochroną prawną znajdują się inne obszary cenne i wrażliwe przyrodniczo
- § Brak projektów planów ochrony i planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000
- § Ryzyko płacenia kar za zniszczenie obszarów objętych systemem Natura 2000
- § Brak aktualnej waloryzacji przyrodniczej dla obszaru całego województwa zachodniopomorskiego
- § Konieczność ochrony przed hałasem i zanieczyszczeniem powietrza (w województwie wyznaczono 16 stref dla badania zanieczyszczeń; obowiązuje „Program ochrony powietrza dla strefy aglomeracji szczecińskiej”)

Kierunki

- Ø **Opracowanie studium krajobrazowego dla województwa zachodniopomorskiego**
- Ø **Powstrzymanie przed degradacją odmienności poszczególnych typów krajobrazu**
- Ø **Czynna ochrona zespołów krajobrazowych w szczególności doliny rzeki Odry, wybrzeży morskich i Zalewu Szczecińskiego, na obszarach pojeziernych i w kompleksach leśnych**
- Ø **Dostosowanie rozwoju przestrzennego na obszarach rekreacyjno-wypoczynkowych do warunków i stanu środowiska przyrodniczego:**
 - rozdzielenie przestrzeni między jednostkami osadniczymi poprzez wprowadzanie terenów zielonych; niedopuszczenie do nadmiernej koncentracji struktur osadniczych, szczególnie w odniesieniu do nadmorskiej strefy brzegowej,
 - rezerwowanie przestrzeni na systemy parkingów strategicznych, szczególnie w nadmorskiej strefie brzegowej, w okolicach cennych obszarów przyrodniczych,
 - wskazanie terenów pod przyszłą eksploatację kruszyw mineralnych na pograniczu stref czołowo-morenowej i równin sandrowych
- Ø **Udrożnienie i renaturyzacja dolin rzecznych w celu odtworzenia populacji cennych gatunków ryb i możliwości rozwoju turystyki**
- Ø **Wykorzystanie potencjału rzek przymorskich dla potrzeb hydroenergetycznych ze szczególnym uwzględnieniem istniejących budowli piętrzących (konieczne spełnienie wymogów ochrony środowiska)**
- Ø **Odtworzenie systemów wodno-błotnych w celu polepszenia stosunków wodnych na obszarach rolniczych**
- Ø **Objęcie szczególną ochroną płytkich zbiorników wód podziemnych, nieposiadających odporności na zanieczyszczenia z powierzchni**
- Ø **Dbalność o zwartość krajobrazu zurbanizowanego**
- Ø **Niedopuszczenie do nadmiernej koncentracji bazy turystycznej na obszarach pojeziernych**

TABLICA II. ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

- Ø Ochrona gleb wysokiej jakości, w szczególności w pasie Pobrzeża Bałtyckiego, na Równinie Pyrzyckiej, w okolicach Kołbaskowa, Dobrej Szczecińskiej, Cedyni i Mieszkowic
- Ø Wprowadzenie monitoringu gleb jako źródła powierzchniowych skażeń wód
- Ø Ustalenie racjonalnych granic rolno-leśnych na obszarach gleb niskiej jakości
- Ø Identyfikacja w terenie obszarów gleb zdegradowanych i ich rekultywacja
- Ø Wylączenia z produkcji rolnej gleb o przekroczonych normach zawartości metali ciężkich
- Ø Konieczność stopniowej przebudowy drzewostanów w celu dostosowania struktury lasu do istniejących warunków siedliskowych
- Ø Zwiększenie powierzchni obszarów leśnych podlegających ochronie
- Ø Uwzględnienie roli lasów ochronnych, szczególnie znajdujących się w granicach pasa technicznego brzegu morskiego
- Ø Wprowadzenie zadrzewień śródpolnych celem ochrony gleb przed erozją wietrzną
- Ø Zachowanie zróżnicowanego i wielofunkcyjnego charakteru lasów
- Ø Realizacja Krajowego Programu Zwiększenia Lesistości
- Ø Likwidacja i rekultywacja nielegalnych wyrobisk
- Ø Rekultywacja i rewitalizacja obszarów poeksploatacyjnych
- Ø Stały nadzór procesów eksploatacji ze strony urzędów górniczych i samorządów lokalnych
- Ø Właściwe planowanie wykorzystania kopalin wynikające z potrzeb gospodarczych oraz ochrony środowiska
- Ø Objęcie ochroną obszarów i obiektów najbardziej cennych przyrodniczo
- Ø Rozwój systemu obszarów chronionych w drodze powiązania ich korytarzami ekologicznymi, bez względu na stopień ochrony
- Ø Opracowanie programu szczegółowego wdrożenia sieci korytarzy ekologicznych obejmującego badania naukowe, monitoring, ocenę i wytyczne
- Ø Ujednolicenie i doprowadzenie do spójności przestrzennej form ochrony przyrody z sąsiednimi województwami i przylegającymi obszarami po stronie niemieckiej
- Ø Współdziałanie samorządu województwa przy opracowaniu planów ochrony obszarów Natura 2000
- Ø Prowadzenie monitoringu zmian zachodzących na obszarach chronionych z uwzględnieniem terenów transgranicznych
- Ø Rozwój edukacji przyrodniczo-ekologicznej
- Ø Unikanie lokalizacji inwestycji wielkokubaturowych w bliskim sąsiedztwie brzegu morskiego
- Ø Ograniczenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery przez zakłady przemysłowe (priorytetowo należy potraktować sprawę ograniczania emisji szkodliwych substancji do atmosfery)

2.6. Ludność

Liczba ludności województwa wg stanu na koniec września 2008 r. wyniosła 1 692,9 tys. i od ubiegłego roku wzrosła o 161 osób. Po raz pierwszy od 6 lat zatrzymano spadek liczby ludności. Pod koniec 2007 roku w miastach mieszkało 68,9% ludności województwa. Od roku 2000 liczba ludności miejskiej zmniejszyła się o 15 tys., w tym samym okresie na terenach wiejskich przybyło 11,3 tys. osób.

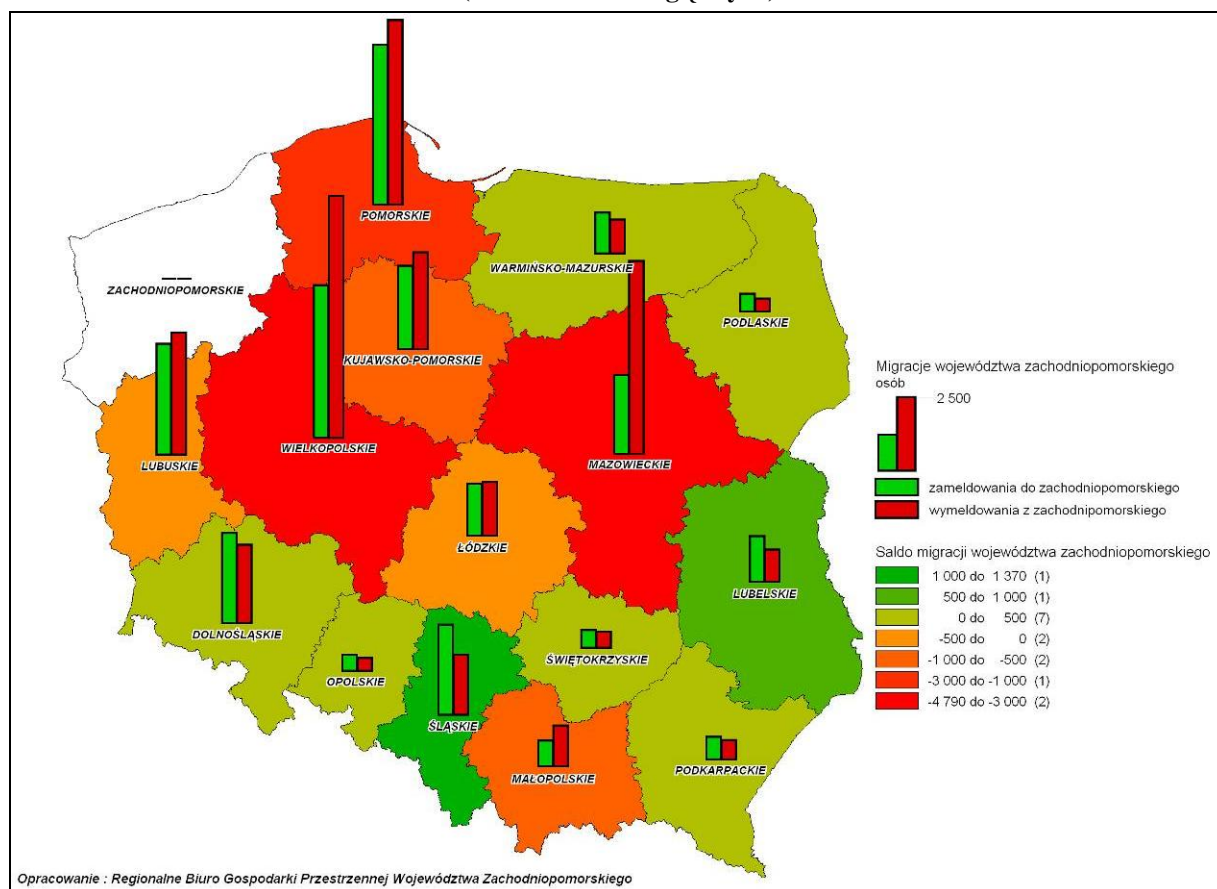
2.6.1. Migracje

Rzeczywisty spadek liczby ludności spowodowany był ujemnym saldem migracji. O ile saldo migracji zagranicznych było w miarę stałe (pomiędzy -683 a -190), o tyle znacznie wzrosło ujemne saldo migracji międzywojewódzkich: od -163 w roku 2000 do -1 545 w roku 2007 (przy czym liczba imigrantów była stała, podczas gdy wyraźnie wzrosła liczba emigrantów). Łącznie w latach 2000-2007 z przyczyn migracyjnych ubyło w województwie zachodniopomorskim 8 062 osoby w migracjach międzywojewódzkich i 3 210 w migracjach zagranicznych. W efekcie nawet stale dodatni przyrost naturalny nie był w stanie zrównoważyć odpływu mieszkańców.

Najwięcej osób wyprowadza się do województwa wielkopolskiego (w ciągu siedmiu lat ponad 10 tys.), mazowieckiego (8,2 tys.), pomorskiego (7,8 tys.) i lubuskiego (5,2 tys.). Z tymi województwami zachodniopomorskie ma również dodatnie saldo migracji.

Obserwując migracje wewnątrz województwa w przekroju gminnym zauważyć można wyraźne skupianie się ludności na dwóch obszarach: wokół Szczecina oraz wokół Koszalina i Kołobrzegu, przy czym dodatnie saldo migracji miały wyłącznie obszary wiejskie na tych terenach oraz miasta: Szczecin, Nowe Warpno i Sianów. Wśród terenów wiejskich, graniczących z Koszalinem i Szczecinem, gminy Stare Czarnowo i Manowo mają ujemne saldo migracji. Poza tymi obszarami dodatnie saldo migracji odnotowały nadmorskie tereny wiejskie gmin: Międzyzdroje, Dziwnów, Rewal, Kamień Pomorski i Darłowo, a także tereny wiejskie gmin Węgorzyno, Lipiany i Barlinek, w dużej mierze poprzez przeniesienie się części mieszkańców z miasta gminnego na teren wiejski tej samej gminy. W czterech miastach – Trzebiatowie, Białogardzie, Trzcińsku Zdroju, Chojnie i Bornem Sulinowie – wystąpiło dodatnie saldo migracji, a na terenach wiejskich tych gmin saldo ujemne. Pozostała część województwa ma ujemne saldo migracji. Pomimo wyraźnych trendów dezurbanizacyjnych (migracji mieszkańców dużych i średnich miast na tereny podmiejskie), Szczecin uzyskał dodatnie saldo migracji, ponieważ był miejscem napływu mieszkańców z innych terenów, głównie z mniejszych miast leżących w zachodniej części województwa. Znaczący należy jednak, że saldo migracji Szczecina od roku 2003 jest już ujemne.

**Rys. 6. Migracje międzywojewódzkie województwa zachodniopomorskiego w latach 2000-2007
(w liczbach bezwzględnych)**



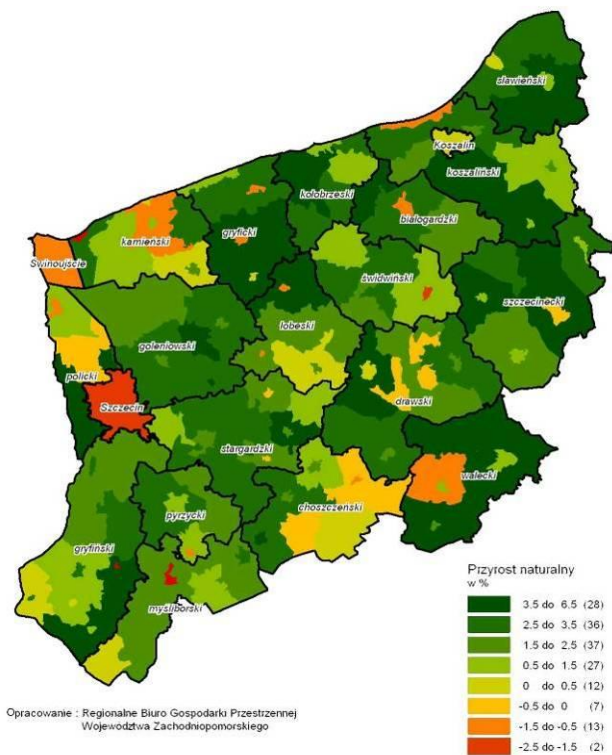
2.6.2. Przyrost naturalny

W latach 1999-2007 przyrost naturalny na terenie województwa był stale dodatni, mimo że łącznie w Polsce w latach 2002-2005 przyjmował on już wartości ujemne. W dużej mierze spowodowane to było stosunkowo dużym przyrostem naturalnym na terenach wiejskich województwa – od 3,5 na 1000 mieszkańców w roku 2000 do 1,9 w roku 2005. Wskaźnik ten kształtował się średnio o 1,9 powyżej średniej dla polskiej wsi. Również w miastach zachodniopomorskich (z wyjątkiem roku 2006) przyrost naturalny przyjmował wyższe wartości niż średnio w Polsce, mimo że przez pięć lat był ujemny.

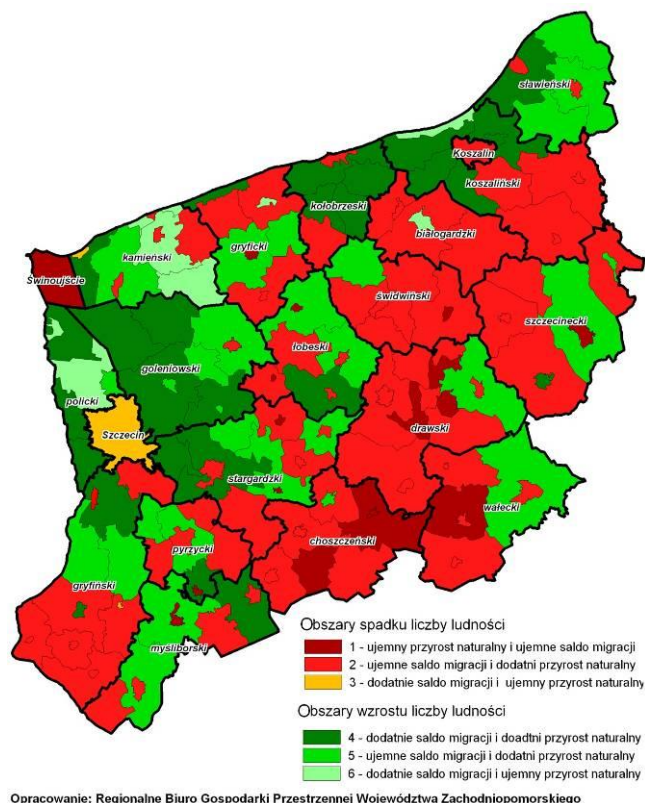
Na terenie województwa zmiany liczby mieszkańców są zróżnicowane przestrzennie i można wyróżnić obszary:

- 1) depopulacji, które
 - a) miały zarówno ujemne saldo migracji jak i ujemny przyrost naturalny (typ 1),
 - b) miały dodatni przyrost naturalny, ale przewyższało go ujemne saldo migracji (typ 2),
 - c) miały dodatnie saldo migracji, ale przewyższał je ujemny przyrost naturalny (typ 3)
- 2) wzrostu liczby ludności, które
 - a) miały zarówno dodatnie saldo migracji jak i dodatni przyrost naturalny (typ 4),
 - b) miały ujemne saldo migracji i przewyższający je dodatni przyrost naturalny (typ 5),
 - d) miały ujemny przyrost naturalny niwelowany dodatnim saldem migracji (typ 6).

Rys. 7. Przyrost naturalny w województwie zachodniopomorskim łącznie w latach 1998-2007



Rys. 8. Przyczyny zmian liczby ludności w latach 1998-2007



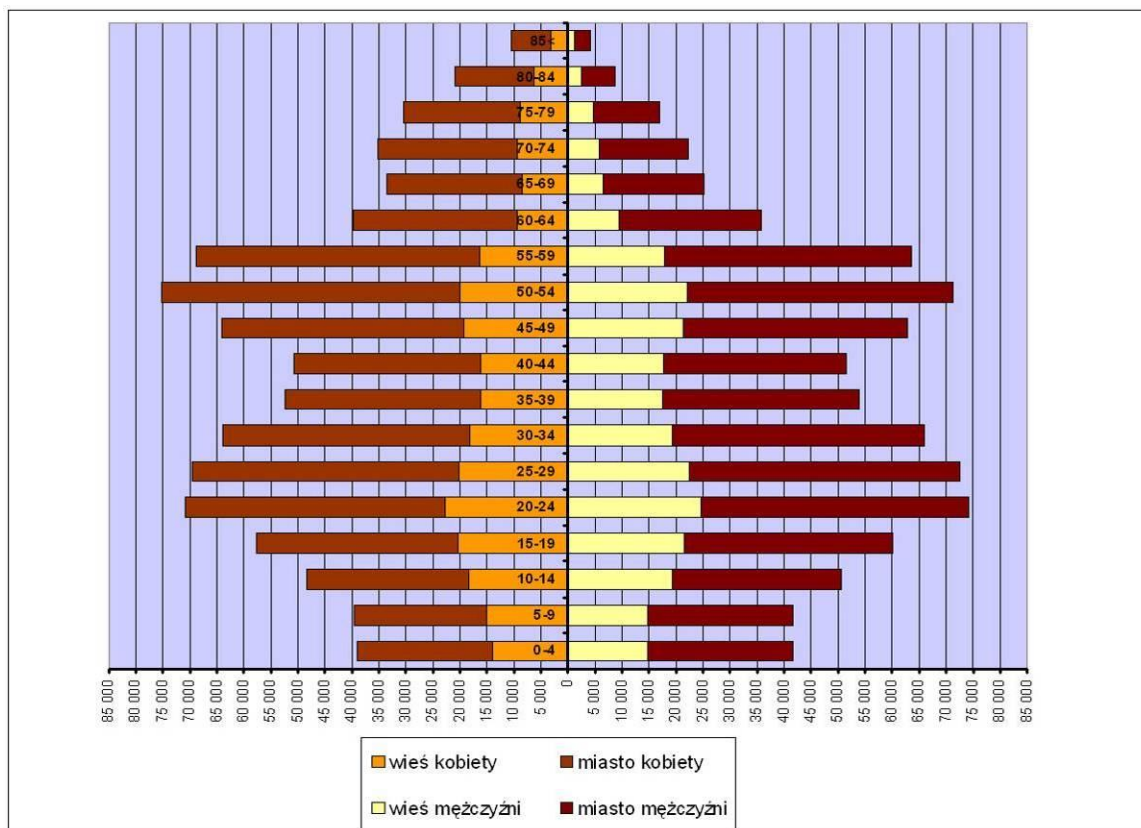
2.6.3. Struktura ludności według płci i wieku

W województwie zachodniopomorskim na 100 mężczyzn przypada 106 kobiet (w 2000 roku 105), przy czym widać wyraźną przewagę liczby kobiet w miastach na terenie całego województwa, gdzie wskaźnik feminizacji wynosi 109 (w 2000 roku 108). Jedynie w trzech bardzo małych miastach (Dobrzany, Ińsko, Polanów) liczba mężczyzn przewyższa liczbę kobiet.

Struktura wieku ludności województwa zachodniopomorskiego na tle kraju przedstawia się korzystnie. Ludność w wieku poprodukcyjnym stanowi 14,6% (średnia krajowa 16%); w wieku produkcyjnym jest 65,9% ludności (średnia krajowa 64,4%). Z tego 21,8% to osoby które osiągną wiek emerytalny za 10 lat, stanowią one 14,4 % ogółu ludności województwa. Wskaźnik obciążenia demograficznego, obliczony jako liczba ludności w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym, jest, po woj. dolnośląskim, najniższy w kraju i wynosi 51,7% (średnia krajowa 55,3%). Najliczniejszą grupą wiekową są osoby w wieku 50-54 lata; podobnie jak w województwie dolnośląskim, w zachodniopomorskim jest 8,6% osób w tej grupie wiekowej (średnio w Polsce 7,9%).

Problem stanowi mała liczba osób w wieku przedprodukcyjnym – 14,6% (średnia krajowa 16%). Roczники, które w ciągu najbliższych 10 lat przejdą w wiek produkcyjny, są mniej liczne od roczników, które w tym okresie osiągną wiek emerytalny, a więc wskaźnik zastąpienia ludności wyniesie 89,4% (niższy mają tylko województwa łódzkie i dolnośląskie); bez uwzględniania migracji za 10 lat odsetek ludności w wieku produkcyjnym spadnie do średniej krajowej (64,4%).

Rys. 9. Struktura wieku ludności województwa w 2007 r.

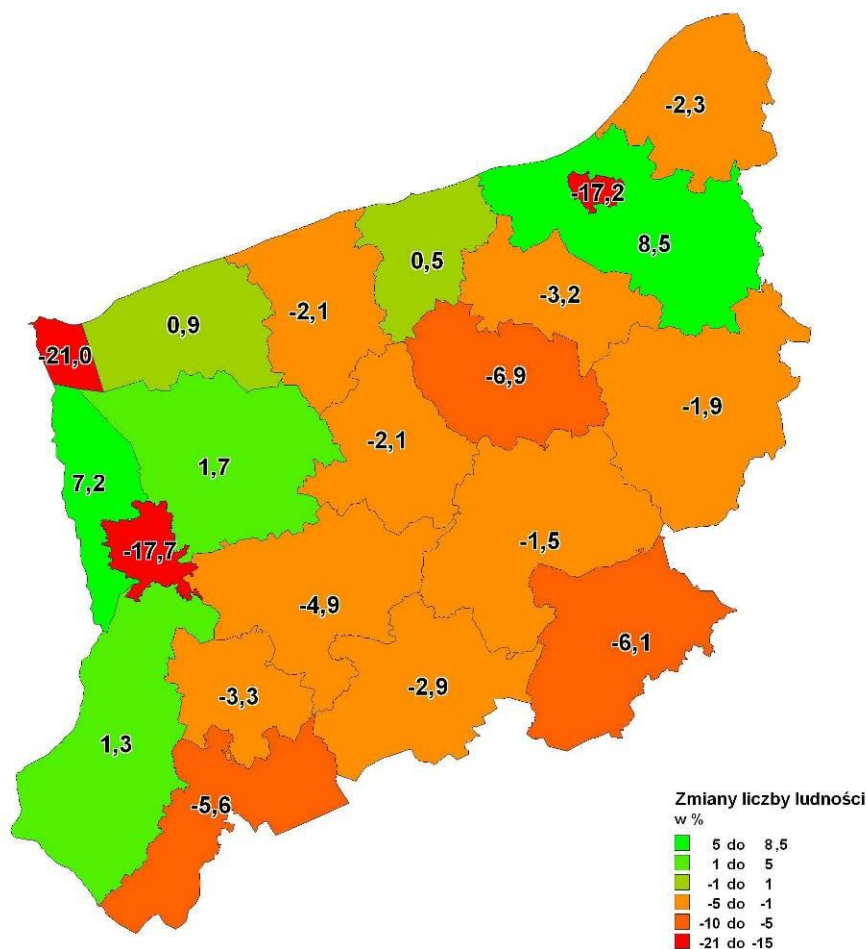


Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych GUS

2.6.4. Prognoza demograficzna

Prognoza demograficzna GUS na lata 2007-2035 przewiduje spadek liczby ludności województwa zachodniopomorskiego z 1 692 271 osób w roku 2007 do 1 580 131 osób w roku 2035 (o 6,6%). W tym okresie ludność Polski ma zmniejszyć się o 5,5%. Szybkość tego procesu będzie rosła w kolejnych latach: od 0,05% spadku liczby ludności w latach 2010-2015 do 2,5% w latach 2030-2035. Spadek liczby ludności najsilniej dotknie duże miasta. Powiaty grodzkie Szczecin, Koszalin i Świnoujście stracą 17-20% ludności.

Rys. 10. Prognoza demograficzna do roku 2030



Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego na podstawie danych GUS.

TABLICA III. LUDNOŚĆ	
Diagnoza	
§	Odpływ ludności do wszystkich sąsiednich województw i do Mazowsza
§	Spadek przyrostu naturalnego w dużych miastach
§	Starzenie się miast; duża liczba osób w wieku produkcyjnym (najliczniejsze roczniki 50-65 lat, których nie ma kto zastąpić na rynku pracy)
§	Skupianie się ludności wokół dużych miast, depopulacja wszystkich miast i peryferyjnych obszarów wiejskich
Kierunki	
∅	Wzrost konkurencyjności województwa
∅	Program migracyjny, „powrót z Anglii”, program repatriacyjny
∅	Zapewnienie obszarów do rozwoju budownictwa o niskiej intensywności do tworzenia przestrzeni prorodzinnych

TABLICA III. LUDNOŚĆ

- Ø Poprawa warunków mieszkaniowych w miastach poprzez wpływ na odpowiednią strukturę i intensywność zabudowy
- Ø Rozwój systemu przedszkolnego, pomoc dla matek w powrotach do pracy, praca w domu, polityka prorodzinna
- Ø Przenoszenie jednostek wojskowych z Polski centralnej w okolice poligonu drawskiego
- Ø Rozwój turystyki na pojezierzach
- Ø Zmiana struktury opieki społecznej i medycznej nastawiona na wzrastającą liczbę osób starszych

2.7. Sieć osadnicza

Ø Mapa 11. Sieć osadnicza i jej dostępność – uwarunkowania

W województwie zachodniopomorskim znajduje się 3 122 miejscowości: 63 miasta i 3 060 wsi skupionych w 1 635 sołectwach. Średnia wieś liczy 172 mieszkańców. Odsetek ludności miejskiej (68,9%) jest wyższy niż średni wskaźnik krajowy, który wynosi 61,2%. Województwo zachodniopomorskie znajduje się na trzecim miejscu w Polsce, po śląskim i dolnośląskim, pod względem wskaźnika urbanizacji. W samym Szczecinie mieszka 24,2% mieszkańców województwa, większy odsetek skupienia w największym mieście posiadają jedynie województwa: mazowieckie, łódzkie i podlaskie.

W porównaniu z rokiem 2000 liczba mieszkańców miast województwa zachodniopomorskiego zmniejszyła się o 17 435 osób, pomimo że w tym okresie przybyło jedno miasto (1 stycznia 2004 roku prawa miejskie uzyskał Dziwnów). W tym okresie liczba ludności wiejskiej zwiększyła się o 11 771 osób. Spowodowane jest to osiedlaniem się mieszkańców miast na terenach podmiejskich. Tylko wokół Szczecina tereny wiejskie odnotowały w latach 2000-2007 dodatnie saldo migracji 11 000 osób, z czego prawie połowa przypadła na gminę Dobra.

Tab. 8. Ludność miejska według województw

Województwo	Liczba ludności ogółem (2007)	Liczba ludności miejskiej (2007)	Odsetek ludności miejskiej (2007)	Liczba ludności największego miasta (2006)	Odsetek ludności największego miasta (2006)
dolnośląskie	2 878 410	2 033 536	70,6	634 630	22,1
kujawsko-pomorskie	2 066 136	1 262 577	61,1	363 468	17,6
lubelskie	2 166 213	1 008 656	46,6	353 483	16,3
lubuskie	1 008 481	643 941	63,9	125 504	12,4
łódzkie	2 555 898	1 647 086	64,4	760 251	29,7
małopolskie	3 279 036	1 619 751	49,4	756 267	23,1
mazowieckie	5 188 488	3 356 370	64,7	1 702 139	32,8
opolskie	1 037 088	544 395	52,5	127 602	12,3
podkarpackie	2 097 338	850 665	40,6	163 508	7,8
podlaskie	1 192 660	710 098	59,5	294 830	24,7
pomorskie	2 210 920	1 474 874	66,7	456 658	20,7
śląskie	4 654 115	3 647 193	78,4	314 500	6,8
świętokrzyskie	1 275 550	578 969	45,4	207 188	16,2
warmińsko-mazurskie	1 426 155	855 183	60,0	174 941	12,3
wielkopolskie	3 386 882	1 918 047	56,6	564 951	16,7
zachodniopomorskie	1 692 271	1 165 544	68,9	409 068	24,2
Polska	38 115 641	23 316 885	61,2	x	x

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych GUS

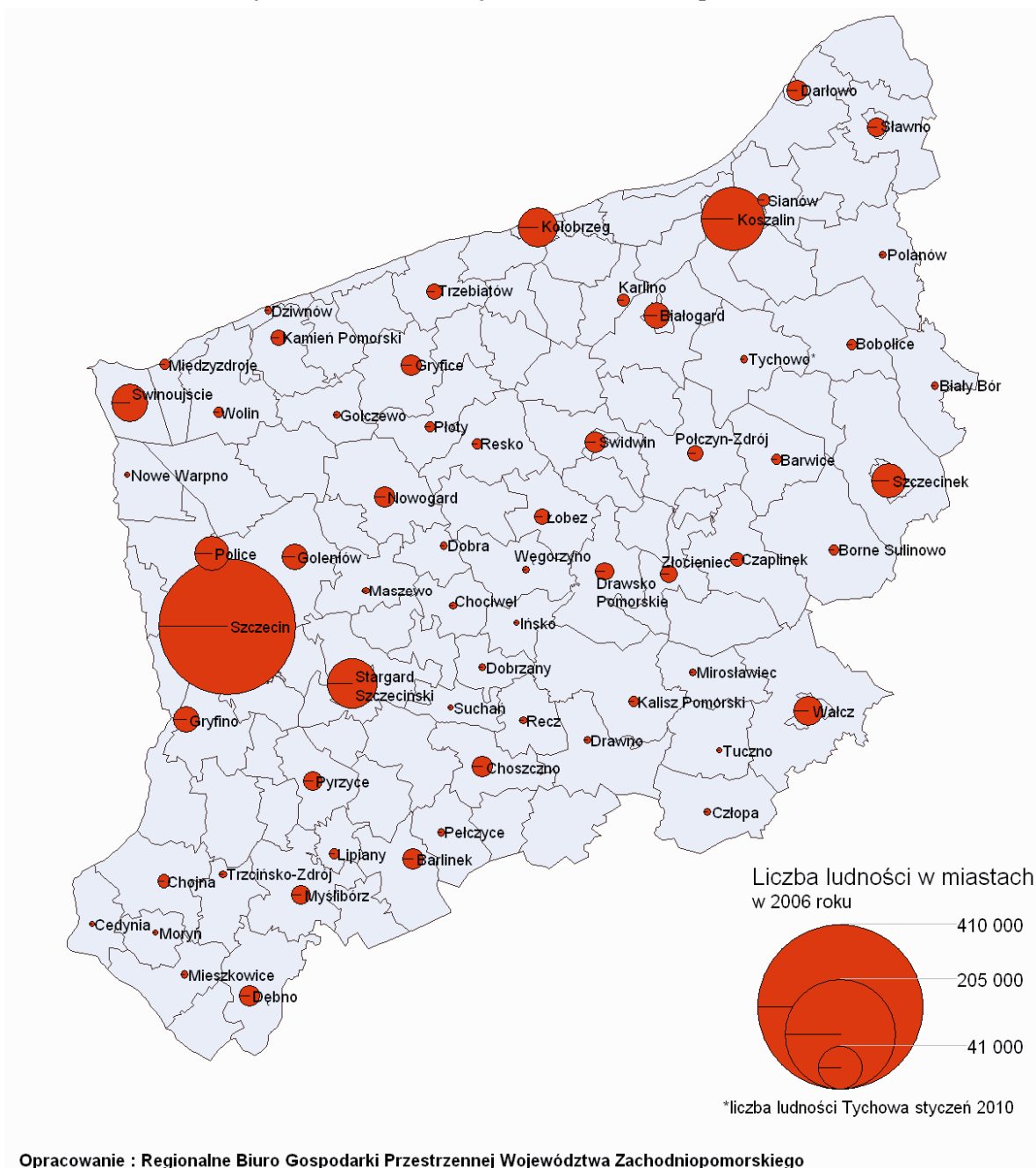
Wśród 63 miast województwa zachodniopomorskiego przeważają miasta małe (poniżej 20 tys. mieszkańców) i bardzo małe (poniżej 10 tys.). 52 miasta (82%) liczą mniej niż 20 tys. mieszkańców, z czego 31 nie przekracza 5 tysięcy. W małych miastach mieszka 19% mieszkańców województwa i 28% ludności miejskiej.

W województwie jest 9 średnich miast (od 20 do 100 tys. mieszkańców) zamieszkałych przez niemal taką samą liczbę mieszkańców co 51 miast małych.

Dwa duże miasta – Szczecin i Koszalin – skupiają 30% mieszkańców województwa i 44% ludności miejskiej. W 11 miastach małych i średnich mieszka połowa populacji województwa.

Rozkład przestrzenny miast jest dość równomierny, jednakże 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.

Rys. 11. Sieć miast w województwie zachodniopomorskim



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) zakładamy, że każde miasto posiada obszar, który obsługuje ze względu na posiadane 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 62 miast województwa. W badaniu analizowano występowanie 21 rodzajów usług takich jak: targi międzynarodowe, filharmonia, teatr, szkoła wyższa, centrum i galeria handlowa, basen kryty, urząd skarbowy, muzeum, sąd rejonowy, protetyka słuchu, kino, przedmioty ortopedyczne, Polskie Składy Budowlane, pielęgnarska opieka długoterminowa (domowa), optyka okularowa, hotel, szpital, Plus GSM i Orange, sklep Biedronka, PKO BP lub Pekao S.A., 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 – ośrodek metropolitalny, następnie Koszalin – krajowy ośrodek równoważenia rozwoju. W sieci osadniczej województwa można w dalszej kolejności wyróżnić 5 ośrodków regionalnych: Świnoujście, Kołobrzeg, Stargard Szczeciński, Wałcz i Szczecinek. Wszystkie one 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.

Wyznaczając dostępność czasową drogami kołowymi do 7 najważniejszych ośrodków miejskich oraz dodatkowo do Gorzowa i Słupska, zauważamy, że środkowa i południowo-zachodnia część województwa znajduje się poza godzinnym zasięgiem dostępu do tych miast. Obszar ograniczonej dostępności obejmuje aż 30% powierzchni województwa i jest zamieszkały przez ok. 12% ludności województwa.

Program rozwoju sił zbrojnych RP 2007-2012 zakłada wyprowadzanie garnizonów z dużych aglomeracji miejskich i przenoszenie ich w pobliże poligonów. Stwarza to szansę na zwiększenie potencjału ludnościowego w rejonie poligonu drawskiego i wzrost znaczenia ośrodków miejskich na tym obszarze. Skupienie jednostek wojskowych w Drawsku Pomorskim, miałyby duży wpływ na wzrost znaczenia tego miasta w strukturze sieci osadniczej. Drawsko, razem z komplementarnym ośrodkiem obsługi ludności Złocińcem, mogłoby stworzyć ośrodek o znaczeniu ponadpowiatowym.

Mapa 12. Struktura funkcjonalno-przestrzenna

TABLICA IV. SIEĆ OSADNICZA	
Diagnoza	
§	Acentralny układ sieci osadniczej, polaryzacja sieci w dwóch obszarach; słaba dostępność dużej części województwa do głównych miast
§	Słabe powiązania wschodniej części województwa (Wałcz, Szczecinek)
§	Niekontrolowane rozlewanie się miast; wzrost transportochłonności i kosztów kongestii obszarów aglomeracyjnych
§	Niedostosowanie infrastruktury technicznej drogowej i społecznej do kierunków przemieszczania się ludności
§	Wyludnianie się miast
§	Słaba sieć osadnicza w centralnej części województwa, brak istotnych ośrodków miejskich, ale znaczący potencjał zespołu miast Pojezierza Drawskiego
§	Regres społeczno-gospodarczy w centralnej części województwa
§	Wyludnianie się miast małych i średnich, peryferyjne położenie i słaba dostępność miast położonych poza Szczecińskim Obszarem Metropolitalnym i aglomeracją koszalińską

TABLICA IV. SIEĆ OSADNICZA

Kierunki

- Ø Wspieranie rozwoju Szczecina i Koszalina jako biegunów wzrostu – dyfuzja impulsów rozwojowych z biegunów wzrostu na pozostałe obszary (centra innowacyjności, inkubatory przedsiębiorczości, poprawa dostępności drogowej, teletechnicznej i innowacyjnej, informacyjnej)
- Ø Poprawa spójności terytorialnej wewnątrz województwa poprzez poprawę dostępności miast położonych peryferyjnie względem dużych ośrodków
- Ø Poprawa dostępności centralnej części województwa (drogi krajowe nr 10 i nr 20), przywrócenie połączeń kolejowych do Wałcza (odcinek Kalisz Pomorski–Wałcz–Piła)
- Ø Poprawa spójności sieci osadniczej województwa z Polską, Europą, Regionem Morza Bałtyckiego
- Ø Poprawa dostępności zwłaszcza miast położonych peryferyjnie względem dużych ośrodków
- Ø Rewitalizacja centrów miast, wzrost atrakcyjności centrów miast (przestrzenie publiczne, warunki mieszkaniowe itp.)
- Ø Planowanie zintegrowane całych obszarów aglomeracyjnych (wraz z komunikacją aglomeracyjną)
- Ø Zapewnienie usług podstawowych w ośrodkach lokalnych w celu ograniczenia transportochłonności układu osadniczego
- Ø Wspieranie mieszkalnictwa społecznego i komunalnego w miastach
- Ø Rozwój Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wraz ze Świnoujściem
- Ø Wspieranie policentrycznej sieci osadniczej dla wyrównywania dostępu do usług, pracy i impulsów rozwojowych
- Ø Stworzenie ośrodka bipolarnego Drawsko-Złocieniec o znaczeniu regionalnym
- Ø Wykreowanie bipolarnego ośrodka Koszalin-Kołobrzeg
- Ø Wykreowanie ośrodka rozwoju w centralnej części województwa; integracja miast Drawsko Pomorskie, Świdwin, Łobez, Polczyn-Zdrój, Złocieniec, Czaplinek, poprawa dostępności do usług i uelastycznienie rynku pracy na tym obszarze; komplementarna obsługa ludności; lokalizacja usług publicznych
- Ø Starania (lobbing polityczny i regionalny) o przeniesienie jednostek wojskowych w okolice poligonu drawskiego, w ramach „Programu rozwoju Sił Zbrojnych RP”
- Ø Program dla małych i średnich miast: wspieranie mieszkalnictwa społecznego i komunalnego oraz innowacyjnej gospodarki (dziedziny biznesu opartego o popyt pozalokalny, e-biznes)
- Ø Dyfuzja innowacji z centrów innowacyjności (lokalne centra innowacyjności, infrastruktura innowacyjności)
- Ø Wsparcie rozwoju usług nierynkowych

2.8. Dziedzictwo kulturowe i ład przestrzenny

2.8.1. Krajobraz kulturowy województwa

ŹMapa 13. Obiekty zabytkowe

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

Elementy dziedzictwa kulturowego decydujące o cechach krajobrazu zachodniopomorskiego

Tereny średniowiecznych miast

Większość miast województwa posiada średniowieczne metryki (XIII-XV w.) i czytelne elementy przestrzenne wywodzące się z czasów lokacji. W planach miast wyróżnia się: centralny rynek z ratuszem, położony w sąsiedztwie kościoła miejskiego oraz regularne kwartały z zabudową mieszczańską. Zachowane obiekty architektoniczne tego okresu to mury obronne lub ich fragmenty, budowle sakralne, nieliczne ratusze (np. w Szczecinie, Kamieniu Pomorskim, Stargardzie Szczecińskim, Chojnie, Trzcińsku-Zdroju) i domy mieszczańskie (np. w Trzebiatowie, Stargardzie Szczecińskim).

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.

Średniowieczne systemy obronne

Pozostałości średniowiecznych obwarowań miast należą do bardziej charakterystycznych zabytkowych dzieł Pomorza Zachodniego. Na system fortyfikacji składały się mury obwodowe z budowlami obronnymi wzniesione z kamienia i/lub cegły oraz wały ziemne i fosy. Zachowały się one w całości lub we fragmentach w 32 miastach, głównie w części zachodniej i pasie nadmorskim. Jest to zespół unikalny na skalę kraju pod względem ilości obiektów i ich walorów zabytkowych.

Do grupy najpełniej zachowanych należą mury w Moryniu, Maszewie, Mieszkowicach, Pyrzycach i Trzcińsku-Zdroju. Do najbardziej okazałych, z bramami i basztami, należą obwarowania w Stargardzie Szczecińskim, Pyrzycach, Chojnie i Trzcińsku-Zdroju. W innych miastach, jak np. w Kamieniu Pomorskim, Nowogardzie, Trzebiatowie, Gryficach, Goleniowie, Choszcznie, Reczu, Białogardzie, Świdwinie, Drawsku Pomorskim, Koszalinie, Darłowie, Sławnie, Gryfinie, Barlinku czy Myśliborzu, z dawnych fortyfikacji pozostały odcinki murów, pojedyncze bramy lub baszty.

Wszystkie średniowieczne miejskie budowle obronne są wpisane do rejestru zabytków.

Architektura sakralna

Większość zabytkowych budowli sakralnych województwa zachodniopomorskiego wpisanych jest do rejestru zabytków, część najpóźniejszych (z XIX w.) znajduje się w ewidencji zabytków. Z okresu średniowiecza zachowało się ok. 50 miejskich i 400 wiejskich kościołów.

Kościół granitowy (XIII-XIV w.) – z kościołów wznoszonych z regularnych, granitowych kwadr zachowało się około 100. Zasięg ich występowania wyznacza linia od Kamienia Pomorskiego przez Kołbacz po tereny Nowej Marchii, gdzie występują najliczniej. Wyjątkiem są kościoły w pasie pobrzeża, np. w Gosławiu i Sadlnie (gm. Trzebiatów). Do najstarszych miejskich świątyń granitowych należą obiekty

w Baniach, Gryfinie, Moryniu, Widuchowej. Kościoły wiejskie tej grupy najliczniej występują w południowo-zachodniej części województwa, oraz w okolicach Szczecina.

Gotyckie ceglane fary miejskie (koniec XIII-XV w.) – zachowane są w większości ośrodków miejskich o średniowiecznej metryce. Halowe i bazylikowe kościoły z monumentalnymi wieżami, np. w Szczecinie, Stargardzie Szczecińskim, Chojnie, Chociwlu, Nowogardzie, Goleniowie, są w krajobrazie miast istotnymi dominantami historycznymi i przestrzennymi.

Gotyckie kościoły wiejskie (XV-pocz. XVI w.) – wznoszone były z nieobrobionego kamienia lub/oraz z cegły. Wiele z nich w XIX w. przebudowano (poddano regotyżacji). Lokowane w centrum wsi kościoły pozostały do dziś ich dominantami, postrzeganymi z dalekich perspektyw.

Kościół szkieletowe/ryglowe (XVI-koniec XVIII w.) – wyróżniająca się grupa ponad 70 obiektów, głównie wiejskich, budowanych w drewnianej konstrukcji szkieletowej, najliczniej występujących w części centralnej i w rejonach północno-wschodnich województwa. Jest to zespół pod względem ilości i walorów artystycznych unikalny w kraju. Do najstarszych należą kościoły w: Krupach (pow. sławieński), Pomianowie i Kowalkach (pow. białogardzki), Starogardzie Łobeskim (pow. łobeski), Dżisnej (pow. goleniowski).

Barokowo-klasycystyczne kościoły (XVIII w.) – występują stosunkowo nielicznie, spotkamy w rejonie Myśliborza oraz na ziemi wałeckiej (historycznie w granicach Królestwa Polskiego). Nurt klasycyzmu reprezentują np. kościół w Kaliszu Pomorskim, rotunda w Gawrońcu (gm. Połczyn-Zdrój) i kościół w Czaplunku, wzniesiony na planie krzyża greckiego.

Kościół neostylowe (neoromańskie i neogotyckie) (poł. XIX-pocz. XX w.) – to najliczniejsza grupa obiektów sakralnych występująca na całym obszarze. Duża część z nich nie jest wpisana do rejestru zabytków.

Założenia poklasztorne – na terenie województwa zachodniopomorskiego, na skutek wprowadzenia w 1534 r. reformacji i sukcesywnej likwidacji zakonów, zabudowania klasztorne zachowały się stosunkowo nielicznie.

Z wielu historycznych założeń pozostały tylko reliktury archeologiczne (np. Białoboki, Trzebiatów, Wyszaków, Recz, Szczecin, Bukowo Morskie gm. Darłowo).

Do najcenniejszych zachowanych należą: założenia pocysterskie w Kołbaczu (gm. Stare Czarnowo), Bierzwniku, Marianowie, Cedyni, Pełczycach oraz kościół cysterek w Koszalinie (ob. kościół prawosławny); związane z templariuszami i joannitami kaplice w Rurce (gm. Chojna) i Chwarszczanach (gm. Boleszkowice), poddominikański klasztor w Myśliborzu, poaugustiańskie założenia w Jasienicy (gm. Police), Chojnie, Pyrzycach.

Do rejestru zabytków wpisanych jest ok. 770 budowli sakralnych.

Na terenie dawnej komandorii templariuszy z kaplicą w Chwarszczanach utworzono Park Kulturowy Chwarszczany.

Osiedle katedralne w Kamieniu Pomorskim zostało uznane za pomnik historii.

Zamki

Średniowieczne i renesansowe zamki (książęce, rycerskie, zakonne) stanowią dominanty kulturowe i krajobrazowe, są także materialnym źródłem informacji o historii Pomorza, dynastii, czy religii od XIII wieku.

Do grupy o wartości ponadregionalnej należą zamki władców księstwa pomorskiego, zakonów rycerskich i rodów rycerskich w: Szczecinie, Darłowie, Pęzinie (gm. Stargard Szcz.), Świdwinie, Krağu (gm. Polanów), Płotach, Tucznie, Swobnicy (gm. Banie), Szczecinku, Połczyn-Zdroju.

Do obiektów o znaczeniu ponadlokalnym zaliczyć można znacznie więcej budowli, jak np.: zamek w Starym Drawsku, w Dobrej (k. Nowogardu), Golczewie, a także zachowane relikty np. w Drawnie, Krępczewie (gm. Dolice), Szadzku (gm. Dobrzany), Złocieńcu, Resku, Nowogardzie.

Do rejestru zabytków wpisane są 23 zamki.

Założenia rezydencjalne

Dwory, pałace – sytuowane w otoczeniu parków i zabudowań folwarcznych, wpisane są w krajobraz wielu wsi. Najliczniej zachowały się neostylowe budowle XIX-wieczne, ale występują też starsze rezydencje. Do obiektów o znaczeniu ponadregionalnym zalicza się XVIII-wieczne zespoły w: Świerznie (w konstrukcji ryglowej), Stolcu (gm. Dobra k. Szczecina), Strzmielu (gm. Radowo Małe). Znaczenie ponadlokalne mają budowle o wyrazistych formach stylowych, np. w: Trzebiatowie, Siemczynie (gm. Czaplinek), Trzygłowie i Rybokartach (gm. Gryfice), Darskowie (gm. Złocieniec), Parsowie (gm. Biesiekierz), Przelewicach, Naclawiu (gm. Polanów), Koziej Górze (gm. Karlino), Podwilczu (gm. Białogard), Strzekęcinie (gm. Świeszyno), Ramlewie (gm. Gościno) i wiele innych.

W województwie znajduje się około 660 pałaców i dworów. Aktualnie do rejestru zabytków wpisanych jest ok. 250 obiektów tego typu.

Parki – wśród historycznych kompozycji dominują założenia typu krajobrazowego z XIX w. zakładane w otoczeniu rezydencji; występują też parki o elementach układu XVIII-wiecznego. Posiadają one bogatą roślinność, poza gatunkami rodzimymi, także egzotyczną (m.in. w Przelewicach, Kłodzinie). Zachowane są także parki miejskie (m.in. w Szczecinie) oraz uzdrowiskowe m.in. w Świnoujściu i Polczynie-Zdroju.

Na terenie województwa jest ponad 1000 historycznych parków, z tej liczby ok. 700 wpisanych do rejestru zabytków.

Cmentarze

W otoczeniu wszystkich kościołów, aż do XIX w., sytuowane były cmentarze. W późniejszym okresie lokalizowano je poza zabudowaniami. Zakładane były cmentarze wyznaniowe, komunalne i rodowe. Większość zabytkowych cmentarzy na Pomorzu Zachodnim należała do gmin luterańskich, część do gmin żydowskich, nieliczne do innych wyznań. Z okresu wojen pozostały cmentarze wojenne i przyszpitalne. Na większości z nich nie zachowały się obiekty sepulkralne. Najwspanialszą i największą nekropolią województwa, z zachowaną kompozycją i licznymi obiektami budowlanymi i nagrobkami, jest Cmentarz Centralny w Szczecinie.

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 jest to m.in. zespół XIX-wiecznej zabudowy śródmieścia i tzw. Nowego Miasta, o unikatowym planie z licznymi placami i gwiaździste 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 Szczecińskim, 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.

Układy ruralistyczne

Wsie o metryce średniowiecznej, o czytelnych układach lokacyjnych placowych (okolnicowych, owalnicowych) i ulicowych, z zabudową zagrodową z XIX w. zachowały się stosunkowo licznie. Z ryglowej zabudowy tworzącej malownicze zespoły w wioskach dorzecza Odry, Regi, Parsęty, pozostały relikty. Dobrze zachowane historyczne układy dużych wsi chłopskich, z charakterystycznymi czworobocznymi zagrodami, występują na najurodzajniejszych ziemiach pasa nadmorskiego (m.in. na Równinie Gryfickiej i Sławieńskiej) i Niziny Szczecińskiej oraz na obszarach należących do czasu Reformacji do klasztorów (pas nadmorski, nadodrzański, tereny dawnej Nowej Marchii oraz okolice Darłowa).

Dotychczas ochroną prawną w formie wpisu do rejestru zabytków nie został objęty żaden z zabytkowych układów ruralistycznych, a jedynie kilka zagród i ok. 20 chałup.

Architektura uzdrowiskowa

Zespoły zabudowy kurortowej z koniec XIX – pocz. XX w., realizowanej według najlepszych wzorów architektury szwajcarskiej i południowoniemieckiej, zachowane są głównie w pasie nadmorskim w: Świnoujściu, Międzyzdrojach, Rewalu, Dziwnowie, Ustroniu Morskim, Kołobrzegu, Mielnie, Darłównu, a także w Połczynie-Zdroju.

Ochroną w formie wpisu do rejestru zabytków objęto dzielnicę nadmorską w Świnoujściu oraz ok. 40 pensjonatów w innych ww. miejscowościach.

Nowożytne fortyfikacje

Położenie województwa zachodniopomorskiego na wschodnich obrzeżach dawnych Prus i dawnego państwa niemieckiego implikowało realizację na tym obszarze budowli obronnych. Powstałe w XVII-XVIII w., budowane były przez Szwedów, m.in. w Szczecinie i Kołobrzegu. W Świnoujściu w ciągu XIX stulecia powstał potężny system fortyfikacji złożony z czterech fortów, szaniców, baterii rozmieszczonych po obu stronach Świny i wzdłuż Bałtyku. Forty te (zachowane trzy) stanowią jedno z ważniejszych dzieł dziewiętnastowiecznej inżynierii wojskowej na terenie Polski. W okolicy Wałcza w latach trzydziestych XX w. założono linię umocnień zw. Wałem Pomorskim (około 199 km, całkowita długość 290 km). Monumentalne budowle, w tym kilkukondygnacyjne schrony połączone korytarzami, zachowały się zwłaszcza w okolicach Strzalin i Zdbic.

Z obiektami wojskowymi związane są osiedla koszarowe powstałe w drugiej połowie XIX i latach trzydziestych XX w., m.in. w Szczecinie, Stargardzie Szczecińskim, Mrzeżynie i Rogowie (gm. Trzebiatów), Białej Górze (gm. Międzyzdroje), Świnoujściu oraz Bornem Sulinowie.

Do rejestru zabytków wpisane są m.in.: forty w Świnoujściu, fortyfikacje w Kołobrzegu, jaz na Piławie na linii Wału Pomorskiego.

Niektóre założenia koszarowe podlegają ochronie na mocy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, m.in. w: Szczecinie, Mrzeżynie, Rogowie, Bornem Sulinowie.

Zabytki techniki

Do najbardziej reprezentatywnych zabytków techniki i przemysłu województwa należą:

- stocznie, z których zachowały się kompleksy budowli i urządzeń o walorach zabytkowych w Szczecinie i Świnoujściu;
- tereny portowe – rozległe obszary nadwodne z elewatorami, systemem przeładunków (nabrzeży, basenów, żurawi portowych) m.in. w Szczecinie na Łasztowni, Kołobrzegu;
- latarnie morskie – na wybrzeżu morskim istnieje siedem XIX-wiecznych latarni morskich, w: Jarosławcu (gm. Postomino), Darłównu (gm. Darłowo), Gąskach (gm. Mielno), Kołobrzegu, Niechorzu (gm. Rewal), Wisielce (gm. Wolin), Świnoujściu;
- system urządzeń hydrotechnicznych na Odrze – zbudowane na pocz. XX w., m.in.: śluzy, przepusty wałowe i stacje pomp; budowle hydrotechniczne na dolnej Odrze wzbogacają krajobraz i tworzą warunki funkcjonowania środowiska przyrodniczego Parku Krajobrazowego Doliny Dolnej Odry;
- elektrownie wodne – zachowały architekturę i wyposażenie, budowane w latach trzydziestych XX w. na Redze (Trzebiatów, Lisowo, Prusinowo, Smolećcin), w dorzeczu Parsęty (Niedalino, Rościno, Rosnowo) oraz w Borowie (gm. Kalisz Pomorski) – na kanale Prostyni;
- obiekty dokumentujące rozwój komunikacji: drogi, kolej normalno- i wąskotorowa, mosty, wiadukty, autostrada, lotniska; w ewidencji konserwatorskiej widnieje ponad 80 zespołów zabudowań kolejowych, ok. 30 budynków dworcowych, ok. 40 kolejowych wież wodnych, ok. 30 mostów i wiaduktów na liniach normalno- i wąskotorowych; występują też inżynierskie budowle drogowe, w tym odcinek autostrady Berlin-Królewiec z lat 30. i 40. XX wieku, o długości 27 km, biegnący od Kołbaskowa – jest nieukończoną, betonową drogą, planowo dwupasmową, z wieloma wiadukami i zjazdami;
- układy drożne – z zachowanym historycznym przebiegiem, nawierzchnią (często brukową) i obsadzeniami alejowymi, stanowią formę podziału wielkoobszarowych użytków rolnych i umożliwiają ekspozycję sylwet i dominant architektonicznych miast i wsi.

Do rejestru zabytków wpisano 89 budowli i zespołów zabytków techniki, m.in: linie kolejki wąskotorowej relacji Gryfice – Trzebiatów, Koszalin – Świelino oraz Stargard – Ińsko, elewatory portowe w Kołobrzegu i Szczecinie, zespoły portu wolnocłowego w Szczecinie i stoczni w Świnoujściu, latarnie morskie w Świnoujściu i Niechorzu.

Relikty osadnictwa pradziejowego

Do chwili obecnej badaniami powierzchniowymi wykonanymi w ramach Archeologicznego Zdjęcia Polski objęto około 90% powierzchni województwa zachodniopomorskiego. Na krajobraz archeologiczny województwa składa się ponad 35 000 stanowisk archeologicznych. Są to przede wszystkim relikty związane z miejscem zamieszkania (ślady i punkty osadnicze, osady, grodziska o własnej formie terenowej) bądź pochówku (cmentarzyska różnego obrządku, w tym z grobami kurhanowymi, które posiadają czytelne w krajobrazie formy w postaci wyniesień, pagórków, kopców).

370 stanowisk wpisanych jest do rejestru zabytków, wśród nich 238 grodzisk, 66 osad, 19 cmentarzysk kurhanowych, 16 cmentarzysk płaskich, 15 pojedynczych kurhanów i innych, m. in. obozowisk, miejsc kultu, grobowców, warzełń soli, traktów handlowych.

Ochrona dziedzictwa i krajobrazu kulturowego

Ochrona zabytkowego dziedzictwa kulturowego realizowana jest przez organy rządowe jak i samorządowe. Ustawowymi formami ochrony są:

- wpisanie do rejestru zabytków (decyzją wojewódzkiego konserwatora zabytków),
- utworzenie parku kulturowego (uchwałą samorządu gminy),
- uznanie za pomnik historii (rozporządzeniem prezydenta RP),
- ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (uchwałą samorządu).

Ustanowiona dotychczas ochrona prawna obejmuje tylko część dziedzictwa i krajobrazu kulturowego województwa z kwalifikującego się do zachowania ze względu na zabytkowe walory.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa określa zasady kształtowania struktury przestrzennej województwa w długim horyzoncie czasowym. Podstawą jego formułowania jest dążenie do zrównoważonego rozwoju uwzględniającego różnorodne elementy, w tym ochronę i racjonalne zagospodarowanie walorów środowiska kulturowego i krajobrazu w rozwoju społecznym i gospodarczym.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego przedstawi perspektywiczny projekt ochrony dziedzictwa kulturowego, którego celem jest zachowanie tożsamości kulturowej regionu i zasadniczych cech jego krajobrazu. Projekt zakłada zbudowanie systemu obszarów kulturowych chronionych w powiązaniu z systemem ochrony przyrody, przy założeniu, że obie formy będą się uzupełniać. System ten ma służyć integracji programów ochrony i kształtowania środowiska w przestrzeni geograficznej województwa, jako części systemu ogólnopolskiego, oraz tworzyć podstawy do integracji działań służb ochrony zabytków i przyrody. Stworzenie takiego systemu jest wymogiem wynikającym ze zobowiązań wobec UE oraz określonym w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju.

Ochrona charakterystycznych fragmentów krajobrazu kulturowego i elementów dziedzictwa kulturowego wskazanych w planie wojewódzkim winna być uwzględniana w ustaleniach studiów uwarunkowań gminy i miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Bez respektowania przez lokalne samorządy proponowanego systemu ochrony obszarowej krajobrazu województwa pozostanie ów system martwym zapisem.

Do planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego zostaną opracowane katalogi kluczowych elementów krajobrazu podlegających ochronie w poszczególnych wyznaczonych parkach i obszarach kulturowych.

Budując projekt systemu ochrony krajobrazu kulturowego zaproponowano utrzymanie specyficznej „fizjonomii” obszarów (założeń urbanistycznych, ruralistycznych, krajobrazów) o cechach wyróżniających w skali regionu czy kraju oraz o cechach swoistych dla poszczególnych ziem województwa zachodniopomorskiego. Powierzchnia tych obszarów wynosi łącznie około 31 % terenu województwa.

Kierując się ustawową definicją krajobrazu kulturowego¹ oraz parku kulturowego², a także realizując cele i zadania wojewódzkiego programu opieki nad zabytkami (m.in. integracja ochrony zabytków i przyrody), wskazano obszary uznane za godne objęcia ochroną w formie parku kulturowego. Skupiają one walory krajobrazowe, kulturowe i przyrodnicze i w związku z tym część z nich należy do obszarów wnioskowanych do objęcia ochroną także na mocy przepisów o ochronie przyrody.

Postanowiono ograniczyć powierzchnię projektowanych parków kulturowych do powierzchni, dla której sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego jest możliwe do przeprowadzenia przez gminę. Wskazano łącznie 43 takie obszary.

Jednocześnie rozwinięto ideę obszarów kulturowych (wskazanych do ochrony w planie województwa zachodniopomorskiego z 2002 r.), zajmujących znaczne przestrzenie położone na terenie kilku gmin, które – w celu odróżnienia od „małych” parków – nazwano parkami/obszarami kulturowo-krajobrazowymi. Wskazano 30 takich obszarów, m.in. zachodniopomorski pas nadmorski – obszar, na którym występują elementy najbardziej swoiste dla terenu województwa (latarnie morskie, uzdrowiska, porty, stocznie) oraz 7 terenów obejmujących doliny rzek, uznając za udokumentowaną kulturotwórczą rolę rzek³. W obrębie obszarów kulturowo-krajobrazowych samorządy mogą wyodrębniać mniejsze tereny i powoływać parki kulturowe.

Wskazano także 17 układów przestrzennych, które ze względu na zasób zabytków oraz fakt, że egzemplifikują określone formy historyczne, powinny zostać wpisane do rejestru zabytków. Biorąc pod uwagę ilość dobrze zachowanych historycznych układów ruralistycznych i ich znaczenie krajobrazowe, wśród obszarów typowanych połowa to założenia wiejskie. Pozostałe propozycje dotyczą miast, szczególnie Szczecina.

Wytypowano również 10 obiektów, które mogą być aplikowane do listy pomników historii RP. Są to obiekty o wybitnych walorach historycznych, kompozycyjnych i architektonicznych, np. dokumentujące średniowieczne dzieje ziem województwa: założenia staromiejskie, zespoły średniowiecznych umocnień miejskich, które należą do najbardziej charakterystycznych zabytkowych dzieł Pomorza Zachodniego, unikalnych na skalę kraju czy związane z rozwojem Szczecina (Zamek Książąt Pomorskich, Cmentarz Centralny, zespół Wałów Chrobrego).

Działania służące zachowaniu i ochronie dziedzictwa kulturowego

Polityka ustanawiania ładu przestrzennego na terenie województwa, w tym także ochrona i kształtowanie krajobrazu, dokonuje się poprzez plany miejscowe oraz gminne studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. W dokumentach planistycznych szczególnie gminnego powinno się uwzględnić kierunki działań i zasady ochrony ustalone w planie wojewódzkim, m.in. ze względu na fakt, że są wynikiem analiz w skali ponadlokalnej.

Nadrzędne cele porządkujące działania w sferze gospodarowania przestrzenią kulturową województwa to:

- zachowanie i ochrona wartościowych obszarów i krajobrazów, wraz z panoramami widokowymi, dominantami i wnętrzami architektoniczno-krajobrazowymi, dokumentujących różnorodność historyczną poszczególnych ziem województwa,
- integracja programów i działań ochronnych środowisk kulturowego i przyrodniczego,
- wykorzystanie zasobów dziedzictwa kulturowego jako ważnego elementu rozwoju gospodarczego i promocji województwa.

Działania służące realizacji tych celów to:

¹ Krajobraz kulturowy – przestrzeń historycznie ukształtowana w wyniku działalności człowieka, zawierająca wytwory cywilizacji oraz elementy przyrodnicze.

² Park kulturowy tworzy się w celu ochrony krajobrazu kulturowego oraz zachowania wyróżniających się krajobrazowo terenów z zabytkami nieruchomymi charakterystycznymi dla miejscowej tradycji budowlanej i osadniczej.

³ Por. projekt transgranicznego produktu turystycznego „Pomorski Krajobraz Rzeczny w Województwie Zachodniopomorskim”.

- uwzględnianie projektu ochrony obszarowej krajobrazu kulturowego wpisanego w plan wojewódzki w opracowaniach planistycznych sporządzanych na szczeblach lokalnych i poprzez nie ustalanie ochrony prawnej,
- podejmowanie przez samorządy lokalne inicjatyw mających na celu ustanowienia pomnikiem historii obiektów wskazanych w planie województwa (ew. innych obiektów),
- współpraca organów ds. ochrony zabytków z lokalnymi samorządami w celu objęcia ochroną prawną w formie wpisu do rejestru zabytków obszarów wskazanych w planie województwa (ew. innych),
- rewitalizacja i rewitalizacja historycznych układów przestrzennych miast poprzez sporządzanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, pozwalających na podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej zabytkowych przestrzeni, godzących wymogi konserwatorskie i współczesnego funkcjonowania organizmów miejskich,
- rewitalizacja i rewitalizacja historycznych układów wiejskich (w tym obszarów popegeerowskich),
- ochrona ekspozycji sylwet miejscowości i ich historycznych dominant,
- zachowanie sieci osadniczej i powiązań komunikacyjnych (drogowych, wodnych, kolejowych),
- limitowanie zasięgu nowej zabudowy,
- prowadzenie działań pod kątem tworzenia atrakcyjnych ofert inwestycyjnych o charakterze kulturotwórczym, społecznym i gospodarczym na obszarach zabytkowych, co powinno sprzyjać utrzymaniu zasobów środowiska kulturowego, nie powodując dla niego zagrożeń,
- realizowanie i wspieranie inwestycji bezpośrednio chroniących wartości kultury, w pierwszej kolejności w rejonach najbardziej atrakcyjnych i najintensywniej wykorzystywanych turystycznie (pas nadmorski, strefa pojezierna),
- monitorowanie procesu przemian środowiska kulturowego,
- przygotowanie wspólnego programu ochrony krajobrazu (kulturowego i przyrodniczego) województwa, ustalenie obszarów zintegrowanej ochrony, wykluczonych z lokalizacji przedsięwzięć o znaczącym wpływie na środowisko i krajobraz.

Jednym z celów planu jest podejmowanie działań zwiększających atrakcyjność zabytków dla potrzeb społecznych, edukacyjnych i turystycznych. Rozwijająca się turystyka kulturowa może tworzyć dobry klimat dla skutecznej ochrony dziedzictwa kulturowego miast i regionów historycznych, umiejętnie wykorzystując je w sferze gospodarczej.

Bogactwo i różnorodność relikwii historii na obszarze województwa zachodniopomorskiego wynika z zawirowań historycznych, kulturowych i etnicznych na tych terenach. Województwo wyróżnia się na tle kraju dużą liczbą zabytków związanych z obronnością, zwłaszcza fortec, murów i obwarowań.

ŹMapa 14. Dziedzictwo i krajobraz kulturowy

TABLICA V. DZIEDZICTWO KULTUROWE I ŁĄD PRZESTRZENNY

Diagnoza

- § Niewielka powierzchnia województwa objęta miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, a tym samym brak ochrony prawnej znacznego procenta dziedzictwa i krajobrazu kulturowego
- § Nikłe stosowanie unijnych ustaleń w zakresie ładu przestrzennego i polityki przestrzennej przez samorządy
- § Brak należytej ochrony prawnej krajobrazu kulturowego w postaci:
 - parków kulturowych,
 - ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego
- § Zmiany w krajobrazie będące skutkiem transformacji społeczno-ekonomicznych:
 - zagrożone likwidacją obiekty związane z charakterem gospodarki regionu: stocznie, porty rybackie i inne,
 - opuszczone zabudowania wojskowe,
 - niszczące zabudowania pofolwarczne (dawnych PGR),
 - popadające w ruinę wiejskie dwory i pałace
- § Powszechna realizacja inwestycji na podstawie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu bez uwzględnienia szerszego kontekstu przestrzennego
- § Uniformizacja krajobrazu w wyniku realizacji rozwiązań przestrzenno-architektonicznych obcych tradycji lokalnej – zanik indywidualnych cech krajobrazu historycznych regionów
- § Lokalizacja substandardowej zabudowy tymczasowej dewaloryzującej obszary o wartościach zabytkowych
- § Deformacja krajobrazu w wyniku niewłaściwej lokalizacji inwestycji wielokubaturowych (np. hal, magazynów), wieloprzestrzennych (np. nowych zespołów mieszkalnych), dominant wysokosciowych (np. masztów, wież elektrowni wiatrowych)
- § Zaśmiecanie krajobrazu wielkopłaszczyznowymi reklamami
- § Degradacja terenów przyrzecznych – zniszczone młyny i inne urządzenia, chaotycznie powstająca obudowa brzegów
- § Zanikanie charakterystycznego elementu historycznego krajobrazu, jakim są m.in. koleje normalno- i wąskotorowe
- § Zagospodarowywanie zabytkowych centrów w sposób funkcjonalnie i przestrzennie nieuwzględniający historycznych wartości, powodujące zacieranie ich charakteru, a w konsekwencji spadek atrakcyjności i możliwości promocji poprzez wartości kulturowe
- § Negatywny wpływ ruchu tranzytowego na stan zabudowy i korzystanie z przestrzeni – zwłaszcza na obszarach staromiejskich
- § Degradacja zabytkowego krajobrazu miejskiego i wiejskiego przez nową zabudowę nieuwzględniającą kontekstu historycznego
- § Zmiana historycznych układów komunikacyjnych – likwidacja kamiennych nawierzchni (chodników i jezdni), zmiany przekroju ulic, wyoblanie narożników
- § Rozpraszenie zabudowy poza obręb istniejących jednostek osadniczych
- § Zły stan techniczny zabytkowej zabudowy, brak emocjonalnego uzasadnienia zachowania tradycyjnego budownictwa, brak ekonomicznych bodźców do inwestowania w remonty
- § Niewłaściwe realizacje remontowe w budowlach zabytkowych – skutek braku wiedzy i doświadczenia projektantów i wykonawców prac
- § Zagospodarowywanie terenów dawnych fos – zielonych pierścieni wokół miast – na wprowadzenie zabudowy

TABLICA V. DZIEDZICTWO KULTUROWE I ŁĄD PRZESTRZENNY

§	Dewastacje terenów historycznych parków i cmentarzy
§	Zmniejszanie/likwidacja zasobów zieleni przydrożnej – wycinanie alei przydrożnych
§	Marginalne traktowanie dziedzictwa kulturowego i krajobrazu kulturowego w raportach i ocenach dotyczących wpływu przedsięwzięcia na środowisko
Kierunki	
Ø	Sporządzanie planów zagospodarowania przestrzennego dla założeń wpisanych do rejestru zabytków oraz obszarów o walorach zabytkowych, w tym wskazanych w planie zagospodarowania przestrzennego województwa
Ø	Uwzględnianie w gospodarowaniu przestrzenią międzynarodowego kontekstu, wynikającego z roli zachodniopomorskich krajobrazów w przestrzeni europejskiej oraz konsekwencji członkostwa Polski w UE
Ø	Uzupełnienie dokumentów strategicznych i operacyjnych województwa o zadania dotyczące zachowania dziedzictwa i krajobrazu kulturowego
Ø	Budowa mechanizmów prawnych i ekonomicznych motywujących samorządy do tworzenia parków kulturowych np. poprzez kreację produktów turystycznych (miejsc, szlaków) podnoszących atrakcyjność określonych obszarów
Ø	Respektowanie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego ochrony obszarów parków kulturowych i obszarów kulturowo-krajobrazowych wskazanych w planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego
Ø	Traktowanie uwarunkowań kulturowych na równi z przyrodniczymi, jako stanowiących podstawę do kształtowania struktur przestrzennych
Ø	Programy rewitalizacji zabytków opuszczonych i niszczących – wykorzystanie środków UE
Ø	Budowa i promocja produktów turystycznych w oparciu o dziedzictwo kulturowe i zabytki
Ø	Zagospodarowanie zabytkowych budowli na cele kulturalne, turystyczne i in. przy pomocy funduszy prywatnych, krajowych, europejskich
Ø	Powszechna realizacja inwestycji na podstawie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu bez uwzględnienia szerszego kontekstu przestrzennego
Ø	Sporządzanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w celu zapobieżenia nieprawidłowościom przy lokalizacji zabudowy
Ø	Zachowanie możliwie wiele oryginalnej zabudowy, motywowanie właścicieli do utrzymania budynków w dobrym stanie
Ø	Opracowanie i upowszechnianie katalogu tradycyjnych elementów zagospodarowania (np. budynków mieszkalnych, gospodarczych, siedlisk) i zobowiązanie (poprzez uchwały rad, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego) do ich stosowania
Ø	Przestrzeganie prawa budowlanego i usuwanie samowoli budowlanych
Ø	Regulacja form zabudowy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
Ø	Zajmowanie wartościowej kulturowo i przyrodniczo przestrzeni jedynie w szczególnie uzasadnionych przypadkach
Ø	Wykluczenie z lokalizacji inwestycji wielkokubaturowych istniejących i projektowanych obszarów rejestrowych, pomników historii, parków kulturowych oraz ich otoczenia i ekspozycji
Ø	Sporządzanie studiów krajobrazu kulturowego i wpływu inwestycji na krajobraz wyprzedzająco do zmian w studiach uwarunkowań gminy dopuszczających lokalizacje inwestycji tego typu
Ø	Włączenie organów ds. ochrony zabytków do procedur opiniowania i uzgadniania opraco-

TABLICA V. DZIEDZICTWO KULTUROWE I ŁĄD PRZESTRZENNY

wań obowiązkowych wynikających z przepisów o ochronie przyrody

- Ø Regulacja lokalizacji reklam w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub uchwałach samorządu
- Ø Opracowanie i realizacja wojewódzkiego programu zagospodarowania nadwodnych terenów historycznego osadnictwa i zabytków hydrotechnicznych
- Ø Zagospodarowanie turystyczne istniejących szlaków kolejowych, dworców i wież ciśnień, likwidowanych przez PKP (np. przekazanie stowarzyszeniom lub samorządom lokalnym)
- Ø Przejmowanie lokalnych linii przez samorząd wojewódzki oraz samorządy powiatowe i gminne
- Ø Priorytetowe sporządzanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla zabytkowych centrów, gwarantujące właściwe funkcjonowanie obszaru przy zachowaniu walorów historycznych
- Ø Wyprowadzenie poza centra głównego ruchu samochodowego, skupisk parkingów, sklepów wielkopowierzchniowych
- Ø Budowa obwodnic, wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenów cennych założeń staromiejskich
- Ø Sporządzanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zawierających regulacje lokalizacji i formy nowej zabudowy
- Ø Sporządzanie studiów urbanistyczno-konserwatorskich do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego
- Ø Zagwarantowanie ustaleniami w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pozostawienia wybranych historycznych układów komunikacyjnych bez zmian (zwłaszcza na terenach staromiejskich)
- Ø Ograniczenie wytyczania działek siedliskowych poza granicami zainwestowania
- Ø Zwiększanie funduszy na prace przy zabytkach (z budżetu państwa i samorządów wszystkich szczebli); budowa systemu dofinansowań i ulg motywujących inwestorów
- Ø Adaptacja obiektów zabytkowych dla celów kulturalnych i turystycznych
- Ø Edukacja w dziedzinie ochrony zabytków i opieki nad zabytkami
- Ø Przestrzeganie przepisów dopuszczających do prac przy zabytkach osoby upoważnione
- Ø Ścisła współpraca inwestora, wykonawców z organami ds. ochrony zabytków
- Ø Propagowanie i wspieranie działań z zakresu ochrony lokalnego dziedzictwa kulturowego
- Ø Ustalenie zasad zagospodarowania terenów zieleni (dawnych fos) na drodze stanowienia prawa miejscowego (plany, uchwały)
- Ø Opracowanie i realizacja wojewódzkiego programu ochrony historycznych cmentarzy i parków
- Ø Inwentaryzacja oraz waloryzacja zieleni przydrożnej i ustalenie zasad jej ochrony
- Ø Opracowanie studium dróg krajobrazowych (ciągów komunikacyjnych powiązanych z otoczeniem kulturowym i przyrodniczym)
- Ø Współpraca pomiędzy konserwatorem zabytków, konserwatorem przyrody, organizacjami lokalnymi
- Ø Wymaganie przez organa uzgadniające raporty i oceny pełnego zakresu tych opracowań (z ochroną krajobrazu kulturowego i zabytków)
- Ø Uwzględnienie organów ds. ochrony zabytków w procedurach uzgadniania i opiniowania raportów i ocen

2.8.2. 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 tzw. Ziemi Odzyskanych, 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 lub historycznej, powstałych w umownych granicach czasowych 1945-2000 r., jest obowiązkiem wynikającym z ustaleń prawnych i szacunku dla dokonań współcześnie żyjących pokoleń.

Tab. 9. Lista dóbr kultury współczesnej proponowanych do ochrony

Lp.	Nazwa obiektu	Położenie
1.	Zabudowa mieszkaniowa w ramach tzw. Śródmiejskiej Dzielnicy Mieszkaniowej	Szczecin, al. Papieża Jana Pawła II i pl. Lotników
2.	Szkoła podstawowa, obecnie LO nr IV	Szczecin, ul. Św. Kingi
3.	Szkoła podstawowa, obecnie SP nr 21	Szczecin, ul. Jaworowa 1
4.	WDS, Wojewódzki Dom Sportu, obecnie Szczeciński Dom Sportu	Szczecin, ul. Wąska 16
5.	Budynek plombowy	Szczecin, al. Wojska Polskiego 51 / ul. Jagiellońska 16a
6.	Budynek plombowy	Szczecin, pl. Zgody 1
7.	Budynek biurowo-handlowy Baltona	Szczecin, ul. Gdańska 40
8.	Aula Kopernikańska Pomorskiej Akademii Medycznej	Szczecin, ul. Powstańców Wielkopolskich 72
9.	Teatr Letni im. Heleny Majdaniec	Szczecin, Park Kasprowicza
10.	Kościół p.w. Św. Krzyża	Szczecin, ul. H. Wieniawskiego 5a
11.	Pomnik Czynu Polaków	Szczecin, Park Kasprowicza
12.	Pomnik Zwrotniczego	Szczecin, ul. K. Kolumba
13.	Pomnik Sternika	Szczecin, al. Papieża Jana Pawła II
14.	Pomnik Adama Mickiewicza	Szczecin, Park im. S. Żeromskiego
15.	Pomnik Braterstwa Broni	Szczecin, Cmentarz Centralny
16.	Mozaika na budynku Technikum Samochodowego	Szczecin, ul. Klonowica 14
17.	Cerkiew Narodzenia Przenajświętszej Bogurodzicy	Biały Bór, ul. Ks. Bazylego Hrynka
18.	Pomnik Tarasa Szewczenki	Biały Bór, ul. Dworcowa
19.	Pomnik upamiętniający bitwę pod Cedynią	Cedynia-Osinów Dolny, Góra Czcibora
20.	Polichromie w kościele	Czaplinek, Rynek
21.	Obeliski upamiętniające wkopanie pierwszego słupa granicznego	Czelin
22.	Pomnik Chwały Poległych Saperów	Gozdowice
23.	Cmentarz żołnierzy radzieckich	Gryfino, ul. Pomorska
24.	Hotel Skanpol	Kołobrzeg, ul. Dworcowa
25.	Ośrodek wypoczynkowy Bałtyk	Kołobrzeg, ul. M. Rodziewiczówny
26.	Pomnik Zaślubin Polski z Morzem	Kołobrzeg, al. Nadmorska
27.	Pomnik Sanitariuszki	Kołobrzeg, ul. gen. W. Sikorskiego
28.	Pomnik Macierzyństwo	Kołobrzeg, ul. T. Rafińskiego
29.	Mozaika	Kołobrzeg, ul. T. Rafińskiego

30.	Cmentarz wojenny w Zieleniewie	Kołobrzeg
31.	Kościół i klasztor o.o. Franciszkanów p.w. Podwyższenia Krzyża Św.	Koszalin, ul. Franciszkańska
32.	Ratusz	Koszalin, Rynek Staromiejski
33.	Dom Handlowy Saturn	Koszalin, ul. Poławska
34.	Amfiteatr	Koszalin, ul. Piastowska 7
35.	Pomnik Dziewczyny z Mangustą	Koszalin, ul. Piastowska 37
36.	Cmentarz wojenny żołnierzy I Armii Wojska Polskiego	Siekierki-Stare Łysogórki
37.	Pomnik poświęcony pamięci ofiar II wojny światowej	Stargard Szczeciński, ul. W. Reymonta
38.	Witraże w kościele p.w. św. Jana Chrzciciela	Stargard Szczeciński, ul. Św. Jana Chrzciciela
39.	Kościół p.w. Św. Wojciecha	Świnoujście-Warszów, ul. Sosnowa
40.	Wieża obserwacyjna	Świnoujście-Warszów, u wejścia na redę

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

Ze względu na nowatorski charakter opracowania, wynikającego ze zmienionej w 2003 r. ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, utworzona dla niego 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. Zadanie to, realizowane we współpracy ze środowiskiem związanym z architekturą, sztuką, dziedzictwem kulturowym, może być realizowane na zasadzie kontynuacji i rozwinięcia opracowania wykonanego w 2009 r. przez Biuro Dokumentacji Zabytków, na potrzeby niniejszego planu zagospodarowania przestrzennego województwa.

TABLICA VI. DOBRA KULTURY WSPÓŁCZESNEJ

Diagnoza

- § Trudności w stworzeniu obiektywnych kryteriów przynależności do kategorii „dóbr kultury współczesnej” podlegających ochronie – brak ogólnych wytycznych, wcześniejszych doświadczeń, jednostki kierującej pracami
- § Brak ewidencji dóbr kultury współczesnej
- § Nieokreślenie jednostki systemowo realizującej zadania z tego obszaru tematycznego na poziomie województwa
- § Brak systemu szerszej konsultacji opracowanej listy dóbr współczesnych, w tym zgłaszania nowych kandydatur
- § Brak metody wizualnego „znakowania” dóbr kultury współczesnej wskazanych do ochrony
- § Zagrożenie utrzymania walorów obiektów przez niewłaściwe utrzymanie, przebudowę czy modernizację zmieniającą jej cechy
- § Niewystarczająca świadomość społeczna walorów dóbr kultury współczesnej i niezrozumienie potrzeb ich ochrony
- § Zagrożenie zmian ekspozycji, zmiana kontekstu otoczenia w wyniku nowych inwestycji w sąsiedztwie wytypowanych dóbr
- § Nadużywanie montowania wielkopowierzchniowych reklam zewnętrznych i nośników informacji na obiektach i w ich bezpośrednim otoczeniu

TABLICA VI. DOBRA KULTURY WSPÓŁCZESNEJ

Kierunki
Ø Wskazanie „ścieżki” zbierania informacji i weryfikowania wartości dóbr kultury oraz jednostki koordynującej działania, przy konieczności uwzględnienia obiektów urbanistycznych, architektonicznych, pomników, miejsc pamięci i wystroju
Ø Sporządzenie bazy danych dotyczących współczesnych dóbr kultury wskazanych do ochrony oraz jej aktualizacja, np. w postaci kart ewidencyjnych obiektów
Ø Wyznaczenie jednostki organizacyjnej kompleksowo realizującej zadania dotyczące dóbr kultury współczesnej na obszarze województwa, w tym konsultującej i aktualizującej listę dóbr wskazanych do ochrony
Ø Wypracowanie przez wytypowaną jednostkę organizacyjną metody i trybu społecznego i środowiskowego konsultowania listy dóbr kultury współczesnej wskazanych do ochrony, jej zmian i poszerzania
Ø Zaproponowanie systemu oznaczania dóbr kultury współczesnej wskazanych do ochrony
Ø Egzekwowanie wprowadzenia zapisów w planach miejscowych, nakazujących poszanowanie i zachowanie walorów wytypowanych dóbr kultury współczesnej
Ø Inicjowanie i podejmowanie debaty publicznej, w tym medialnej, na temat dóbr kultury współczesnej przez wskazane jednostki koordynujące działania
Ø Konieczność analizy bezpośredniego otoczenia i ekspozycji dóbr kultury współczesnej wskazanych do ochrony, przy planowanych działaniach przestrzennych w tym obszarze
Ø Ograniczenie umieszczania reklam niszczących obiekt lub utrudniających ekspozycję dóbr kultury współczesnej wskazanych do ochrony

2.8.3. Kształtowanie ładu przestrzennego

Ład przestrzenny jest uporządkowaną różnorodnością form i funkcji użytkowania przestrzennego.

Kształtowanie i podtrzymywanie ładu przestrzennego jest jednym z głównych obowiązków i celów polityki przestrzennej na szczeblu gminnym, wojewódzkim i krajowym. Wszelkie inwestycje, przedsięwzięcia oraz plany powinny powstawać ze szczególnym uwzględnieniem realizacji konstytucyjnego zapisu dot. zrównoważonego rozwoju, którego integralnym składnikiem jest ład przestrzenny.

Ład przestrzenny obejmuje:

- logikę przestrzenną, wyrażającą się w rozmieszczeniu elementów struktury przestrzennego zagospodarowania,
- optymalizację przepływu towarów i przemieszczeń osób,
- przestrzenną czytelność struktury,
- zachowanie walorów środowiska przestrzennego i kulturowego,
- dostosowanie struktur zagospodarowania do przyjętych społecznie wzorców zachowań,
- eliminację przestrzeni kryminogennych,
- optymalne relacje pomiędzy centrum a obszarami peryferyjnymi,
- pozytywny wyraz estetyczno – krajobrazowy.

Inwestycyjne i planistyczne przedsięwzięcia powinny być przeprowadzane w sposób wspierający model miasta zwarteego jako zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju. Priorytetowymi powinny być zatem poniższe zasady:

- w skali makro:
 - czytelne granice pomiędzy obszarami o różnych formach użytkowania,
 - zachowanie charakterystycznych cech krajobrazu,
 - wtapianie inwestycji (zwłaszcza liniowych) w krajobraz,

- w skali mikro:
 - zasada dobrego, harmonijnego sąsiedztwa – przestrzenne rozdzielanie kolidujących funkcji,
 - spójność krajobrazowa – odpowiednia kompozycja elementów zagospodarowania,
 - harmonizacja sposobów i form użytkowania (dostosowanie gęstości i form zabudowy).

Na szczególną uwagę zasługuje dbałość o przestrzeń publiczną jako dobro wspólne i interes publiczny. Odpowiednie kształtowanie i rewitalizacja wspólnej przestrzeni jest odpowiedzialnością nie tylko władz lokalnych, ale i ogółu społeczeństwa. Należy chronić przed degradacją czytelną sylwetę miast i osad, będącą wizytówką i zarazem znakiem przestrzennym świadczącym o indywidualizmie i rozpoznawalności. Sprzyja temu m.in. określenie dopuszczalnych wysokości zabudowy oraz rewitalizacja wjazdów do miast i wsi.

W interesie ochrony ładu przestrzennego jest także szeroko pojęte przeciwdziałanie destrukcyjnym skutkom nieuniknionej suburbanizacji.

Województwo zachodniopomorskie ma zachowane struktury będące wynikiem średniowiecznych procesów kolonizacyjnych, uzupełniane elementami osadnictwa niemieckiego – wsie wzdłuż głównych traktów komunikacyjnych. Zdecydowana większość istniejących miast w województwie posiada średniowieczną metrykę. W wielu z nich formy układów urbanistycznych tego okresu są nadal czytelne. Stąd wynika potrzeba ochrony tych tradycyjnych układów przestrzennych.

Zauważalna jest powszechna i nieunikniona tendencja do „rozlewania się” miast. Przykładem efektów suburbanizacji są podmiejskie gminy: Dobra Szczecińska, Kołbaskowo, Goleniów. Wsie w tych gminach tracą swój tradycyjny układ kompozycyjny, a nowym osiedlom często brak połączenia funkcjonalnego z innymi osiedlami czy częściami wsi. Nieład potęgują także sami mieszkańcy, którzy w swoich inwestycjach nie podtrzymują charakteru lokalnej tradycyjnej architektury.

Innym nasilającym się zjawiskiem jest masowe powstawanie elektrowni wiatrowych i innych obiektów ingerujących w krajobraz. Należy w czytelny sposób określić zasady ich lokalizacji, by uniknąć degradacji krajobrazu kulturowego i przyrodniczego.

TABLICA VII. KSZTAŁTOWANIE ŁADU PRZESTRZENNEGO

Diagnoza

- | | |
|----------|--|
| § | Lekceważące podejście samorządów lokalnych do zagadnień związanych z kształtowaniem przestrzeni, brak współpracy i wiedzy społeczności lokalnych na temat zagadnień dotyczących kształtowania ładu przestrzennego |
| § | Niedostateczne pokrycie obszaru województwa planami miejscowymi (ok. 20%) |
| § | Samowola inwestycyjna mieszkańców i inwestorów, nieprawidłowe decyzje planistyczne i projektowe w zakresie gabarytów i lokalizacji obiektów |
| § | Suburbanizacja i niektóre problemy z nią związane: <ul style="list-style-type: none"> – bezplanowa zabudowa przedmieść, – braki w zakresie infrastruktury, – „rozlewanie się” miast, – zagarnianie obszarów rolniczych pod zabudowę, – zanieczyszczenie środowiska na skutek rosnącej intensywności transportu na przedmieściach, – zanikanie więzi społecznych, – marginalizacja rdzennej wsi. |
| § | Degradacja obszarów miejskich (m.in. zabytkowe osiedla mieszkaniowe, obszary przemysłowe, obszary powojkowe) |
| § | Zakłócenia czytelnej sylwetki miast i osad oraz agresywne zawłaszczanie przestrzeni publicznej (np. reklamami, nieuporządkowanymi inwestycjami, zaniedbaniami w zakresie utrzymania zieleni) |

TABLICA VII. KSZTAŁTOWANIE ŁADU PRZESTRZENNEGO

- § Deformacja krajobrazu niewłaściwą lokalizacją inwestycji wielkokubaturowych, wielkoprzestrzennych, dominant wysokościowych itp. (np. elektrowni wiatrowych, wielkogabarytowych obiektów usługowych i przemysłowych)
- § Występowanie przestrzeni i miejsc sprzyjających przestępczości oraz zachowaniom aspołecznym
- § Występowanie barier uniemożliwiających niepełnosprawnym swobodne przemieszczanie się w przestrzeni publicznej

Kierunki

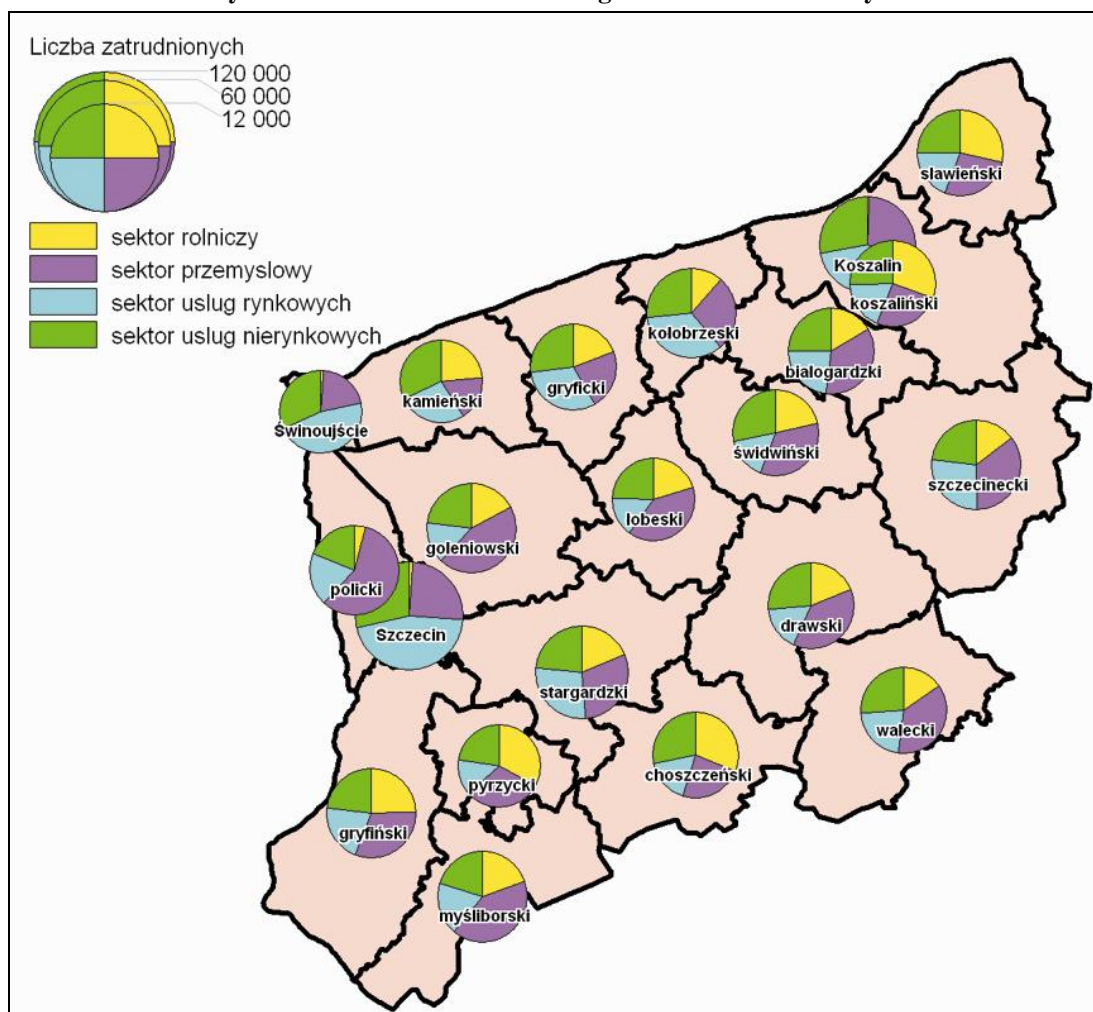
- Ø Stworzenie podstaw „dobrej praktyki” planistycznej (w formie narzędzi doradczych definiujących i rozstrzygających zasady kształtowania zabudowy i krajobrazu)
- Ø Rozwój uspołecznienia procesów planowania przestrzennego poprzez organizowanie publicznych debat dotyczących zagadnień ładu przestrzennego
- Ø Kontrola samorządu nad działaniami inwestycyjnymi oraz monitoring ich zgodności z wytycznymi zachowania wizerunku miasta
- Ø Konsekwentna realizacja spójnego wizerunku miejscowości w strategiach rozwoju, studiach i planach miejscowych
- Ø Rewitalizacja i uzupełnienie śródmiejskiej zabudowy mieszkaniowej oraz innych zdegradowanych obszarów miejskich (np. powojkowych, poprzemysłowych)
- Ø Wytworzenie mechanizmów prawnych, organizacyjnych, społecznych służących przeciwdziałaniu wyludniania się centrów miast
- Ø Ochrona sylwety miast ze szczególnym uwzględnieniem wjazdów do miast
- Ø Określenie i stosowanie zasad zachowania krajobrazu miejskiego
- Ø Zapewnienie ciągłości przestrzeni publicznych
- Ø Regulacja zasad lokalizacji, gabarytów, wyglądu oraz zagęszczenia reklam w opracowaniach planistycznych
- Ø Inwentaryzacja i waloryzacja zieleni przydrożnej, wprowadzenie zakazu wycinki alejowych obsadzeń drogowych
- Ø Określenie i stosowanie zasad lokalizowania, gabarytów, zagęszczenia elektrowni wiatrowych oraz odległości pomiędzy kolejnymi farmami wiatrowymi
- Ø Dostępność miejsc spotkań (restauracji, klubów itp.) – zwłaszcza w obrębie osiedli i budownictwa socjalnego w celu uniknięcia generowania przestrzeni kryminogennych
- Ø Poprawienie dostępności przestrzeni dla osób niepełnosprawnych, poprzez zniwelowanie barier architektoniczno-urbanistycznych (zwłaszcza w obrębie ciągów komunikacyjnych)

2.9. Sfera społeczna

2.9.1. Rynek pracy

Wskaźnik aktywności zawodowej (udział aktywnych zawodowo w liczbie osób w wieku produkcyjnym) w województwie zachodniopomorskim w roku 2008 wyniósł 65,8%. Był on najniższy w kraju (średnia krajowa to 69,9%). W 1999 roku wskaźnik ten w zachodniopomorskim wynosił 72,8% (w kraju 72,1%) i był jednym z wyższych (5. miejsce).

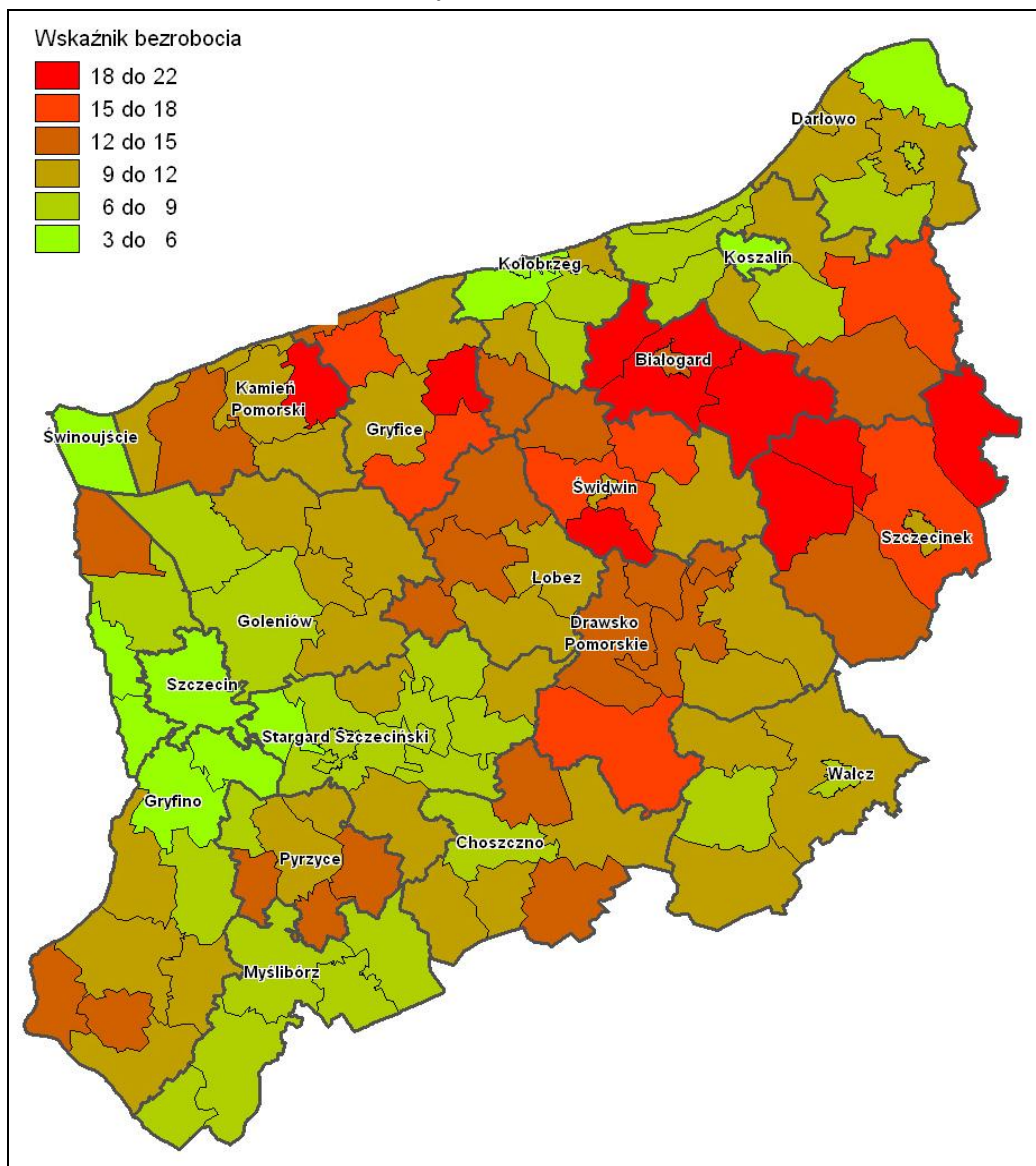
Rys. 12. Struktura zatrudnienia wg sektorów ekonomicznych



W latach 2003-2007 odnotowano spadek bezrobocia we wszystkich gminach województwa. Największe spadki odnotowano w gminach powiatu sławieńskiego, myśliborskiego i wałeckiego oraz w Szczecinie i Kołobrzegu. W roku 2008 duży spadek bezrobocia nastąpił w gminach powiatu stargardzkiego. W roku 2008 w czterech gminach – Nowe Warpno, Siemysł, Goleniów, Ustronie Morskie – bezrobocie wzrosło.

W grudniu 2008 roku stopa bezrobocia rejestrowanego wynosiła 13,3% (w kraju średnio 9,5%), jednak spadek bezrobocia jest szybszy niż w kraju. W województwie zachodniopomorskim bezrobocie w najwyższym stopniu dotknęło środkową i wschodnią część województwa oraz powiat gryficki. W 3 gminach (Tychowo, Barwice, gmina Białogard) wskaźnik ten, obliczony jako liczba bezrobotnych na 100 osób w wieku produkcyjnym przekraczał 20%, a w kolejnych 13 gminach przekraczał 15%.

Rys. 13. Bezrobocie



2.9.2. Zasoby mieszkaniowe

W roku 2007 zasoby mieszkaniowe województwa zachodniopomorskiego wynosiły 585 515 mieszkań (4,5% zasobów mieszkaniowych Polski). Liczba mieszkań na 1000 mieszkańców województwa wyniosła 346 (średnia krajowa to 341, a w Unii Europejskiej 440). Na jedno mieszkanie przypadało 2,9 osoby (w 2003 roku 3 osoby); w Unii Europejskiej średnio przypada 2,3 osoby na mieszkanie.

Liczba izb w mieszkaniu wynosiła średnio 3,7, a powierzchnia użytkowa mieszkania 66,27 m². Średnia wielkość mieszkania wynosi 61,78 m² i jest zbliżona do średniej krajowej, lecz mieszkania na wsi zachodniopomorskiej należą do najmniejszych w Polsce. W województwie zachodniopomorskim największe mieszkania znajdują się w strefach aglomeracji Szczecina (gminy Kobylanka, Dobra, Police) i Koszalina (gmina Biesiekierz) oraz w pasie nadmorskim (gminy Międzyzdroje, Rewal, Kołobrzeg, Mielno, Darłowo, Postomino).

Jakość zamieszkania najlepiej określa wskaźnik powierzchni użytkowej mieszkań w przeliczeniu na jedną osobę; wynosi on 22,92 m². Największą średnią powierzchnią mieszkania na jednego mieszkańca dysponują mieszkańcy gmin nadmorskich: Rewala, Mielna, Dziwnowa, Międzyzdrojów i gminy Dobra. Najmniejszą powierzchnią dysponują mieszkańcy terenów wiejskich powiatów stargardzkiego i pyrzyckiego, a także miast: Police, Gryfino, Pelczyce, Węgorzyno i Karlino.

Pod względem form własności zasobów mieszkaniowych w województwie dominują mieszkania osób fizycznych (55% zasobów). Zachodniopomorskie ma stosunkowo duży odsetek mieszkań spółdzielczych (27%) i komunalnych (12,4%).

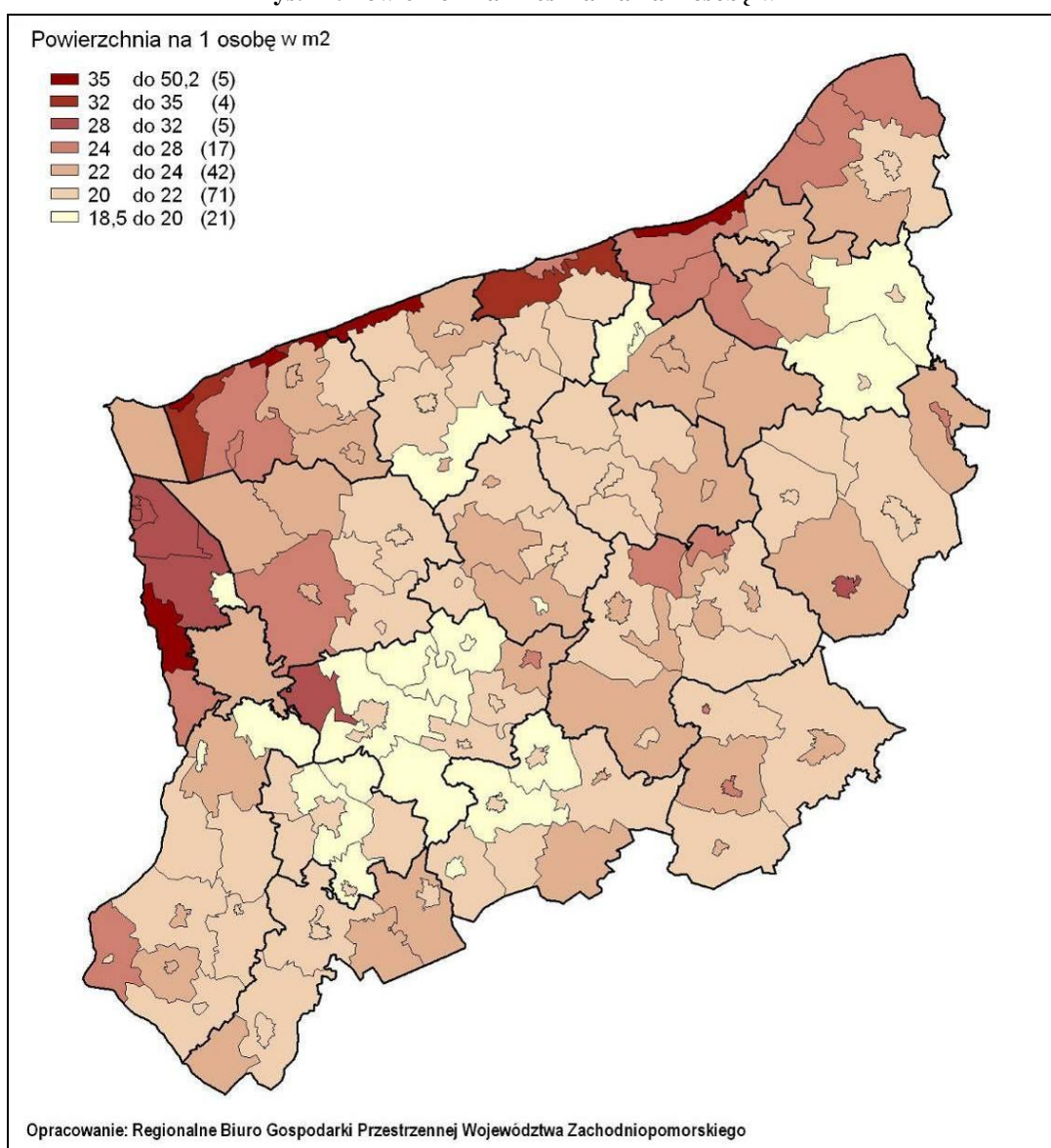
Tab. 10. Wyposażenie mieszkań w podstawowe instalacje w 2007 roku w %

Województwo	Wodociąg		Ustęp splukiwany		Łazienka		Gaz sieciowy		Centralne ogrzewanie	
	miasto	wieś	miasto	wieś	miasto	wieś	miasto	wieś	miasto	wieś
	w nawiasie miejsce województwa wśród pozostałych województw									
Zachodniopomorskie	99,7 (3)	96,4 (1)	95,7 (6)	83,9 (3)	93,3 (8)	85,2 (2)	80,6 (3)	11,7 (6)	87,3 (7)	67,6 (5)
Polska	98,5	88,7	94,4	74,2	92,0	75,5	73,9	18,3	84,5	64,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDR GUS

Stan wyposażenia mieszkań w instalacje techniczne na tle kraju należy uznać za dobry.

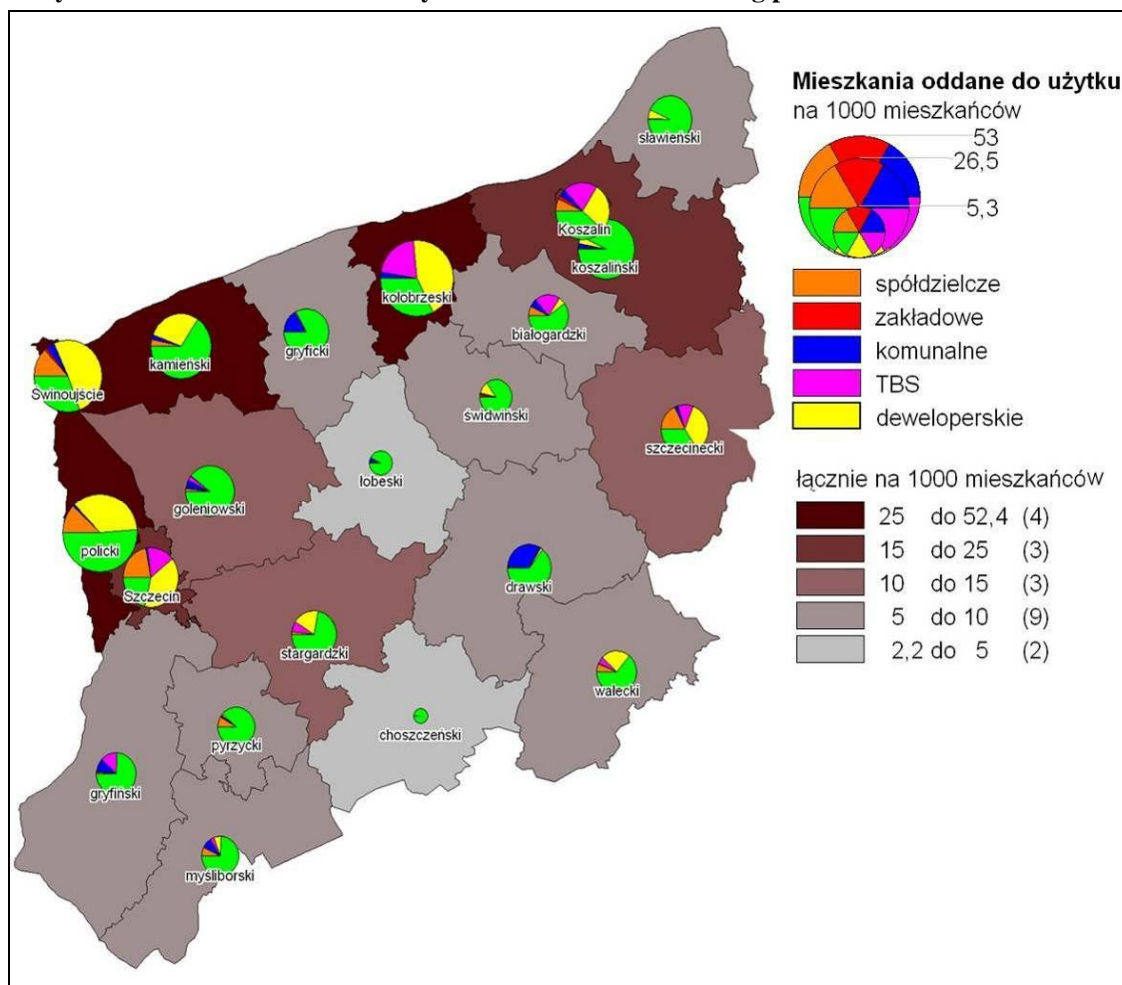
Rys. 14. Powierzchnia mieszkania na 1 osobę w m²



W 2008 r. oddano do użytku 7 037 mieszkań (4,2% efektów krajowych), o 8,3% więcej niż w roku 2007. Było to skutkiem wzrostu liczby mieszkań budowanych na sprzedaż lub wynajem oraz budownictwa indywidualnego. Mniej mieszkań oddano do użytkowania w budownictwie społecznym czynszowym,

zakładowym, komunalnym i spółdzielczym. Najwięcej mieszkań powstało w gminie Borne Sulinowo (71 na 1000 mieszkańców) oraz w miejscowościach nadmorskich, najmniej w powiatach choszczeńskim i łobeskim.

Rys. 15. Mieszkania oddane do użytku na 1000 mieszkańców wg powiatów w latach 2003-2007



Sektor mieszkań na sprzedaż i wynajem rozwinął się w największych miastach – Szczecinie i Koszalinie – oraz w ich strefach podmiejskich (powiat policki). Jednak zdecydowanie największe zainteresowanie deweloperzy przejawiają pasmem nadmorskim (powiat kołobrzeski, Świnoujście i powiat kamieński). Poza tym obszarem znaczna liczba mieszkań w tym sektorze powstała w Szczecinku i Bornem Sulinowie, Wałczu i Stargardzie Szczecińskim. Budownictwo indywidualne rozwija się najlepiej na terenach wiejskich wokół dużych miast. Powoduje to przenoszenie się ludności miejskiej na tereny podmiejskie, najczęściej bez zmiany miejsca zatrudnienia; w efekcie zmieniają się potrzeby mieszkańców dotyczące transportu. Dalsze rozlewanie się miast należy uznać za zjawisko negatywne.

Istotnym segmentem mieszkalnictwa są mieszkania komunalne i społeczne czynszowe towarzystw budownictwa społecznego (TBS). W budownictwie komunalnym liderem jest powiat drawski. W latach 2003-2007 oddano 2 813 mieszkań społecznych czynszowych, z czego niemal połowę (1 332) w Szczecinie.

2.9.3. Szkolnictwo

W roku 2007 na terenie województwa zachodniopomorskiego działało 257 przedszkoli (219 w miastach, 38 na wsi, 4 przedszkola specjalne); uczęszczało do nich 28 462 dzieci. Przy szkołach podstawowych działało 355 oddziałów przedszkolnych, do których uczęszczało 7 865 dzieci. W całym województwie do

przedszkola uczęszcza 43,9% dzieci w wieku 3-5 lat – w Szczecinie i Koszalinie 68%, w powiatach łobeskim, koszalińskim i świdwińskim niecałe 25%.

Tab. 11. Liczba uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych w województwie zachodniopomorskim w latach 2003-2007

Rodzaj szkoły		2003	2004	2005	2006	2007	2007 2003=100
ogółem	podstawowe	126 179	120 621	115 112	109 205	103 628	82,1
	gimnazja	72 031	70 432	67 973	65 163	62 568	86,9
miasto	podstawowe	87 789	84 388	80 834	76 688	72 961	83,1
	gimnazja	57 732	56 475	54 044	51 843	49 477	85,7
wieś	podstawowe	38 390	36 233	34 278	32 517	30 667	79,9
	gimnazja	14 299	13 957	13 929	13 320	13 091	91,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Średnio do jednej szkoły podstawowej uczęszcza 216 uczniów (w Polsce średnio 173). Na obszarach wiejskich 7 gmin (Dobrzany, Ińsko, Suchań, Drawno, Dziwnów, Nowe Warpno, Lipiany) nie ma ani jednej szkoły. W latach 2003-2007 liczba szkół zmniejszyła się o 8,2%.

Tab. 12. Odsetek szkół dla dzieci i młodzieży wyposażonych w komputery (bez szkół specjalnych)

	Szkoly podstawowe		Gimnazja	
	2003	2007	2003	2007
Zachodniopomorskie – ogółem	61,76	84,58	76,11	77,02
Polska – ogółem	57,72	86,06	76,63	80,49
Zachodniopomorskie – miasto	73,66	91,24	79,52	76,22
Polska – miasto	68,51	92,67	78,09	81,17
Zachodniopomorskie – wieś	54,09	80,07	69,14	78,57
Polska – wieś	53,29	83,36	75,24	79,87

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na terenie województwa jest 248 gimnazjów (164 w miastach i 84 na terenach wiejskich). Średnio w gimnazjum uczy się 252 uczniów. W 39 gminach nie ma gimnazjum na terenach wiejskich. W 38 przypadkach, są to gminy miejsko-wiejskie, gdzie gimnazja zlokalizowane są jedynie w mieście. W gminie miejsko-wiejskiej Trzcińsko-Zdrój jedyne gimnazjum znajduje się poza miastem – we wsi Góralice.

W roku szkolnym 2007/2008 na terenie województwa było 116 liceów ogólnokształcących dla młodzieży, do których uczęszczało 30 060 uczniów. Na jedno liceum przypadało 259 uczniów (najniższy wskaźnik w kraju). Licea znajdowały się w 43 miejscowościach, 41 w miastach i 2 we wsiach (Tychowo i Gościno). W trzech powiatach: stargardzkim, wałęckim i koszalińskim licea zlokalizowane są tylko w jednej miejscowości. Najgorszą dostępność do edukacji tego rodzaju mają mieszkańcy wschodniej części powiatu stargardzkiego (gminy Ińsko, Dobrzany i Chociwel), którzy do najbliższego liceum muszą pokonać ponad 20 km w linii prostej; w podobnej sytuacji jest Nowe Warpno i Człopa.

Na terenie województwa w roku szkolnym 2007/2008 działało 51 liceów profilowanych (3 230 uczniów) i 125 techników dla młodzieży (22 856 uczniów). Liczba szkół i uczniów liceów profilowanych corocznie ulega zmniejszeniu, rośnie natomiast liczba uczniów techników. Zasadnicze szkoły zawodowe zlokalizowane są w 37 miejscowościach, w 33 miastach i 4 wsiach.

Szkolnictwo wyższe

W województwie zachodniopomorskim znajduje się 7 uczelni publicznych:

- w Szczecinie – Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Uniwersytet Szczeciński, Pomorska Akademia Medyczna, Akademia Morska, filia Akademii Muzycznej w Poznaniu,
- w Koszalinie – Politechnika Koszalińska, Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa,
- w Wałczu – Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa.

Ponadto na terenie województwa siedzibę ma 15 uczelni niepublicznych: 12 w Szczecinie, 2 w Koszalinie i jedna w Stargardzie Szczecińskim.

W województwie znajduje się 10 wydziałów zamiejscowych istniejących uczelni: 3 w Szczecinie, 3 w Kołobrzegu, po jednym w Gryficach, Stargardzie Szczecińskim, Szczecinku i Świnoujściu. Cztery z nich to wydziały Zachodniopomorskiej Szkoły Biznesu. Studia odbywają się również w 9 zamiejscowych ośrodkach dydaktycznych zlokalizowanych w mniejszych miastach. 6 ośrodków posiada Wydział Nauk Ekonomicznych i Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego (w Choszcznie, Dębnie, Koszalinie, Kołobrzegu, Wałczu i Świnoujściu). Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny ma 1 ośrodek w Świdwinie. Od roku 2009/2010 Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Zarządzania w Łodzi otworzyła ośrodki w Goleniowie i Szczecinku.

W roku 2008 w województwie zachodniopomorskim studiowało 78 246 studentów, od roku 2004 nastąpił spadek o 13%. W całej Polsce w stosunku do roku 2004 liczba studentów utrzymuje się na podobnym poziomie. W województwie 79,3% studentów studiowało na uczelniach publicznych, jednakże liczba studentów uczelni publicznych spada, odnotowuje się natomiast nieznaczny wzrost studentów na uczelniach niepublicznych. 52% odbywa studia w systemie stacjonarym.

Liczba studentów na 10 tysięcy mieszkańców województwa systematycznie spada. W roku 2002 w województwie wskaźnik ten wynosił 541, w 2008 r. wyniósł 462 (średnio w Polsce 501 osób). Maleje również odsetek studiujących w grupie wiekowej młodzieży.

Na kierunkach społecznych w roku 2007 studiowało 24% ogółu studentów, podczas gdy na inżynieryjno-technicznych 9,6%, a na ekonomii i administracji 13,7 %.

Relatywnie niska i malejąca jest liczba doktorantów na zachodniopomorskich uczelniach (841 osób w 2007 r.). W kształceniu ustawicznym uczestniczyło 5,2% mieszkańców regionu w wieku 25-64 lata.

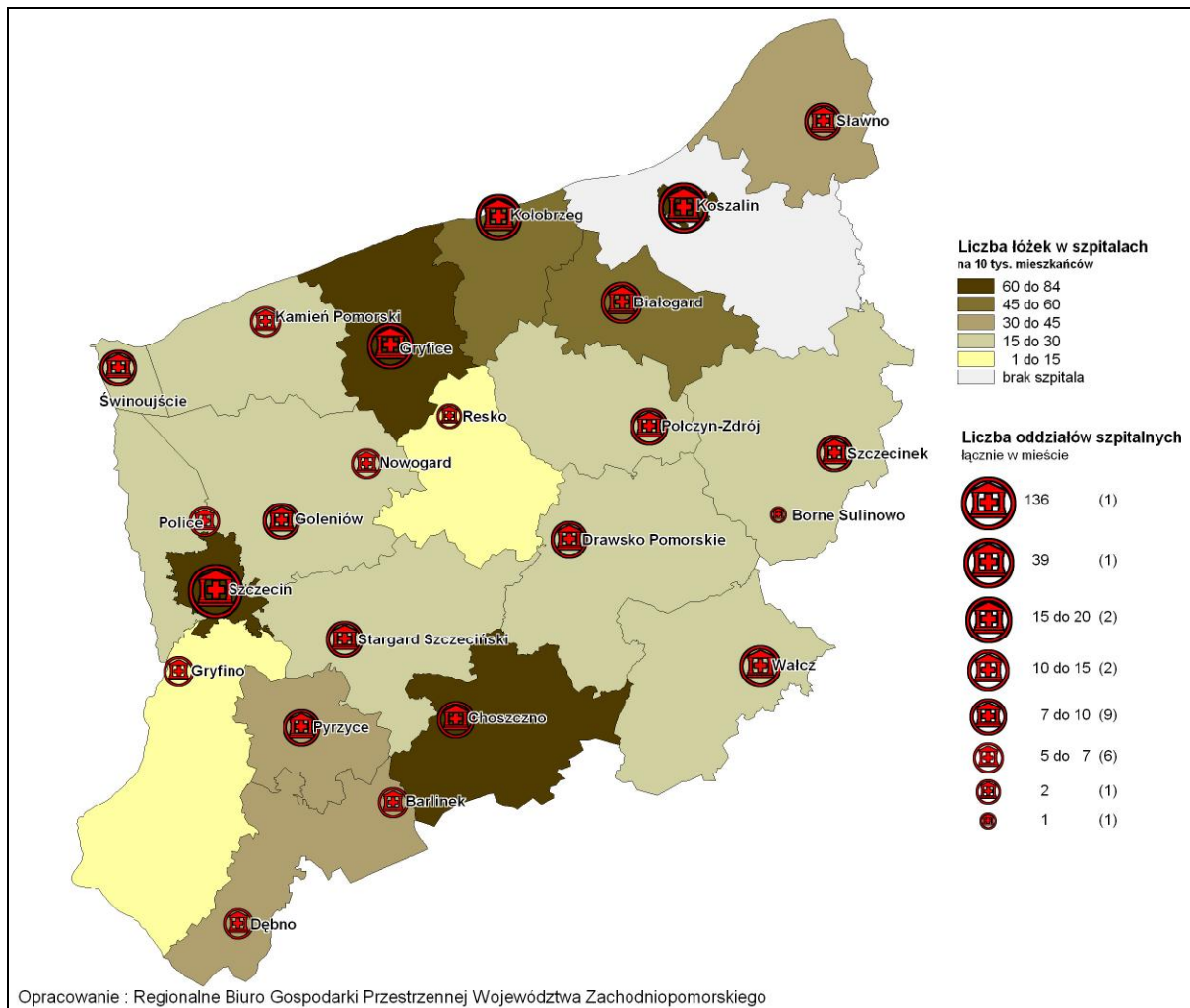
2.9.4. Ochrona zdrowia

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, leczenia 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 (44,8%), nowotwory (26,6%) oraz urazy i wypadki (7,1%). Zaznaczają się problemy zdrowotne związane z chorobami wieku podeszłego, zaburzeniami psychicznymi, umieralnością niemowląt i wysokim odsetkiem urodzeń noworodków z niską wagą urodzeniową.

W 2008 r. we wszystkich 39 stacjonarnych zakładach opieki zdrowotnej (razem ze szpitalami resortowymi oraz opieką psychiatryczną i długoterminową) było 9 541 łóżek. W strukturze leczenia stacjonarnego znajdowało się 7 256 łóżek opieki krótkoterminowej, 1 111 łóżek opieki psychiatrycznej, 636 łóżek opieki długoterminowej (w 17 zakładach, z czego 10 w strukturze szpitali) i 538 łóżek rehabilitacyjnych.

Rys. 16. Szpitale ogólne w województwie zachodniopomorskim w roku 2008



W 2008 r. w 31 szpitalach ogólnych (bez szpitali MON i MSWiA) było 7 971 łóżek, tj. 47,1 łóżka na 10 tys. mieszkańców (ósme miejsce w kraju), przy średniej krajowej 48,1. Od 1999 r. zgodnie ze strategią sektorową ochrony zdrowia zmniejszono liczbę łóżek w szpitalach ogólnych o 799, a zwiększono w zakładach opieki długoterminowej o 423 i w opiece psychiatrycznej o 225 łóżek. Liczba leczonych w szpitalach ogólnych wzrosła z 253 278 w 1999 r. do 320 151 w 2008 r.

Zauważalne jest zróżnicowanie wskaźnika liczby łóżek na 10 tys. mieszkańców w powiatach województwa. Najwyższe wskaźniki mają Szczecin (81,5) i powiat gryficki (74,2). Najniższe wskaźniki były w powiecie gryfińskim (10,3), polickim (16,2) i łobeskim (16,0). Mieszkańcy powiatu koszalińskiego są obsługiwani przez szpital w Koszalinie.

W porównaniu z 1999 r. zmniejszyła się ogólna liczba personelu medycznego z 16 879 do 15 622 osób. W szczególności nastąpił spadek liczby lekarzy z 3 626 do 3 482 (wskaźnik na 10 tys. mieszkańców zmalał z 20,9 do 20,6), pielęgniarek z 8 078 do 7 170 (z 46,6 do 42,4 na 10 tys. mieszkańców), położnych z 2 976 do 871 (wskaźnik z 5,6 do 5,1) oraz techników analityki medycznej z 910 do 495 osób (z 5,3 do 2,9 na 10 tys. mieszkańców).

Ambulatoryjna opieka specjalistyczna

Ambulatoryjna opieka specjalistyczna funkcjonuje w publicznych i niepublicznych zakładach opieki zdrowotnej oraz jest realizowana przez indywidualne i grupowe praktyki lekarskie. W ciągu ostatnich dziesięciu lat nastąpiła poprawa dostępności do usług ambulatoryjnej opieki specjalistycznej poprzez zwiększenie liczby poradni i wydłużenie czasu ich pracy. W 2008 r. funkcjonowało 1 213 publicznych i niepublicznych poradni specjalistycznych. Udzielono łącznie 3 520 072 porad (o 401 714 więcej niż

w 1999 r.), co dawało wskaźnik 2,1 porady na 1 mieszkańca. Narodowy Fundusz Zdrowia w 2009 r. zawarł umowy na udzielanie ambulatoryjnej opieki specjalistycznej z 271 świadczeniodawcami.

Podstawowa opieka zdrowotna

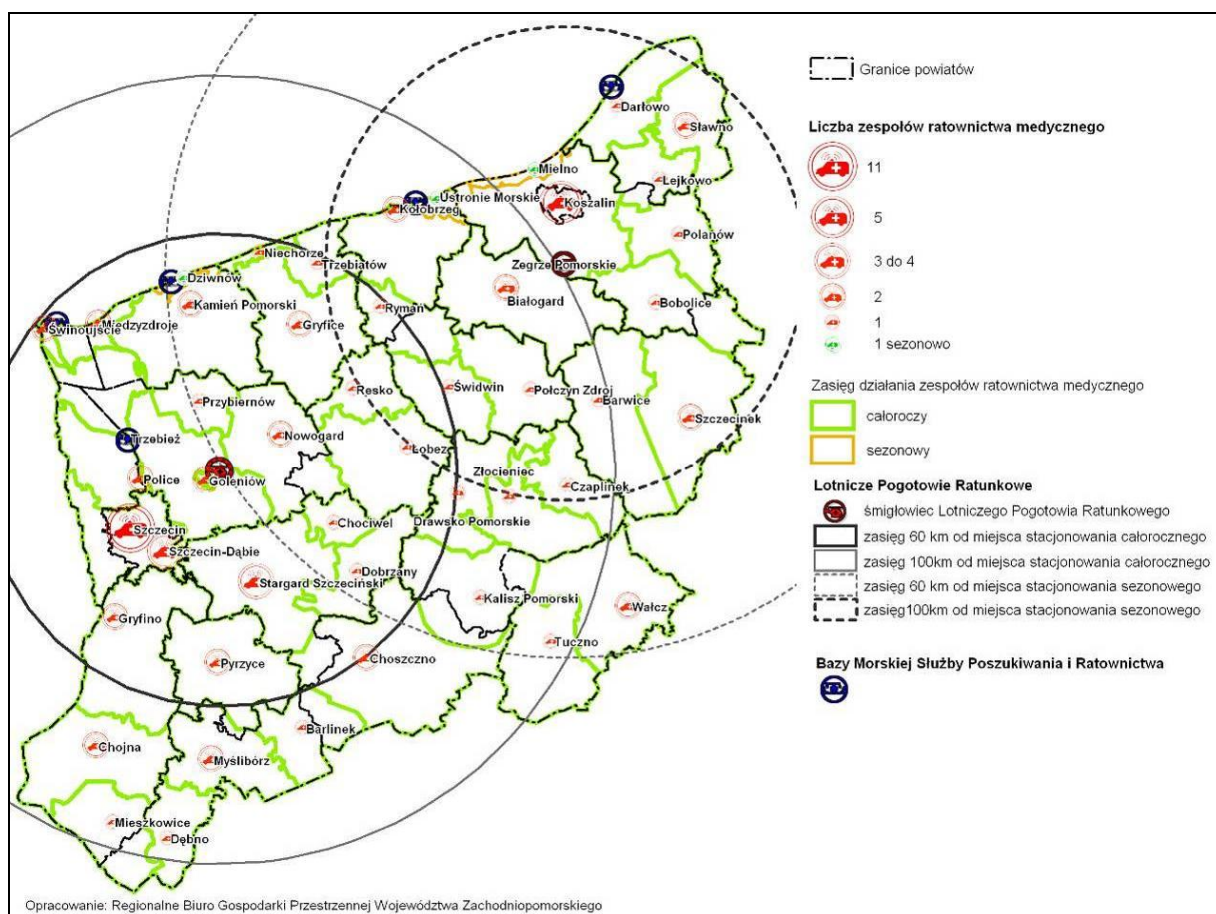
Podstawowa opieka zdrowotna funkcjonuje w ramach indywidualnych i grupowych praktyk lekarzy rodzinnych oraz pielęgniarek i położnych środowiskowych/rodzinnych. Obecnie tylko niespełna 10% podmiotów podstawowej opieki zdrowotnej ma charakter publiczny. Stopniowo realizowaną ideą jest umiejscowienie lekarza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

W 2008 r. w podstawowej opiece zdrowotnej pracowało 947 lekarzy, 1 406 pielęgniarek i 266 położnych. Wskaźnik lekarzy podstawowej opieki zdrowotnej wynosił 5,6 na 10 tys. mieszkańców i wahał się od 6,6 w Świnoujściu i 6,5 w Szczecinie do 2,9 w powiecie koszalińskim i 3,1 w powiecie wałeckim. Średni wskaźnik pielęgniarek i położnych w podstawowej opiece zdrowotnej wynosił 8,3 i wahał się od 13,3 w powiecie białogardzkim do 4,2 w powiecie wałeckim.

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 oraz oddziały szpitalne wyspecjalizowane w udzielaniu medycznych czynności ratunkowych. Ponadto jednostkami współpracującymi z systemem ratownictwa medycznego są jednostki Państwowej Straży Pożarnej i społeczne organizacje ratownicze.

Rys. 17. Ratownictwo medyczne w województwie zachodniopomorskim



W województwie funkcjonuje 5 szpitalnych oddziałów ratunkowych dla dorosłych: w Choszcznie, Drawsku Pomorskim, Gryficach, Koszalinie i Szczecinie oraz 1 szpitalny oddział ratun-

kowy dla dzieci w Szczecinie. Docelowa liczba szpitalnych oddziałów ratunkowych nie została jeszcze ostatecznie ustalona. Placówkami systemu ratownictwa w Polsce mają się stać centra urazowe – od dziesięciu do kilkunastu takich placówek na być rozmieszczone w całym kraju. Centra, do których trafiać będą pacjenci z wielonarządowymi obrażeniami ciała, wyposażone będą w wysokospecjalistyczną aparaturę diagnostyczną i leczniczą,

W województwie w roku 2009 funkcjonowało 9 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 obejmuje swoim działaniem Szczecin, Koszalin i części powiatu koszalińskiego, Świnoujście, powiaty: drawski, goleniowski, gryficki, gryfiński, kamieński, łobeski, myśliborski, policki, pyrzycki, stargardzki, wałecki, kołobrzeski i część powiatu świdwińskiego (gmina Sławoborze). Zespoły ratownictwa medycznego WSPR stacjonują w 33 miejscowościach, latem są uruchamiane dodatkowo 3 posterunki sezonowe (w Dziwnowie, Ustroniu Morskim i w Mielnie).

Na pozostałym obszarze działa 8 dysponentów przy poszczególnych zakładach opieki zdrowotnej w Sławnie, Szczecinku, Choszczynie, Połczynie-Zdroju, Białogardzie, Bobolicach, Polanowie i Lejkowie (przy ZOZ w Malechowie). Wszystkie stacje dysponują ogółem 79 zespołami ratownictwa medycznego, w tym 30 specjalistycznymi i 49 podstawowymi. Na jeden zespół przypada ok. 21 400 mieszkańców. Wszystkie zespoły ratownictwa medycznego są równomiernie rozmieszczone na terenie całego województwa w 44 miejscowościach.

Liczba interwencji zespołów ratownictwa medycznego w 2008 r. wynosiła 149 995, w tym 24 850 to wyjazdy do wypadków. Największy wskaźnik interwencji zespołów ratownictwa medycznego na 1000 mieszkańców odnotowano w powiecie kamieńskim (127,0), gryfickim (114,3), myśliborskim.

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 Helikopter Emergency Medical Service), a w sezonie letnim dodatkowo zespół na lotnisku w Zegrzu Pomorskim. Od grudnia 2009 r. LPR w Goleniowie dysponuje nowoczesnym śmigłowcem EC135, zdolnym do lotów w porze nocnej, jednakże loty takie są niemożliwe do czasu przystosowania do tego celu lądowisk.

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:

- 3-4 minuty w promieniu 80 km od miejsca stacjonowania,
- 15 minut w promieniu 130 km od miejsca stacjonowania,
- 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 jedną łodzią ratowniczą. W zakresie ratownictwa lotniczego w ramach SAR działa Gdynńska Brygada Lotnictwa Marynarki Wojennej dysponująca śmigłowcami i załogami zdolnymi do prowadzenia działań ratowniczych nad obszarami morskimi. Całodobowe dyżury pełnione są naprzemiennie na lotniskach w Gdyni i Darłowie.

Uzdrowiska

Na terenie województwa znajduje się 5 miejscowości mających status uzdrowiska: Świnoujście, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój oraz Dąbki (gmina Darłowo). 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.

Kołobrzeg jest największym uzdrowiskiem w Polsce. Zachodniopomorskie obsługuje ponad 151 tys. kuracjuszy – 26% wszystkich leczonych w szpitalach uzdrowiskowych. Jest również najważniejszym dostarczycielem usług sanatoryjnych. Sanatoria rehabilitacyjne województwa przyjęły ponad 17 tys. kuracjuszy – 55% wszystkich leczonych w kraju.

TABLICA VIII. SFERA SPOŁECZNA	
Bezrobocie	
Diagnoza	
§	Niski wskaźnik zatrudnienia
§	Utrzymujące się wysokie bezrobocie w centralnej i wschodniej części województwa; duży obszar wykluczenia społecznego
Kierunki	
Ø	Aktywizacja osób w wieku produkcyjnym niemobilnym (powyżej 50. roku życia)
Ø	Aktywizacja gospodarcza centralnej i wschodniej części województwa, obszaru pojezierzy
Ø	Dostosowanie kształcenia zawodowego do potrzeb rynku pracy
Zasoby mieszkaniowe	
Diagnoza	
§	Mała powierzchnia mieszkań
§	Złe warunki mieszkaniowe, zwłaszcza w miastach i wsiach popegeerowskich
§	Rozwój funkcji mieszkaniowych z dala od centrów miast
§	Sytuacja demograficzna jest w dużej mierze powiązana z sytuacją mieszkaniową
§	Duża aktywność deweloperska w największych miastach województwa i w pasie nadmorskim
Kierunki	
Ø	Rewitalizacja tkanki mieszkaniowej i przestrzeni publicznych
Ø	Podnoszenie atrakcyjności zabudowy mieszkaniowej miast
Ø	Zapewnienie obszarów do rozwoju budownictwa o niskiej intensywności do tworzenia przestrzeni prorodzinnych
Ø	Wykorzystanie aktywności deweloperskiej w sferze polityki przestrzennej, kreowania przestrzeni publicznych, wewnątrz urbanistycznych itp.
Ø	Wykorzystanie TBS jako narzędzia polityki przestrzennej

TABLICA VIII. SFERA SPOLECZNA	
Szkolnictwo	
Diagnoza	
§	Niedostosowanie szkolnictwa podstawowego i gimnazjalnego do zmian demograficznych zachodzących na obszarze metropolitalnym
§	Brak instytutów PAN i jednostek badawczo-rozwojowych na obszarze województwa
§	Zbyt słabe kontakty uczelni ze Skandynawią
§	Spadek liczby studentów szkół wyższych
§	Słaba konkurencyjność zachodniopomorskich uczelni na tle kraju
§	Brak samodzielnej uczelni artystycznej
§	Słabe kwalifikacje zawodowe bezrobotnych na obszarach o najwyższym bezrobociu
§	Wdrażanie „Nowej strategii ramowej w sprawie wielojęzyczności”
Kierunki	
Ø	Rozbudowa i tworzenie nowych szkół na terenach rozwijających się demograficznie
Ø	Utworzenie w Szczecinie instytutu naukowo-badawczego zajmującego się skandynawistyką, branżą morską, współpracą transbałtycką
Ø	Tworzenie jednostek badawczych współpracujących z gospodarką
Ø	Wspieranie instytucji z branży badawczo-rozwojowej
Ø	Rozwój jakościowy uczelni, poprawa bazy dydaktycznej i naukowej
Ø	Dążenie do wykształcenia akademickich zespołów urbanistycznych
Ø	Udział uczelni w klastrach i sieci uczelni wyższych w Polsce i basenie Morza Bałtyckiego
Ø	Zwiększenie udziału uczelni w „kierunkach zamawianych” przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego
Ø	Utworzenie Akademii Sztuki z połączenia filii Akademii Muzycznej w Poznaniu, Wyższej Szkoły Sztuki Użytkowej w Szczecinie oraz Katedry Edukacji Artystycznej Uniwersytetu Szczecińskiego
Ø	Budowa i modernizacja bazy dydaktycznej szkolnictwa ponadgimnazjalnego, w tym szkolnictwa zawodowego, na obszarach depresji społeczno-ekonomicznej
Ø	Tworzenie placówek podnoszenia kwalifikacji zawodowych na obszarach o dużym bezrobociu
Ø	Tworzenie szkół wielojęzycznych
Ø	Nowe specjalizacje na filologii polskiej Uniwersytetu Szczecińskiego: „Nauka języka polskiego jako obcego”, „Nauka języka polskiego Polaków za granicą”
Ochrona zdrowia	
Diagnoza	

TABLICA VIII. SFERA SPOŁECZNA	
§	Równomierne rozmieszczenie szpitali posiadających podstawowe oddziały chorób wewnętrznych, chirurgii ogólnej, ginekologiczno-położnicze i pediatryczne
§	Zlokalizowanie ośrodków leczenia wysokospecjalistycznego na bazie szpitali w Szczecinie, Koszalinie i Kołobrzegu
§	Niedobór łóżek opieki długoterminowej, rehabilitacyjnej oraz leczenia onkologicznego i psychiatrycznego
§	Spadek liczby lekarzy, pielęgniarek, położnych i techników analityki medycznej
§	Zdekaptalizowane budynki i infrastruktura wielu szpitali
§	Brak skoordynowanej sieci teleinformatycznej w ochronie zdrowia
Kierunki	
Ø	Utrzymanie istniejących szpitali z dostosowaniem do aktualnych potrzeb zdrowotnych
Ø	Zapewnienie równomiernego rozmieszczenia pełnoprofilowych oddziałów chorób wewnętrznych w obszarze działania oddziału, obejmującym 50-100 tys. mieszkańców, z utrzymaniem bazy łóżkowej na poziomie wskaźnika 7,6 łóżek na 10 tys. mieszkańców
Ø	Zapewnienie dostępności do oddziału chirurgii ogólnej dla mieszkańców jednego lub grupy powiatów z utrzymaniem wskaźnika 5-6 łóżek na 10 tys. mieszkańców
Ø	Stopniowe zmniejszanie liczby łóżek położniczo-ginekologicznych o około 29%, do osiągnięcia wskaźnika 4,2 łóżek na 10 tys. mieszkańców
Ø	Zapewnienie dostępności do oddziałów pediatrycznych w promieniu do 50 km, z osiągnięciem wskaźnika 3 łóżek na 10 tys. mieszkańców
Ø	Rozwijanie i wzmacnianie opieki wysokospecjalistycznej na bazie dużych ośrodków szpitalnych i naukowo-badawczych z dobrym zapleczem diagnostyczno-terapeutycznym i wysoko-kwalifikowaną kadrą medyczną
Ø	Wprowadzanie nowoczesnych technologii diagnostycznych i terapeutycznych
Ø	Zmniejszenie liczby łóżek w niektórych specjalnościach opieki krótkoterminowej: ginekologii i położnictwie, chirurgii ogólnej, dermatologii
Ø	Zwiększenie liczby łóżek opieki długoterminowej, rehabilitacyjnej i psychiatrycznej
Ø	Wzmocnienie leczenia onkologicznego
Ø	Rozwój opieki dziennej i jednodniowej
Ø	Równomierny i systematyczny nabór do szkół medycznych oraz racjonalizacja systemu naboru na specjalizacje lekarskie
Ø	Wdrażanie projektu e-Zdrowie
Ø	Ujednolicenie systemów teleinformatycznych w szpitalach, ratownictwie medycznym, podstawowej opiece zdrowotnej i ambulatoryjnej opiece specjalistycznej
Ø	Wdrażanie i rozszerzanie polsko-niemieckiego programu Telemedycyna w Euroregionie Pomerania
Ø	Skrócenie czasu diagnozowania pacjenta poprzez poprawę organizacji przepływu wyników i opisów badań z zastosowaniem sieci teleinformatycznych (IT)
Ratownictwo medyczne	
Diagnoza	
§	System ratownictwa medycznego znajduje się na etapie dalszego kształtowania struktury i rozmieszczania jednostek
Kierunki	

TABLICA VIII. SFERA SPOŁECZNA

- Ø Utworzenie sieci Centrum Powiadamiania Ratunkowego**
- Ø Utrzymanie działalności lotniczego pogotowia ratunkowego na lotnisku w Goleniowie**
- Ø Utworzenie stałej stacji LPR w Zegrzu Pomorskim w miejsce obecnej sezonowej**
- Ø Weryfikacja i przystosowanie lądowisk do nocnej pracy śmigłowców LPR**
- Ø Oświetlenie lądowisk przyszpitalnych w celu umożliwienia pracy śmigłowców LPR w nocy**
- Ø Stworzenie pełnej sieci szpitalnych oddziałów ratunkowych**
- Ø Utworzenie Regionalnego Centrum Urazów**

TABLICA VIII. SFERA SPOLECZNA	
Uzdrowiska	
Diagnoza	
§	Dobrze rozwinięta sieć uzdrowisk, przewodnia rola zachodniopomorskich uzdrowisk na rynku krajowym
Kierunki	
Ø	Rozwój turystyki uzdrowiskowej, powstawanie nowych uzdrowisk (np. Trzcińsko-Zdrój)
Ø	Przeciwdziałanie zjawiskom mającym zły wpływ na „fizjonomię” uzdrowisk i ich założenia przestrzenne oraz cechy klimatu
Ø	Ścisłe przestrzeganie warunków zabudowy w strefach ochronnych (A, B, C) obszaru uzdrowiska i obszarów ochrony uzdrowiskowej

2.10. Gospodarka

Ø Mapa 15. Gospodarka

Województwo zachodniopomorskie z 4% produktu krajowego brutto (PKB) zajmuje dziewiąte miejsce w kraju pod względem poziomu rozwoju gospodarczego. Od roku 2004 jego udział w wytwarzaniu PKB systematycznie spada.

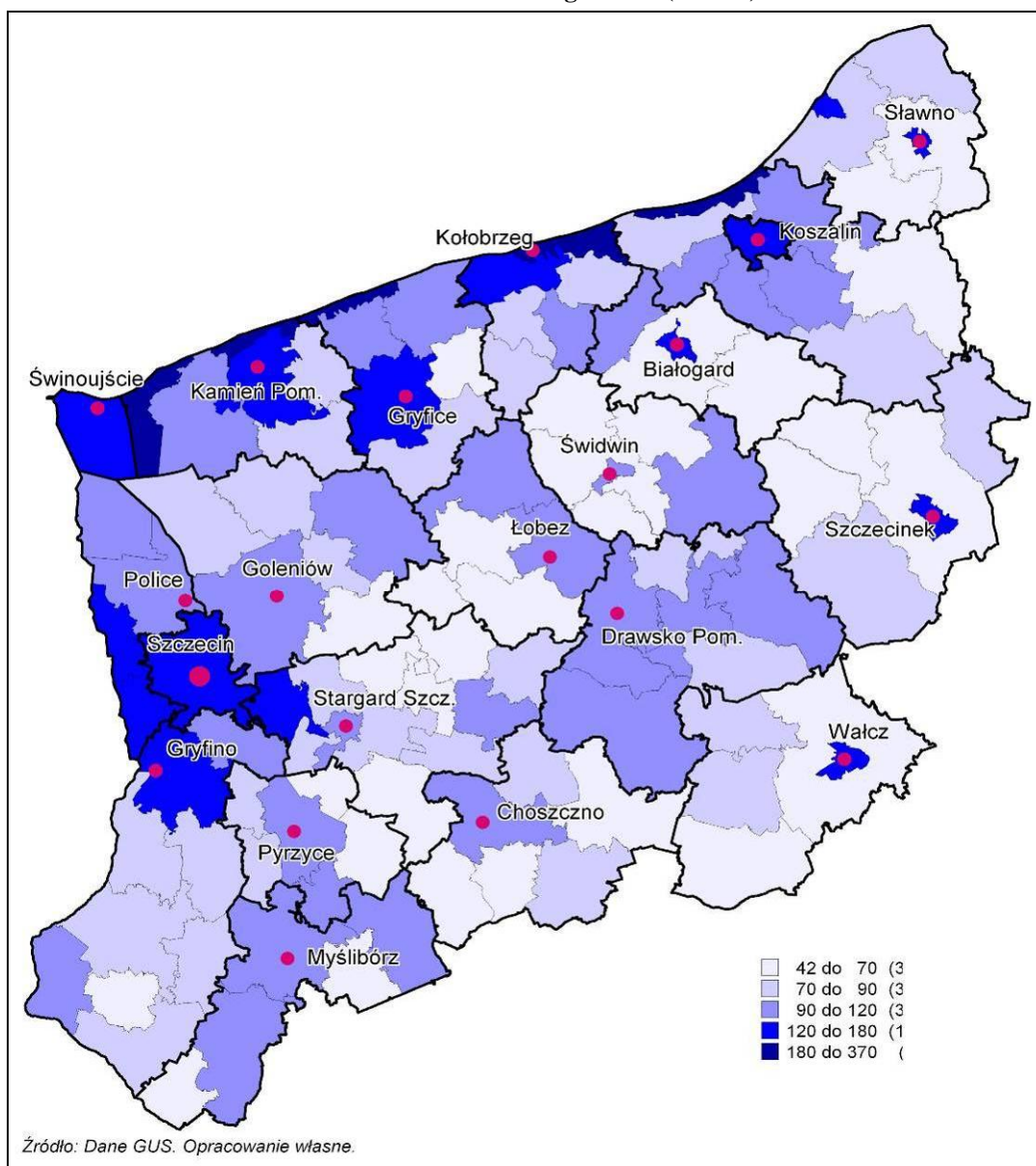
W wydatkach na działalność badawczo-rozwojową (1,7% w skali kraju) oraz na działalność innowacyjną w przemyśle (1,2% puli krajowej) województwo znajduje się na ostatnich miejscach w kraju.

Czynnikami, które w przeszłości i obecnie kształtują gospodarkę województwa zachodniopomorskiego, są, w kolejności ich znaczenia: położenie geograficzne, środowisko naturalne, infrastruktura, warunki ekonomiczne i demograficzne. Położenie geograficzne – nadmorskie, w ujściu Odry – przesądza o lokalizacji tu przedsiębiorstw gospodarki morskiej i przemysłów z nią związanych oraz turystyki nadmorskiej. Środowisko naturalne decyduje o rozwoju przemysłu wydobywczego, rolnictwa, leśnictwa i turystyki śródlądowej. Infrastruktura, warunki ekonomiczne i demograficzne mają wpływ na intensywność i różnorodność procesów gospodarczych i są istotną przyczyną wewnętrznych zróżnicowań w poziomie rozwoju poszczególnych części województwa.

Województwo dysponuje zasobami naturalnymi w postaci znacznej ilości wód i lasów, glebami (na ogół średniej klasy), kopalinami (ropa naftowa i gaz ziemny, kruszywa budowlane, torfy, wody mineralne i geotermalne).

Działalność gospodarcza najintensywniej rozwinęła się w ujściu Odry – w aglomeracji szczecińskiej. W Stargardzie Szczecińskim, gdzie upadło kilka dużych zakładów pracy, rozwija się działalność gospodarcza w dwóch parkach przemysłowych. Drugim, słabszym biegunem ekonomicznego wzrostu jest Koszalin i otaczające go miasta. Dużą aktywnością gospodarczą charakteryzuje się pas nadmorski z rozwiniętą sezonową turystyką. Centrum województwa, które w przeszłości stanowiło peryferie województw szczecińskiego i koszalińskiego, oraz gminy leżące na południu i na wschodzie województwa to obszary o najniższym poziomie rozwoju gospodarczego.

Rys. 18. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w systemie REGON na 1000 mieszkańców w gminach (2008 r.)

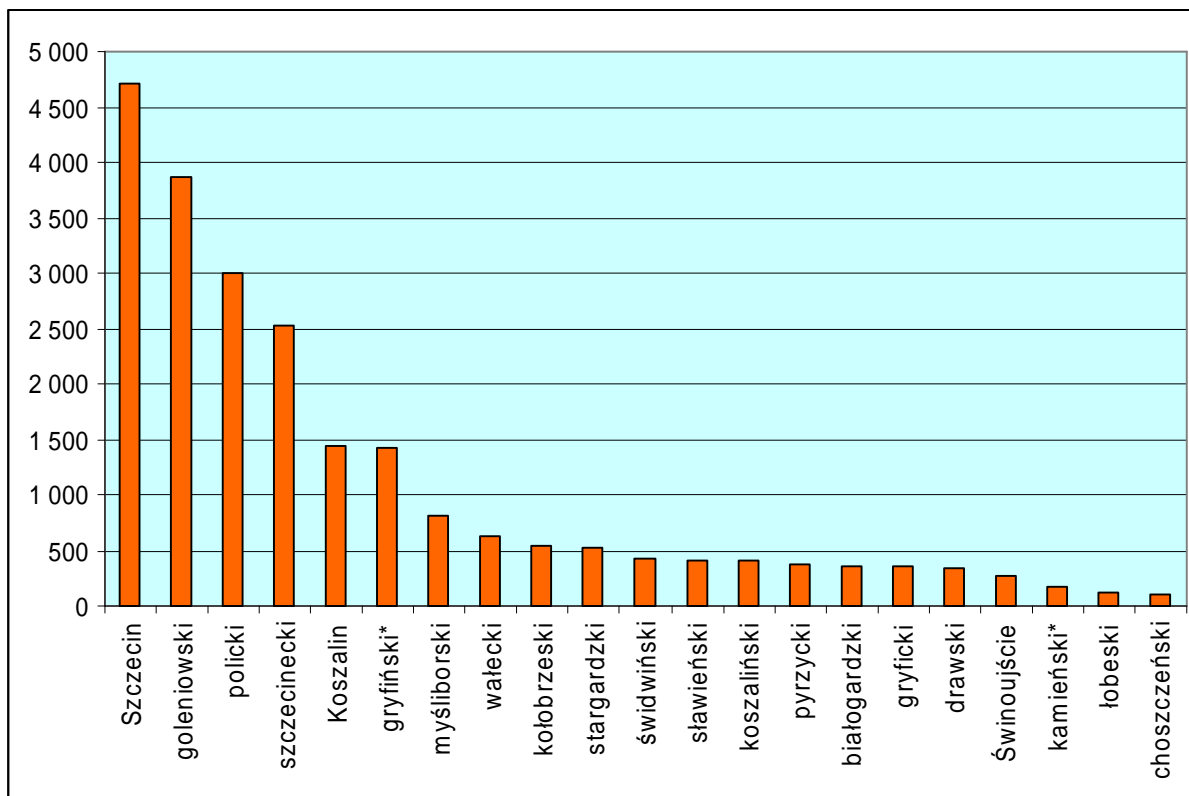


2.10.1. Przemysł

Na tle innych województw zachodniopomorskie jest województwem stosunkowo mało uprzemysłowionym. W przemyśle województwa pracuje 3,6 % osób zatrudnionych w krajowym przemyśle i dostarcza on 2,9% krajowej produkcji przemysłowej. Przemiany gospodarcze, zapoczątkowane w roku 1990 i trwające blisko 20 lat, doprowadziły do znacznej redukcji potencjału przemysłowego województwa z kluczowym dla pozycji gospodarczej regionu przemysłem stoczniowym włącznie. W miejsce zlikwidowanych branż rozwinęły się nowe, takie jak produkcja urządzeń elektronicznych, produkcja wyposażenia dla budownictwa, produkcja energii odnawialnej; wzmocnił swą pozycję przemysł drzewny i meblowy, przemysł spożywczy, a także – na skutek nowych odkryć – zwiększyło się wydobycie ropy naftowej i gazu. Udział województwa w produkcji przemysłowej kraju w latach 2002–2007 systematycznie choć powoli spadał, a w wyniku wieloletnich przekształceń coraz większą rolę w przetwórstwie przemysłowym odgrywają lokalna baza surowcowa i małe przedsiębiorstwa.

Znacznie rozrósł się natomiast sektor usług, w którym w 2007 roku pracowało 63,8% ogółu zatrudnionych, ponad dwukrotnie więcej niż w przemyśle. Dla całej Polski ten wskaźnik wynosi 54,5%.

Rys. 19. Produkcja sprzedana przemysłu wg powiatów (2007 r.)



* dane szacunkowe

Źródło: dane GUS

Szczecin oraz sąsiadujące z nim powiaty – policki, goleniowski, gryfiński i stargardzki – dostarczają 60% produkcji przemysłowej województwa. Na pozostałym obszarze wyróżniają się jeszcze powiat szczecinecki i Koszalin z dużym udziałem przemysłu drzewnego i meblowego. Znaczną rolę w gospodarce województwa odgrywa przemysł spożywczy.

W województwie zachodniopomorskim wciąż istnieją dobre warunki do rozwoju produkcji przemysłowej wynikające z położenia geograficznego i dostępności transportowej rejonu ujścia Odry, historycznie ukształtowanej bazy przemysłowej (energetyka, przemysł stoczniowy, przemysły metalowe), możliwości wykorzystania własnej bazy surowcowej (ropy naftowej, gazu ziemnego, drewna, produktów rolnictwa i hodowli) 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, gospodarki morskiej, usług. Potencjałem do zagospodarowania są tereny poprzemysłowe i powojkowe, 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 i parki przemysłowe.

W województwie zachodniopomorskim znajdują się następujące parki przemysłowe i naukowo-technologiczne:

- Goleniowski Park Przemysłowy w Łozienicy koło Goleniowa,
- Policki Park Przemysłowy na terenach Zakładów Chemicznych „Police”,
- Stargardzki Park Przemysłowy w Stargardzie Szczecińskim,
- Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim,

- Regionalny Park Przemysłowy w Gardnie (gmina Gryfino), w trakcie organizacji,
 - Park Naukowo-Technologiczny Politechniki Koszalińskiej,
 - Szczeciński Park Naukowo-Technologiczny.
- oraz podstrefy specjalnych stref ekonomicznych:
- Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Goleniowskim Parku Przemysłowym, Regionalnym Parku Przemysłowym w Gardnie, Barlinku i Karlinie,
 - Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Koszalinie, Szczecinku, Wałcu,
 - Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Parku Przemysłowym Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim,
 - Mieleckiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Szczecinie, w trakcie organizacji.

Niektóre gminy wyznaczyły tereny z przeznaczaniem na urządzenie parków przemysłowych lub innych obszarów aktywności ekonomicznej (np. gmina Kozielice w miejscowości Zadeklino, gmina Chojna na terenie dawnego lotniska wojskowego, gmina Myślibórz w miejscowości Renice).

2.10.2 Gospodarka morska

Mapa 16. Gospodarka morska

W województwie zachodniopomorskim znajduje się ok. połowy krajowego potencjału gospodarki morskiej. Jakkolwiek działalność gospodarcza związana z morzem prowadzona jest na całym wybrzeżu (np. turystyka, ochrona środowiska), to głównymi jej ośrodkami i elementami kształtującymi przestrzeń są porty morskie. W porcie w Świnoujściu znajduje się największy w Polsce terminal promowy, Szczecin zaś jest siedziba największego armatora – Polskiej Żeglugi Morskiej S.A.

Wody morskie na Bałtyku graniczące z województwem zachodniopomorskim są administrowane przez Urząd Morski w Szczecinie (w granicach powiatów: Świnoujścia, kamieńskiego i gryfickiego) oraz Urząd Morski w Słupsku (w granicach powiatów: kołobrzeskiego, koszalińskiego i sławińskiego). Morskie wody wewnętrzne w granicach województwa (Zalew Szczeciński, Kamieński, część Zalewu Nowowarpieńskiego, rzeki Dziwna i Świna oraz odcinek Odry z wodami portu Szczecin) pozostają w administracji Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Tab. 13. Działalność portów morskich w 2006 r.

Port	Przeładunki					Międzynarodowy ruch pasażerski w osobach	Statki wchodzące / wychodzące	Jachty, łodzie sportowe, kutry i łodzie rybackie odprawione w ruchu granicznym
	ogółem w tys. t	w tym						
		drobnica w tys. t	kontenery w TEU	samochody ciężarowe, naczepy i wagony w szt.	transyt w tys. t			
Darłowo	56,1	–	–	–	–	9 438	59	2 238
Dziwnów	–	–	–	–	–	–	–	1 148
Kołobrzeg	157,6	43,0	–	–	–	37 968	237	6 316
Międzyzdroje*)	–	–	–	–	–	16 206	425	–
Mrzeżyno	–	–	–	–	–	–	–	317
Nowe Warpno	–	–	–	–	–	13 762	1 761	839
Police	2 445,5	–	–	–	–	23	286	–
Stepnica	27,1	2,1	–	–	–	–	1	–
Szczecin	9 965,3	2 580,6	38 025	–	1 728,5	123	2 929	2
Świnoujście	9 241,5	4 960,6	4 517	203 841	1 554,8	929 899	4 739	3 086
Trzebież	–	–	–	–	–	1 672	148	2 491

*) przystań pasażerska na molo

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2007

W województwie zachodniopomorskim znajduje się 18 portów morskich o zróżnicowanej wielkości, funkcjach i oddziaływaniu na przestrzeń.

Głównym ośrodkiem gospodarki morskiej województwa jest Szczecin, gdzie znajduje się port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Porty w Szczecinie i Świnoujściu stanowią jeden organizm gospodarczy i są zarządzane przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.. Na terenie miasta i portu działają również inne podmioty administracji i gospodarki morskiej, z których do najważniejszych należą:

- W Urząd Morski w Szczecinie, organ państwowy administrujący portami, przystaniami, morskimi wodami wewnętrznymi oraz pasem wybrzeża morskiego od Szczecina do punktu granicznego między portami Mrzeżyno i Dźwirzyno (pasem wybrzeża na wschód od punktu granicznego zarządza Urząd Morski w Słupsku),
- W przedsiębiorstwa armatorskie: Grupa Polskiej Żeglugi Morskiej (Żegluga Polska S.A., Unity Line Sp. z o.o., Polsteam Żegluga Szczecińska Sp. z o.o.) 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,
- W Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o. (w likwidacji), przedsiębiorstwo o długiej tradycji produkcji statków pełnomorskich różnych typów,
- W stocznie remontowe: Gryfia S.A. (buduje również nowe statki) i Pomerania Sp. z o.o. (w upadłości),
- W stocznia rzeczna Porta Odra Sp. z o.o.,
- W przedsiębiorstwa produkujące wyposażenie dla statków,
- W firmy usługowe, obsługujące port i przedsiębiorstwa branży morskiej,
- W Akademia Morska (3,6 tys. studentów) oraz kierunki morskie na Zachodniopomorskim Uniwersytecie Technologicznym i na Uniwersytecie Szczecińskim,
- W Zespół Szkół Budowy Okrętów, kształcący absolwentów w zawodach o profilu morskim i techniczno-morskim.

Inwestycją kluczową dla rozwoju portu jest budowa Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego, której ukończenie może poprawić jego pozycję konkurencyjną w stosunku do portów tej części Bałtyku, głównie niemieckich.

Portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej jest także port w Świnoujściu. Dysponuje on największym w kraju (5 stanowisk) terminalem promowym, którego obroty systematycznie rosną. Ponadto w Świnoujściu znajdują się: Morska Stocznia Remontowa, Morski Ratowniczy Ośrodek Koordynacyjny i zespół szkół morskich.

Głównym kierunkiem rozwoju portu w Świnoujściu jest budowa portu zewnętrznego z terminalem LNG, który będzie mógł przyjmować rocznie początkowo 2,5 mln m³, a docelowo 7,5 mln m³ gazu ziemnego i transferować go do krajowej sieci gazowej. Oprócz tego w porcie zewnętrznym będzie się mógł odbywać przeładunek kontenerów, ładunków ro-ro, drobnicy, produktów chemicznych.

Port w Policach, wyróżniający się dużą dynamiką wielkości przeładunków, obsługuje głównie Zakłady Chemiczne Police, ale w coraz większym stopniu także innych odbiorców. Możliwości rozwoju portu tkwią w usprawnieniu połączeń lądowych i rozwoju przewozów żegluga śródlądową.

Kołobrzeg jest siedzibą Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. Polferries – armatora dysponującego 4 promami. W sezonie letnim port jest ośrodkiem turystyki morskiej. W Kołobrzegu znajdują się również dwie stocznie remontowe i zespół szkół morskich. Miasto wraz z otoczeniem jest znaczącym ośrodkiem przetwórstwa rybnego.

Port w Darłowie jest głównie ośrodkiem rybactwa, turystyki morskiej i żeglarstwa. Przeładunki towarów masowych odbywają się w niewielkim zakresie. W Darłowie znajduje się jedna mała stocznia remontowa, stacja Polskiego Ratownictwa Okrętowego i zespół szkół morskich oraz zakłady przetwórstwa rybnego.

Wszystkie porty morskie na wybrzeżu Bałtyku mają rezerwy przeładunkowe, które wynikają z niewykorzystanego w pełni potencjału przeładunkowego lub – albo równolegle – z rezerw terenów i nabrzeży.

Spośród pozostałych portów morskich tylko niektóre odgrywają pewną rolę w gospodarce morskiej:

- Stepnica – morski port rybacki, pełniący również funkcje portu handlowego i turystycznego,
- Dziwnów – morski port rybacki i przystań żeglarska,
- Trzebież – morski port rybacki z Centralnym Ośrodkiem Żeglarstwa Polskiego Związku Żeglarskiego, port postojowy dla żegluga pasażerskiej i jednostek technicznych,
- Nowe Warpno – morski port rybacki, pasażerski i przystań żeglarska,
- Mrzeżyno – morski port rybacki, pełni również funkcję mariny.

Porty w Wolinie, Kamieniu Pomorskim i Dźwirzynie, mimo iż dysponują odpowiednimi nabrzeżami, nie mają większego znaczenia gospodarczego; służą jako przystanie rybackie, żeglarskie, a okresowo przyjmują małe statki pasażerskie.

Niekorzystnie na sytuacji gospodarki morskiej odbił się kryzys w branży stoczniowej oraz ogólny kryzys gospodarczy. Ze względu na stosowane technologie przeładunków i nie dość efektywne połączenia komunikacyjne spada konkurencyjność głównych portów morskich województwa w stosunku do portów niemieckich. Kolejnym uwarunkowaniem rozwoju gospodarki morskiej są malejące połowy ryb bałtyckich, ograniczenia w tej dziedzinie nakładane przez Unię Europejską i związana z tym redukcja potencjału rybołówstwa morskiego. Rozwojowymi gałęziami gospodarki morskiej są przewozy promowe, żegluga morska bliskiego zasięgu, transport intermodalny, a w przyszłości – eksploatacja geologicznych zasobów morza na wodach terytorialnych i w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej.

2.10.3. Rolnictwo

Rolnictwo województwa zachodniopomorskiego było i pozostaje podstawową funkcją obszarów wiejskich, które w strukturze przestrzennego zagospodarowania zajmują 94% jego terytorium i zamieszkałe są przez około 529 tys. ludności wiejskiej. W ciągu ostatnich kilkunastu lat ten sektor gospodarki podlegał dużym przemianom, powodowanym koniecznością dostosowania sektora rolnego do warunków gospodarki rynkowej i uwarunkowaniom wynikającym z członkostwa Polski w Unii Europejskiej.

Rolnictwo zachodniopomorskie dysponuje znacznymi zasobami czynników produkcji. Najważniejszy z nich – rolnicza przestrzeń produkcyjna – zmniejsza się: powierzchnia ewidencyjna użytków rolnych w styczniu 2009 r. wyniosła 1 100,5 tys. ha i w ciągu 20 lat zmniejszyła się o 37,3 tys. ha (3,2% ogólnej powierzchni użytków rolnych w województwie). Mimo to powierzchnia użytków rolnych na głowę mieszkańca wynosi w województwie 6 504 m² i jest wyższa od średniej krajowej (4 422 m²).

W 2008 r. w użytkowaniu rolniczym znajdowało się 965,5 tys. ha, w tym 890,7 tys. ha było w dobrej kulturze rolnej (użytki rolne utrzymywane zgodnie z normami). Sektor prywatny, do którego należało 58,8% użytków rolnych, uprawiał 92,7% ogółu użytków rolnych. W sektorze publicznym jest 454,6 tys. ha, z tego 446,2 tys. w zasobie Własności Rolnej Skarbu Państwa Agencji Nieruchomości Rolnych.

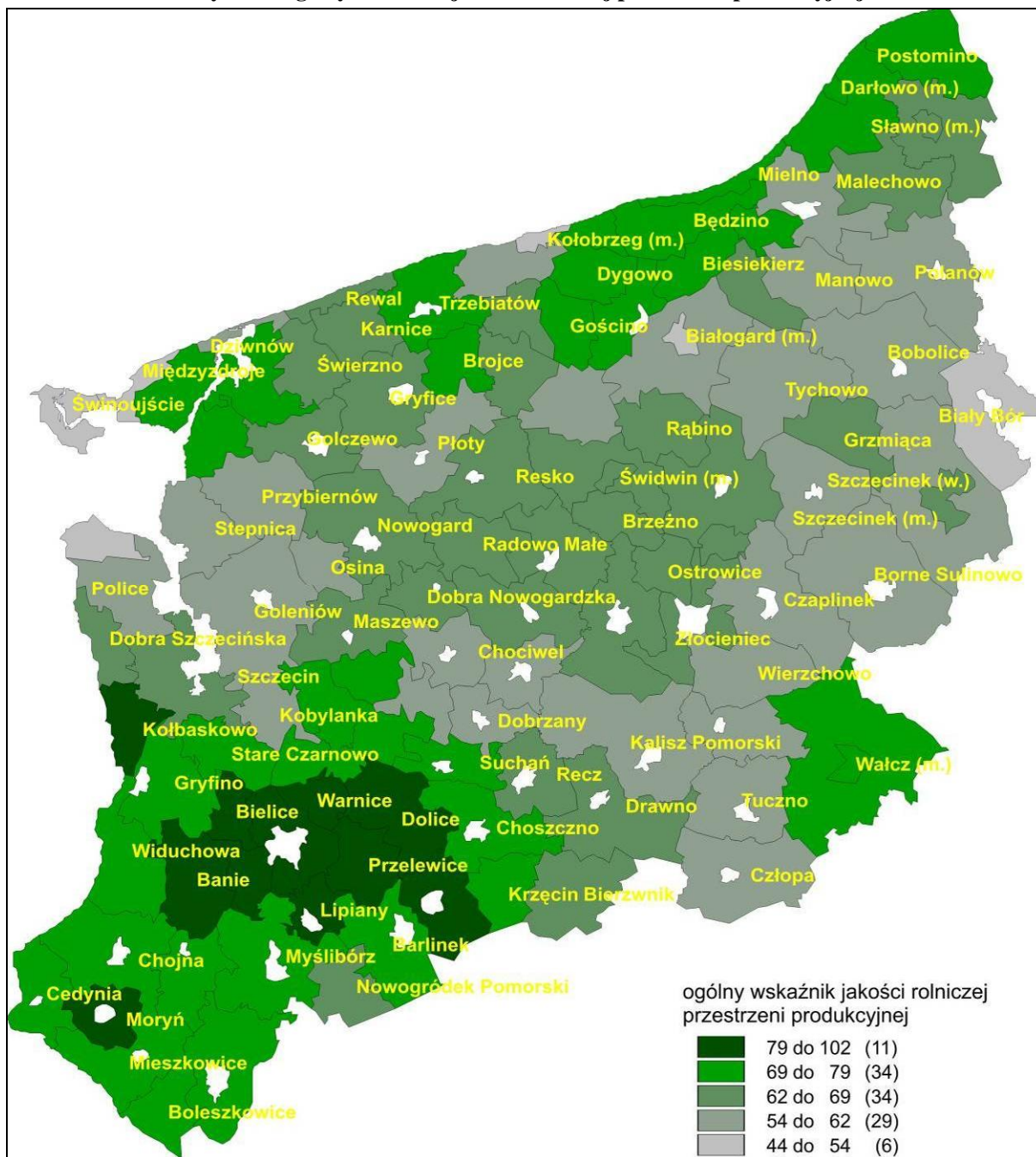
Tab. 14. Struktura gospodarstw rolnych wg grup obszarowych w 2007 r.

Grupy obszarowe użytków rolnych	ogółem		gospodarstwa indywidualne	
	szt.	%	szt.	%
Ogółem	57 226	100,0	56 778	100,0
0-1 ha	19 917	34,8	19 910	35,1
1-2	5 763	10,1	5 762	10,1
2-3	4 942	8,6	4 939	8,7
3-5	3 674	6,4	3 666	6,5
5-10	6 207	10,8	6 197	10,9
10-15	4 830	8,4	4 821	8,5
15-20	2 467	4,3	2 455	4,3
20-30	4 030	7,0	4 017	7,1
30-50	2 704	4,7	2 683	4,7
50-100	1 557	2,7	1 524	2,7
100 ha i więcej	1 135	2,0	804	1,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Produkcja rolna

Rys. 20. Ogólny wskaźnik jakości rolniczej przestrzeni produkcyjnej



Pod zasiewami w 2008 r. znajdowało się 708,6 tys. ha – o 1,8 tys. ha mniej niż w roku poprzednim. Powierzchnia gruntów ugorowanych na gruntach ornym wyniosła 26 tys. ha. W strukturze zasiewów dominowały uprawy zbożowe z kukurydzą na ziarno (72,1% powierzchni zasiewów), rośliny przemysłowe (buraki i rzepak) uprawiane były na 15,6% powierzchni upraw, rośliny pastewne na 6%, a ziemniaki na 3,6% powierzchni upraw. Zbiory zbóż ogółem wyniosły 1 574,4 tys. ton (o 7,1% mniej niż w roku 2007), rzepaku i rzepiku 268,8 tys. t, ziemniaków 541,5 tys. t (7,8% więcej). Mała była powierzchnia upraw i niskie plony buraków cukrowych.

Łączne zbiory warzyw w 2008 r. wyniosły 104,8 tys. ton, tj. o 22% mniej od poziomu w 2007 r. Spadła zarówno powierzchnia upraw warzyw gruntowych, jak pod osłonami.

Zbiory owoców były na takim samym poziomie jak w roku poprzednim i wyniosły 31,6 tys. ton.

W hodowli zwierzęcej od 1989 roku utrzymuje się tendencja spadkowa, nie dotyczy ona jednak drobiu. W ostatnim dziesięcioleciu liczba sztuk drobiu wzrosła ponad czterokrotnie, do 7,2 mln. Poglówie bydła spadło do 62,3% stanu z roku 1999 i wyniosło 110,7 tys. sztuk (w tym krów 44,5 tys. sztuk), trzody chlewnej do 59,4% (416,7 tys.), owiec do 35,5% (5,9 tys.), koni do 94,4% stanu z roku 1999 (7,7 tys. sztuk).

Drastyczne zmniejszenie produkcji zwierzęcej do możliwości produkcyjnych ma istotne znaczenie dla rozwoju funkcji rolniczej. Obecny stan pogłowia nie równoważy potrzeb wynikających z zasad zrównoważonego rozwoju funkcji rolniczej i może doprowadzić do degradacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej i potrzeby jej rekultywacji. Tym bardziej, że gospodarstwa wielkoobszarowe, stosując monokulturę i chemizację upraw jako podstawowe sposoby użytkowania ziemi, powodują pogorszenie jakości gleb.

Koncepcje rozwoju rolnictwa

Na terenie województwa zachodniopomorskiego można wyróżnić następujące koncepcje rozwoju rolnictwa:

- Rolnictwo konwencjonalne (uprzemysłowione) – nastawione na maksymalizację produkcji i zysku przez producenta rolnego. W tym typie rolnictwa preferuje się zużywanie dużej ilości przemysłowych środków produkcji. Rozwój takiego rolnictwa wprawdzie zapewnia odpowiednie tempo wzrostu produkcji rolniczej zabezpieczające potrzeby konsumpcyjne, ale nie rozwiązał sytuacji dochodowej ludności rolniczej i wywołuje wiele ujemnych zjawisk w środowisku przyrodniczym. Rolnictwo to jest źródłem emisji do środowiska wielu zanieczyszczeń, podwyższa zagrożenie ekologiczne, a wieś traci swój naturalny charakter. Cechuje się rejonową nadprodukcją rolniczą, a zagrożenia ekologiczne skłaniają do poszukiwania nowych koncepcji rozwoju rolnictwa i jego roli w środowisku wiejskim. Dotyczy to całego województwa zachodniopomorskiego. Ten typ rolnictwa występuje na około 25% rolniczej przestrzeni produkcyjnej użytkowanej głównie przez wielkoobszarowe podmioty rolnicze.
- Rolnictwo ekologiczne – to całościowy system gospodarowania, wspierający bioróżnorodność, cykle biologiczne i biologiczną aktywność gleby. Opiera się na niskich nakładach zewnętrznych, niestosowaniu nawozów sztucznych i chemicznych środków ochrony roślin i zwierząt. Wymogi odnoszące się do żywności wytwarzanej metodami ekologicznymi wyróżniają je spośród pozostałych produktów rolniczych. Na rynku cena ich jest wyższa od pozostałej produkcji i tylko w części rekompensuje wyższe nakłady na jej wytwarzanie. Na koniec 2008 r. w województwie zachodniopomorskim zarejestrowanych było 1,4 tys. ekologicznych gospodarstw rolnych, a powierzchnia upraw ekologicznych w stosunku do roku 2007 spadła o 5 tys. ha i wyniosła 54,1 tys. ha. Obszarami predysponowanymi do rozwijania tego typu rolnictwa są użytki rolne położone w bliskiej odległości od obszarów objętych prawną ochroną (tereny NATURA 2000, parki krajobrazowe wraz z otulinami, strefy ochronne głównych zbiorników wód podziemnych, itp.). Wykluczone zaś są obszary narażone na ryzyko wystąpienia zanieczyszczeń pochodzących z atmosfery i hydrosfery.
- Rolnictwo zrównoważone – oparte o politykę zintegrowanego rozwoju, która implikuje traktowanie ochrony środowiska i racjonalnego wykorzystania jego zasobów jako immanentnej części składowej procesu gospodarowania. To typ rolnictwa zalecany do rozwoju na całym obszarze województwa zachodniopomorskiego przez podmioty zajmujące się produkcją rolną i przetwórstwem rolno-spożywczym. Z uwagi na zmieniające się potrzeby społeczne i uwarunkowania zewnętrzne, układ ten powinien cechować się zdolnościami dostosowawczymi.

2.10.4. Turystyka

Mapa 17. Zagospodarowanie turystyczne

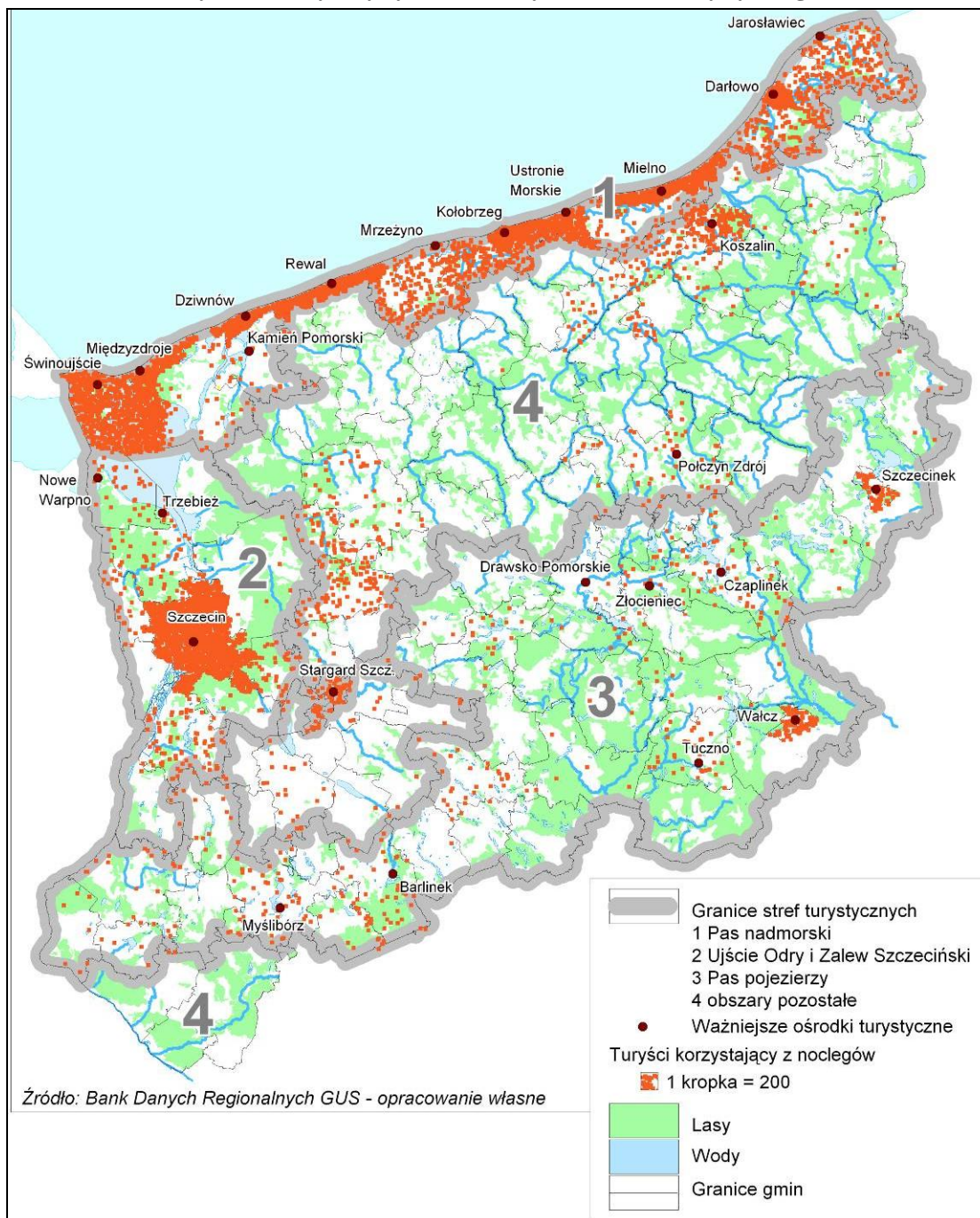
Według szacunków Instytutu Turystyki, wpływy z gospodarki turystycznej w Polsce w 2006 roku wyniosły 64,7 mld zł. Odnosząc te dane do udziału województwa zachodniopomorskiego w potencjale turystycznym kraju można szacować wielkość regionalnego PKB wygenerowanego przez gospodarkę turystyczną w różnych sektorach gospodarki na 5-6 mld złotych. Z tego przemysł turystyczny, czyli „turystyka w wąskim znaczeniu” (hotele i inne miejsca zakwaterowania, usługi turystyczne, biura turystyczne itp.), wytworzył ok. 1,6 mld złotych. Wpływy z gospodarki turystycznej utrzymały się na zbliżonym poziomie.

Cechami wyróżniającymi województwo zachodniopomorskie jako region turystyczny spośród innych polskich regionów są jego walory fizjograficzne: nadmorskie położenie i zalesione pojezierza, a także bliskość Niemiec i Skandynawii. Czynniki kulturowe odgrywają mniejszą rolę niż w innych polskich województwach. Cechą charakterystyczną turystyki w województwie jest jej sezonowość.

Na podstawie cech fizjograficznych obszaru województwa i intensywności ruchu turystycznego można wyróżnić cztery główne strefy turystyczne:

- pas nadmorski – 15 gmin, leżących nad Bałtykiem, z ponad 91 tys. miejsc noclegowych, skupiających 85% bazy noclegowej województwa i przyjmujący 61,9% turystów; głównymi atrakcjami turystycznymi są tu nadmorskie kąpieliska, możliwość uprawiania sportów wodnych na morzu i przymorskich jeziorach, turystyka morska, porty morskie, uzdrowiska, specyficzny mikroklimat, a głównymi ośrodkami turystycznymi: Kołobrzeg, Świnoujście, Rewal, Mielno, Międzyzdroje, Kamień Pomorski;
- ujście Odry i Zalew Szczeciński – 12 gmin z 6,7 tys. miejsc noclegowych; głównym ośrodkiem turystycznym, zarówno na tym obszarze, jak i w całym województwie, jest Szczecin (370 tys. turystów rocznie wg danych GUS); zagospodarowaniem turystycznym wyróżniają się także gminy: Kobylanka nad jeziorem Miedwie, Police z ośrodkiem żeglarskim w Trzebieży i Nowe Warpno nad Zalewem Szczecińskim;
- pas pojezierzy – w całości lub w części pojezierza: Myśliborskie, Choszczeńskie, Dobiegniewskie, Ińskie, Drawskie, Wałeckie, Szczecineckie oraz doliny Drawy i Gwdy; 6,3% miejsc noclegowych i 10% ogółu turystów; najważniejszymi ośrodkami ruchu turystycznego są miasta: Wałcz, Szczecinek, Czaplinek, Myślibórz, Barlinek, Tuczno, Choszczno, Złocieniec, Drawsko Pomorskie;
- obszary pozostałe – 44,1% powierzchni województwa z 2,7% miejsc noclegowych; wyróżniające się ośrodki turystyczne to Koszalin i Połczyn-Zdrój.

Rys. 21. Strefy turystyczne i intensywność ruchu turystycznego



Mapa 18. Trasy turystyczne

W części powiatów łobeskiego, gryfickiego, kołobrzeskiego i świdwińskiego, jak również w gminach leżących dalej na wschód nie ma żadnej turystycznej bazy noclegowej.

Mapa 19. Kierunki rozwoju turystyki

TABLICA IX. GOSPODARKA	
Diagnoza	
§	Niska jest aktywność ekonomiczna w centralnej, południowej i wschodniej części województwa
§	Bardzo niski jest udział województwa w wydatkach na działalność badawczo-rozwojową i na działalność innowacyjną
§	W województwie znajduje się niewielka liczba znaczących, w skali kraju i Europy, podmiotów gospodarczych.
Kierunki	
Ø	Tworzenie warunków do lokalizacji na obszarach niskiej aktywności ekonomicznej podmiotów gospodarczych, podstref specjalnych stref ekonomicznych, parków przemysłowych, inkubatorów przedsiębiorczości, specjalistycznej produkcji rolniczej, działalności pozarolniczej na obszarach wiejskich
Ø	Edukacja ogólnokształcąca i zawodowa mieszkańców pod kątem uzyskania kwalifikacji przydatnych dla potencjalnych inwestorów
Ø	Edukacja kadry samorządowej
Ø	Nawiązanie i intensyfikacja współpracy między uczelniami i podmiotami gospodarczymi m.in. w istniejących lub nowych parkach naukowo-technologicznych (Szczecin, Koszalin)
Ø	Stworzenie sieci współpracy nauki z przemysłem w ramach Europejskiego Instytutu Technologicznego we Wrocławiu
Ø	Preferencje dla lokalizacji w województwie innowacyjnych gałęzi przemysłu i usług
Ø	Rozwój „kreatywnego otoczenia” dla lokalizacji innowacyjnych dziedzin działalności przemysłowej, przemysłowo-badawczej w obszarach obecnego wycofywania się działalności przemysłowej
Ø	Działania na rzecz przenoszenia do województwa, w szczególności do Szczecina, funkcji decyzyjnych dużych podmiotów gospodarczych
Przemysł	
Diagnoza	
§	Nastąpiła redukcja lub likwidacja gałęzi przemysłu stanowiących bazę ekonomiczną województwa
§	Największa koncentracja przemysłu występuje w Szczecinie i sąsiadujących z nim powiatach (60%)
§	W Szczecinie i w innych ośrodkach przemysłowych znajdują się tereny poprzemysłowe do ekonomicznego wykorzystania
Kierunki	
Ø	Wspieranie, przy zastosowaniu instrumentów polityki regionalnej, lokalizacji przemysłu i usług na obszarze całego województwa, z wyłączeniem stref chronionych i turystycznych
Ø	Tworzenie i rozwój parków przemysłowych i naukowo-technologicznych oraz podstref specjalnych stref ekonomicznych
Ø	Działania w sferze organizacyjnej i przestrzennej na rzecz zapewnienia dalszego funkcjonowania przedsiębiorstw w specjalnych strefach ekonomicznych po skończeniu się okresu przywilejów podatkowych; zamiana stref w centra nowoczesnych technologii i badań
Ø	Rozwój bazy materialnej i kadrowej w kierunku wdrażania nowoczesnych technologii i usług w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym
Ø	Przekształcenie terenów poprzemysłowych w wielofunkcyjne strefy usługowe, z możliwością

TABLICA IX. GOSPODARKA	
zachowania działalności gospodarczej	
Ø	Rozwój klastrów: chemicznego, drzewnego, morskiego, technologii informatycznych (IT) i innych
Gospodarka morską	
Diagnoza	
§	Spada konkurencyjność zespołu portowego Szczecin-Świnoujście w stosunku do niemieckich portów na Bałtyku
§	Wykorzystanie portów morskich na wybrzeżu Bałtyku jest za małe w stosunku do ich potencjału
§	Przez bazę promową w Świnoujściu przechodzi większość krajowego ruchu promowego; z czasem potencjał terminala może ulec wyczerpaniu
§	Wraz z likwidacją Stoczni Szczecińskiej nastąpiła znacząca redukcja potencjału przemysłu stoczniowego
§	Nastąpiła redukcja potencjału rybołówstwa bałtyckiego
§	W polskiej strefie ekonomicznej znajdują się zasoby minerałów mających zastosowanie w przemyśle i budownictwie, dotychczas nieeksploatowanych
Kierunki	
Ø	Dostosowanie wewnętrznej infrastruktury oraz technologii przeladunku portów, w szczególności Szczecina, do standardów współczesnego transportu morskiego, promocja i rozwój transportu multimodalnego
Ø	Rozbudowa połączeń komunikacyjnych portów ujścia Odry z ich lądowym zapleczem, narzędzi logistycznych i inteligentnych systemów transportowych
Ø	Rozwój żeglugi śródlądowej i znaczenia tej gałęzi transportu w obsłudze portów ujścia Odry
Ø	Rozwój nowych funkcji portów morskich (gazoport w Świnoujściu)
Ø	Skoordynowanie planów rozwojowych portów ujścia Odry: Szczecina, Świnoujścia i Polic
Ø	Tworzenie funkcjonalnych i infrastrukturalnych powiązań małych portów z ich lądowym zapleczem (Kołobrzegu i Darłowa z Koszalinem, Darłowa ze Słupskiem, Kołobrzegu z Poznaniem)
Ø	Rozwój funkcji portowych Stepnicy w kierunku obsługi Goleniowskiego Parku Przemysłowego
Ø	Rozbudowa infrastruktury portowej w celu zwiększenia ruchu promowego przez Bałtyk i zapewnienia odpowiedniej jakości usług w terminalu promowym
Ø	Utworzenie w Szczecinie terminala do obsługi ruchu pasażerskiego
Ø	Preferencje dla lokalizacji produkcji stoczniowej i przemysłów nowoczesnych technologii na terenach poprzemysłowych
Ø	Restrukturyzacja portów i przystani rybackich w kierunku świadczenia usług turystycznych (rybactwa turystycznego i przewozów pasażerskich)
Ø	Tworzenie infrastruktury do eksploatacji geologicznych zasobów morza

TABLICA IX. GOSPODARKA	
Rolnictwo	
Diagnoza	
§	Restrukturyzacja i transformacja sektora rolnego połączona z likwidacją uspołecznionych jednostek produkcyjnych uwolniła znaczne zasoby ziemi rolniczej, mimo to w zasobie Własności Rolnej Skarbu Państwa pozostaje 56% użytków rolnych
§	Nastąpiła koncentracja ziemi rolniczej w wielkoobszarowych podmiotach gospodarczych
§	Wielkoobszarowe gospodarstwa rolne prowadzą uproszczoną produkcję rolną o charakterze monokultury
§	Degradacja rolniczej przestrzeni produkcyjnej
§	Zmalała opłacalność produkcji rolniczej, drastycznie obniżył się poziom produkcji zwierzęcej, uproszczona została struktura zasiewów, która charakteryzuje się nadmierną produkcją zbóż i roślin oleistych.
§	Znaczne przestrzenie ziemi rolniczej nie są produkcyjnie wykorzystywane
§	Obszary prawnie chronione obejmują 35% powierzchni województwa, stanowiąc ograniczenie dla produkcji rolnej i inwestycji na wsi
§	Mała dochodowość gospodarstw rolnych
Kierunki	
Ø	Przyspieszenie procesu restrukturyzacji i prywatyzacji zasobu Własności Rolnej Skarbu Państwa
Ø	Zweryfikowanie umów dzierżawnych dotyczących gospodarstw liczących ponad 300 ha, przekazanie zasobu ziemi na poprawę struktury agrarnej rolnictwa indywidualnego w oparciu o szczegółowe programy urzędniowo-rolne, jak i programy odnowy wsi
Ø	Podjęcie działań w kierunku powiększenia produkcji zwierzęcej, głównie chowu i hodowli bydła mięsnego
Ø	Podjęcie upraw roślin przeznaczonych na cele energetyczne i na biomasę
Ø	Tworzenie gospodarstw ekologicznych i gospodarstw realizujących programy rolno-środowiskowe
Ø	Wielofunkcyjność rolnictwa osiągnana przez zmianę kierunków produkcji rolnej z wykorzystaniem środków Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich
Ø	Lokalizacja na obszarach wiejskich farm wiatrowych, elektrowni wodnych, biogazowni, upraw energetycznych, zakładów przetwórczych biopaliw, produkcji biomasy
Ø	Tworzenie rolniczych grup producenckich i lokalnych grup działania
Turystyka	
Diagnoza	
§	Ruch turystyczny ma charakter sezonowy; najbardziej intensywny jest latem, skoncentrowany głównie w pasie nadmorskim
§	Województwo dysponuje dogodnymi warunkami do rozwoju turystyki wodnej, przy jednoczesnym zaniedbaniu stanu jej infrastruktury
§	Głębokości torów wodnych na Zalewie Szczecińskim, Zalewie Kamieńskim i Dziwnie są niewystarczające dla rozwoju żeglarstwa
§	Województwo dysponuje dużą liczbą niewykorzystanych akwenów śródlądowych i wewnętrznych wód morskich o dużej pojemności turystycznej
§	Niedostatecznie wykorzystany jest potencjał turystyczny pasa pojezierzy

TABLICA IX. GOSPODARKA

§ W znikomym stopniu wykorzystany jest potencjał turystyczny środkowej części województwa

Kierunki

- Ø Ograniczenie sezonowości i wydłużenie sezonu turystycznego w drodze rozwoju niektórych form turystyki:
 - specjalistycznej i aktywnej (rowerowa, konna, golf, wędkarstwo morskie, lotniarstwo i lotnictwo),
 - wodnej,
 - uzdrowiskowej i zdrowotnej,
 - miejskiej i kulturalnej,
 - biznesowej,
 - agroturystyki
- Ø Wykreowanie turystyki wodnej jako regionalnego produktu turystycznego
- Ø Rozwój funkcji turystycznych w portach morskich: Szczecinie, Świnoujściu, Kołobrzegu, Dźwirzynie, Kamieniu Pomorskim i w morskich przystaniach rybackich
- Ø Budowa i modernizacja marin wchodzących w skład Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego
- Ø Wypromowanie pętli żeglarskiej Świnoujście – Kołobrzeg – Bornholm – Sassnitz (Rugia) – Świnoujście
- Ø Udrożnienie szlaku wodnego z Zalewu Szczecińskiego przez Dziwnę na Bałtyk
- Ø Zagospodarowanie turystyczne wzdłuż kanału łączącego jezioro Liwia Łuża z Morzem Bałtyckim
- Ø Zagospodarowanie turystyczne jeziora Jamno – budowa połączenia z Bałtykiem, dostępnego dla jachtów, łodzi i turystyki kajakowej
- Ø Promocja pojezierzy i rejonu Zalewu Szczecińskiego na rzecz intensyfikacji ruchu turystycznego na akwenach śródlądowych
- Ø Wykształcenie centrów obsługi ruchu turystyki wodnej w Barlinku, Myśliborzu, Czaplinku, Drawsku Pomorskim, Szczecinku, Trzebieży, Stepnicy
- Ø Stworzenie szlaku wodnego łączącego pojezierza
- Ø Udostępnienie Międzyodrza dla turystyki pieszej i rowerowej (budowa przejść nad kanałami, wyznaczenie pól biwakowych, ścieżek dydaktycznych) oraz budowa infrastruktury dla turystyki kajakowej
- Ø Większe zaangażowanie gmin przygranicznych w transgraniczne przedsięwzięcia turystyczne np.: rozwój Szlaku Rowerowego Żelaznej Kurtyny i jego alternatywnych przebiegów, poprawa infrastruktury turystycznej Międzyodrza, rozbudowa turystycznych szlaków transgranicznych itp., budowa infrastruktury turystyki kajakowej (staniec wodnych, pomostów, nabrzeży)
- Ø Rozwój infrastruktury turystycznej wzdłuż miejskich nabrzeży w miastach położonych nad wodą m.in. w Szczecinie, Gryfinie, Świnoujściu, Kołobrzegu

TABLICA IX. GOSPODARKA

- | |
|--|
| <p>Ø Zapewnienie publicznego dostępu do brzegów rzek i jezior, ograniczenie ich zabudowy</p> <p>Ø Propagowanie i wspomaganie rozwoju agroturystyki i ekoagroturystyki oraz turystyki aktywnej i specjalistycznej na obszarach wiejskich</p> <p>Ø Rozwój funkcji uzdrowiskowej, wskazanie nowych miejsc lokalizacji uzdrowisk</p> |
|--|

2.11. Infrastruktura transportowa

Zewnętrzne uwarunkowania rozwoju systemu transportowego regionu określają przede wszystkim dokumenty strategiczne i programy poziomu krajowego oraz wojewódzkiego, kluczowe znaczenie mają też implikacje wynikające z naszego członkostwa w Unii Europejskiej, unijnych wytycznych, programów, strategii, polityki, regulacji prawnych, w tym w szczególności w zakresie ochrony środowiska. Zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko stało się jednym z głównych kierunków polityki transportowej UE, przejawiającej się we wspieraniu rozwoju przyjaznych dla środowiska gałęzi transportu, tj. transportu kolejowego, wodnego oraz komunikacji publicznej.

Na poziomie krajowym najważniejsze dokumenty określające zasady rozwoju systemów transportowych to *Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015*, *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025* i *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012*. W województwie są to *Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020* i *Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020* (dokumenty w trakcie aktualizacji).

Duży udział w procesie rozwoju i integracji transportu mają też nowe inicjatywy polityczne i projekty międzynarodowe jak np. Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC łączący Skandynawię z południem Europy przy wykorzystaniu dróg kołowych, kolejowych i wodnych przebiegających przez zachodnią 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.

Z nadgranicznego położenia wynika tranzytowy charakter regionu, 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).

Wszystkie ważniejsze połączenia stanowią część układu transportowego o zasięgu europejskim i są objęte międzynarodową umową AGR określającą kierunki podstawowej sieci połączeń europejskich oraz ich parametry. Są to zarówno drogi kołowe w ciągu międzynarodowych dróg: wspomnianej osi CETC – drogi E65 (relacji Malmö–Świnoujście–Szczecin–Gorzów Wlkp.–Zielona Góra–Legnica–Jakuszyce i dalej przez Czechy, Słowację, Węgry, Chorwację, Bośnię i Hercegowinę, Czarnogórę, Kosowo, Macedonię do miejscowości Chania w Grecji) oraz E28 (relacji Berlin–Kołbaskowo–Szczecin–Goleniów–Koszalin–Gdańsk i dalej przez Obwód Kaliningradzki w Rosji, Litwę do Mińska na Białorusi), linie kolejowe objęte umowami międzynarodowymi o liniach AGC (umowa o głównych międzynarodowych liniach kolejowych) i AGTC (umowa o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących) oraz droga wodna E30 w ramach umowy o głównych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia.

Pomorze Zachodnie położone jest 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).

Część infrastruktury transportowej regionu funkcjonuje w ramach programu rozwoju transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T). Obecnie jest to autostrada A6, droga krajowa nr 3 (S3), linie kolejowe nr 401, 273, 351, Odra od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia do Zalewu Szczecińskiego i dalej do Bałtyku, porty w Szczecinie i Świnoujściu oraz port lotniczy w Goleniowie. Włączenie kolejnych elementów infrastruktury transportowej do sieci TEN-T jest obecnie jednym z priorytetów działań władz województwa. Planuje się włączenie do sieci TEN-T w granicach województwa dróg ekspresowych S6, S10, S11 i portu Police, a w powiązaniach zewnętrznych autostrad morskich Świnoujście-Ystad, Świnoujście-Kłajpeda i uzupełnienie Odrzańskiej Drogi Wodnej o odcinek od ujścia Nysy Łużyckiej do Brzegu Dolnego.

Szczególne znaczenie dla regionu mają wspomniane wcześniej połączenia leżące w ciągu pasma rozwoju Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC). Inicjatywa CETC wpisuje się w aktualne wytyczne Unii Europejskiej w kwestii rozwoju transportu. Władze regionów CETC czynią szereg starań dla promocji transportu przyjaznego środowisku. Rozwój korytarza CETC jest również istotnym elemen-

tem realizacji nadrzędnego celu UE, jakim jest zrównoważony rozwój gospodarczy i przestrzenny na całym jej obszarze.

Funkcjonowanie powiązań transgranicznych zmieniło się radykalnie z chwilą wejścia Polski do Unii Europejskiej i ostatecznie z wejściem w życie układu z Schengen w dniu 21 grudnia 2007 r. (na lotniczych przejściach granicznych od 30 marca 2008 r.). Dawne przejścia graniczne (w szczególności drogowe, kolejowe i wodne) wraz ze wszystkimi konsekwencjami i ograniczeniami wynikającymi z ich statusu i funkcjonowania przestały istnieć. Otwiera to drogę do odbudowy spójności terytorialnej zaplecza Szczecina jako ośrodka metropolitalnego o zasięgu transgranicznym, jedyne takiego w kraju.

Województwo zachodniopomorskie dysponuje systemem transportowym obejmującym wszystkie gałęzie i rodzaje transportu.

Główne elementy sieci transportowej województwa stanowią:

- drogi krajowe o łącznej długości 1048,3 km (1137,9 km razem z ulicami w ciągach dróg krajowych w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu), w tym 50,6 km dróg ekspresowych i 21,6 km autostrady,
- drogi wojewódzkie o łącznej długości 2093,3 km,
- linie kolejowe o łącznej długości 1635,9 km, z czego 1214 km linii eksploatowanych,
- drogi wodne,
- porty morskie: 18 portów morskich, w tym 2 znaczenia państwowego – Szczecin i Świnoujście,
- porty śródlądowe odrzańskiej drogi wodnej,
- port lotniczy o zasięgu krajowym i międzynarodowym Szczecin-Goleniów oraz pozostałe obiekty lotniskowe (łącznie 12 obiektów).

2.11.1. Dostępność transportowa województwa

Rozmieszczenie głównych elementów sieci transportowej regionu jest nierównomierne i wyraźnie koncentruje się wzdłuż zachodniej części województwa, co jest ściśle uwarunkowane strukturą sieci osadniczej, w której dominuje Szczeciński Obszar Metropolitalny wraz ze Świnoujściem i pozostałymi jednostkami subregionu metropolitalnego. Koncentruje się tu również największy potencjał gospodarczy województwa, w znacznej części oparty na funkcjonowaniu sektora gospodarki morskiej z portami w Szczecinie, Policach i Świnoujściu, ale też coraz silniejszym działaniem sektora usług, handlu i turystyki. Praktycznie wszystkie wymienione powyżej rodzaje infrastruktury transportowej, ale też i najważniejsze jej elementy krzyżują się w tym obszarze.

Drugim istotnym punktem zbiegu ważnych połączeń komunikacyjnych regionu jest koszalińsko-kołobrzegi zespół miejski, który przecinają drogi krajowe nr 6 i nr 11 (docelowo drogi ekspresowe S6 i S11) oraz linia kolejowa relacji Szczecin-Trójmiasto, a ich uzupełnieniem jest port morski w Kołobrzegu.

Dostępność zewnętrzna do Szczecina i obszaru metropolitalnego w ruchu towarowym i osobowym jest realizowana połączeniami krajowymi i międzynarodowymi przez port lotniczy, autostradę A6, drogi krajowe (docelowo ekspresowe), porty morskie i śródlądowe, linie kolejowe. O szczególnym położeniu Szczecina w Europie (*in plus*) i w kraju (*in minus*) świadczy fakt, iż do stolic co najmniej kilku europejskich państw jest stąd bliżej niż do Warszawy.

Z drugiej strony takie położenie Szczecina niekorzystnie wpływa na wewnętrzną dostępność z poszczególnych ośrodków sieci osadniczej regionu. Dla znacznej części województwa, praktycznie spoza subregionu metropolitalnego, czas dostępu do stolicy regionu zawiera się w przedziale od 90 do 180 i więcej minut.

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 wahaniami związanych z sezonowością oferowanych usług w tym zakresie. Dotyczy to zarówno ruchu wewnętrznego jak i zewnętrznego z terenu kraju i w części z zagranicy.

Istotne znaczenie dla poprawy dostępności zewnętrznej i wewnętrznej ma rozbudowa sieci dróg ekspresowych, budowa obwodnic, dostosowanie budowanych i modernizowanych mostów do warunków technicznych obowiązujących w Unii Europejskiej.

Realizacja zadań związanych z modernizacją i rozbudową sieci autostrad, dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich usprawni drogowy system transportu województwa oraz zlikwiduje największe uciążliwości związane z ruchem tranzytowym.

Działania związane z rozbudową i modernizacją układu drogowego w województwie zachodniopomorskim, w tym poprawa ich stanu technicznego, dostosowanie parametrów tych dróg do przenoszenia obciążeń o wartości 115 kN/oś, zwiększenie przepustowości na odcinkach o największym natężeniu ruchu, przyczynią się do usprawnienia drogowego systemu transportu województwa i likwidacji największych uciążliwości związanych z ruchem tranzytowym. Szansą dla województwa jest poprawa transgranicznych połączeń komunikacyjnych tj. dróg, linii kolejowych, dróg wodnych w ramach TEN-T.

Rozwój infrastruktury transportowej powinien uwzględniać najważniejsze potrzeby rozwojowe i potencjał województwa dając możliwości jego zrównoważonego rozwoju:

- położenie w strefie oddziaływania najszybciej rozwijającego się regionu w Europie,
- przygraniczne położenie i transgraniczne oddziaływanie ośrodka metropolitalnego,
- budowa portu zewnętrznego i infrastruktury o znaczeniu państwowym zapewniającej dywersyfikację dostaw gazu,
- potencjał turystyczny regionu,
- dalszy wzrost wskaźnika motoryzacji,
- globalizacja usług,
- konkurencja wobec innych miast Regionu Morza Bałtyckiego.

2.11.2. Transport publiczny

W regionie podobnie jak w całym kraju utrwała się trend spadku udziału transportu publicznego w transporcie lokalnym. Problemem jest niska jakość i zły stan techniczny transportu publicznego, w szczególności w odniesieniu do taboru kolejowego i tramwajowego; proces dekapitalizacji spowodowany jest głównie zaległościami w odnowie taboru i infrastruktury drogowej (szynowej).

Priorytetami w zakresie transportu publicznego jest poprawa konkurencyjności w stosunku do transportu indywidualnego, poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i regionach, w tym przez wprowadzenie ułatwień i zachęt dla organizowania sieci aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury.

Sytuacja w miastach jest zróżnicowana pod względem poziomu motoryzacji, warunków ruchu, stanu infrastruktury technicznej, zasad organizacji przewozów transportem publicznym, stopnia przygotowania i realizacji polityk, programów rozwoju transportu publicznego. Proces rosnącej motoryzacji spowodował odpływ pasażerów korzystających z kolei i miejskich środków transportu publicznego; wskaźnik liczby osobowych pojazdów samochodowych przypadających na 1000 mieszkańców w 2008 r. w województwie wynosił ok. 380, w Szczecinie ok. 390. Powstała luka w transporcie publicznym w pewnym stopniu wypełniają przewoźnicy prywatni (autobusy, mikrobusy).

W skali miast istotne dla rozwiązania problemu zatłoczenia ulic jest wdrażanie systemów Park & Ride oraz budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Coraz bardziej istotne jest jak najszybsze utworzenie koncepcji zorganizowania i budowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Stan prawny regulujący funkcjonowanie transportu publicznego w Polsce nie uwzględnia obecnie problemu integracji gałęzi i systemów tego transportu, a także nie wskazuje podmiotu odpowiedzialnego za integrację oraz zasad współpracy podmiotów właściwych dla różnych gałęzi transportu publicznego przy tworzeniu zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Jednakże opracowany przez Ministerstwo Infrastruktury projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zakłada m.in. ustanowienie organizatora transportu publicznego wraz z określeniem jego zadań i kompetencji (właściwy ze względu na obszar działania organ administracji publicznej). Ustanowiono obowiązek opracowania planów rozwoju transportu, których elementem ma być integracja gałęzi transportu. Mając na uwadze taki stan rzeczy, zasadne byłoby 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.

2.11.3. Infrastruktura drogowa

ŹMapa 20. Układ drogowy

Długość dróg publicznych o utwardzonej nawierzchni w województwie zachodniopomorskim wynosi 13 115,5 km (2007 r.), w tym długość dróg krajowych 1048,3 km (w rozwinięciu na dwie jezdnie jest to 1123,1 km) bez dróg krajowych w granicach miast na prawach powiatu tj. Szczecina, Koszalina i Świnoujścia pozostających w ich zarządzie (drogi ekspresowe 50,6 km, autostrady 21,6 km), długość dróg wojewódzkich 2093,3 km.

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); drogi wojewódzkie na większości przebiegu są w złym stanie technicznym i wymagają natychmiastowych działań modernizacyjnych zarówno w warstwie parametrów geometrycznych jak i stanu nawierzchni (stan zły i niezadowolający to ok. 57% dróg, 20,1% kwalifikuje się do natychmiastowego remontu). Analogicznie przedstawia się stan obiektów mostowych w ciągu dróg wojewódzkich.

Specyfika form użytkowania terenu województwa, duża powierzchnia lasów, wód oraz niewielka gęstość zaludnienia poza większymi ośrodkami miejskimi determinuje dość wysoki wskaźnik gęstości demograficznej dróg; wynosi on 7,8 km/1000 mieszkańców. W stosunku ilości dróg utwardzonych do powierzchni terenu województwo wypada znacznie gorzej – 57,3 km/100 km², przy średniej krajowej 82,8 km/100 km².

Główną sieć dróg kołowych województwa tworzą:

- autostrada A6/droga krajowa nr 6 (docelowo S6) w ciągu drogi międzynarodowej E28 relacji Pomellen–Kolbaskowo (granica państwa)–Szczecin–Goleniów–Koszalin–Gdynia–Gdańsk–Łęgowo,
- droga krajowa nr 3 (w części, a docelowo w całości droga ekspresowa S3) w ciągu drogi międzynarodowej E65 relacji Świnoujście–Szczecin–Gorzów Wlkp.–Zielna Góra–Lubin–Jelenia Góra–Jakuszcze (granica państwa); na odcinku Węzeł Klucz (autostrada A6)–granica województwa–Gorzów Wlkp. budowana na całkowicie nowym przebiegu droga ekspresowa S3 z węzłami pośrednimi: Gryfino, Pyrzyce i Myślibórz (długość w granicach województwa 60,083 km),
- droga krajowa nr 10 (docelowo S10) relacji Linken–Lubieszyn (granica państwa)–Szczecin–Piła–Bydgoszcz–Toruń–Płońsk,
- droga krajowa nr 11 (docelowo S11) relacji Kołobrzeg–Koszalin–Szczecinek–Piła–Poznań–Kluczbork–Lubliniec–Bytom,
- droga krajowa nr 13 relacji Rosówek (granica państwa)–Szczecin,
- droga krajowa nr 20 relacji Stargard Szczeciński–Szczecinek–Bytów–Kościerzyna–Gdynia,
- droga krajowa nr 22 relacji Kostrzyn nad Odrą (granica państwa)–Gorzów Wlkp.–Wałcz–Starogard Gdański–Elbląg–Maciejewo–Grzechotki (granica państwa)
- droga krajowa nr 23 relacji Myślibórz–Sarbinowo,
- droga krajowa nr 25 relacji Bobolice–Człuchów–Bydgoszcz–Konin–Kalisz–Ostrów Wlkp.–Oleśnica,
- droga krajowa nr 26 relacji Krajnik Dolny (granica państwa)–Chojna–Renice (droga nr 3),
- droga krajowa nr 31 relacji Szczecin–Gryfino–Chojna–Kostrzyn–Słubice,
- droga krajowa nr 37 relacji Darłowo–Karwice,
- droga krajowa nr 93 relacji Świnoujście (granica państwa)–droga krajowa nr 3,

oraz drogi wojewódzkie stanowiące uzupełnienie sieci transportowej, z których najważniejsze to:

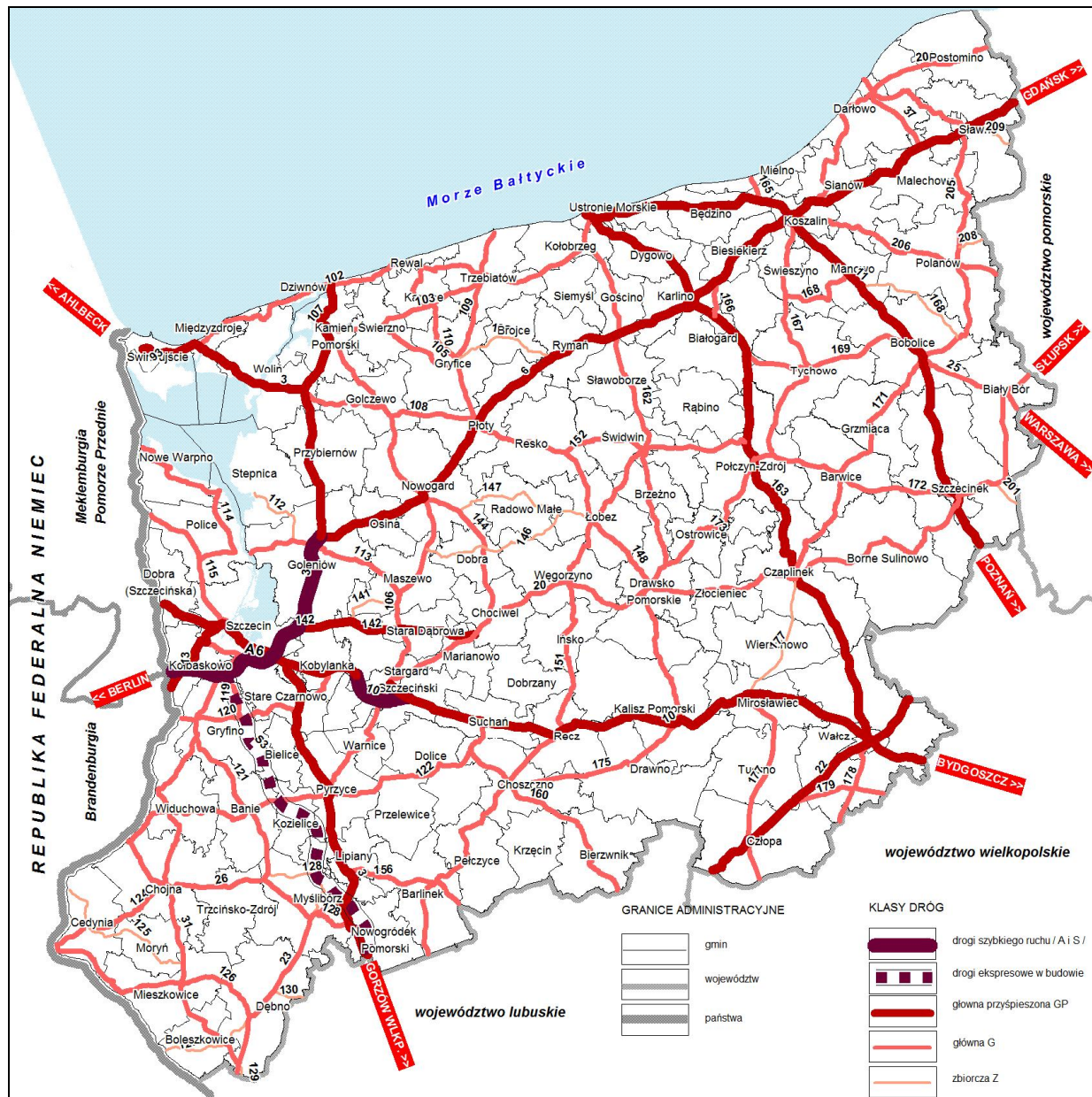
- drogi łączące południe regionu i kraju z pojezierzami i wybrzeżem Bałtyku:
 - nr 163 relacji Kołobrzeg–Białogard–Połczyn-Zdrój–Czaplinek–Wałcz,
 - nr 178 relacji Wałcz–Trzcianka–Czarnków–Oborniki,
 - nr 151 relacji Świdwin–Łobez–Węgorzyno–Recz–Barlinek–(granica województwa)–Gorzów Wielkopolski,
 - nr 162 relacji Rościenino–Świdwin–Zarańsko,
 - nr 106 relacji Rzewnowo–Golczewo–Nowogard–Maszewo–Łęczycza–Stargard Szczeciński–Pyrzyce,
 - nr 109 relacji Mrzeżyno–Trzebiatów–Gryfice–Ploty (droga krajowa nr 6),
 - nr 107 relacji Dziwnówek–Kamień Pomorski–Parłówko (droga krajowa nr 3),
 - nr 110 relacji Lędzin–Karnice–Cerkwica–Gryfice,

- nr 205 relacji Darłówko–Darłowo–Krupy–Sławno–Polanów–Bobolice,
- drogi obsługujące pas wybrzeża:
 - nr 102 relacji Międzyzdroje–Dziwnówek–Pobierowo–Rewal–Trzebiatów–Kołobrzeg,
 - nr 203 relacji Koszalin–Darłowo–Postomino–(granica województwa)–Ustka–Słupsk,
- drogi prowadzące do granicy z Niemcami na Odrze:
 - nr 115 relacji Szczecin–Tanowo–Dobieszczyń–granica państwa,
 - nr 120 relacji granica państwa–Gryfino–Stare Czarnowo–(przebieg wspólny z drogą krajową nr 3)–Kołbacz–Kobylanka,
 - nr 122 relacji Krajnik Dolny–Krzywin–Banie–Pyrzyce–Piasecznik,
 - nr 124 relacji granica państwa–Osinów Dolny–Cedynia–Chojna (droga krajowa nr 26),
- drogi o podstawowym znaczeniu gospodarczym:
 - nr 142 relacji Szczecin (droga krajowa nr 3)–Łęczycza–Lisowo (droga krajowa nr 20),
 - nr 162 relacji Rościcino–Świdwin–Zarańsko,
 - nr 108 relacji Parlówko–Golczewo–Płoty,
 - nr 113 relacji Święta–Goleniów–Mosty–Maszewo,
 - nr 152 relacji Płoty–Resko–Świdwin–Buślary,
 - nr 172 relacji Połczyn-Zdrój–Szczecinek.

Istotne dla rozwoju sieci transportowej regionu są przyrodnicze obszary chronione, w tym obszary w sieci Natura 2000. Planowane inwestycje drogowe wielokrotnie kolidują z wyznaczonymi obszarami ochrony. Dlatego też istotny jest kompromis pomiędzy rozwojem sieci transportowej przy jednoczesnym uwzględnieniu niekorzystnego wpływu inwestycji na środowisko a obszarami, które bezwzględnie powinny być chronione.

Realizacja inwestycji drogowych wymaga zgodnie z obowiązującymi przepisami przeprowadzenia procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, a w jej wyniku wyboru najkorzystniejszego wariantu przebiegu. Wskazane na mapie nowe przebiegi dróg, obejścia miejscowości nie stanowią przesądzenia, o którym mowa powyżej, a jedynie kierunki działań w tym zakresie.

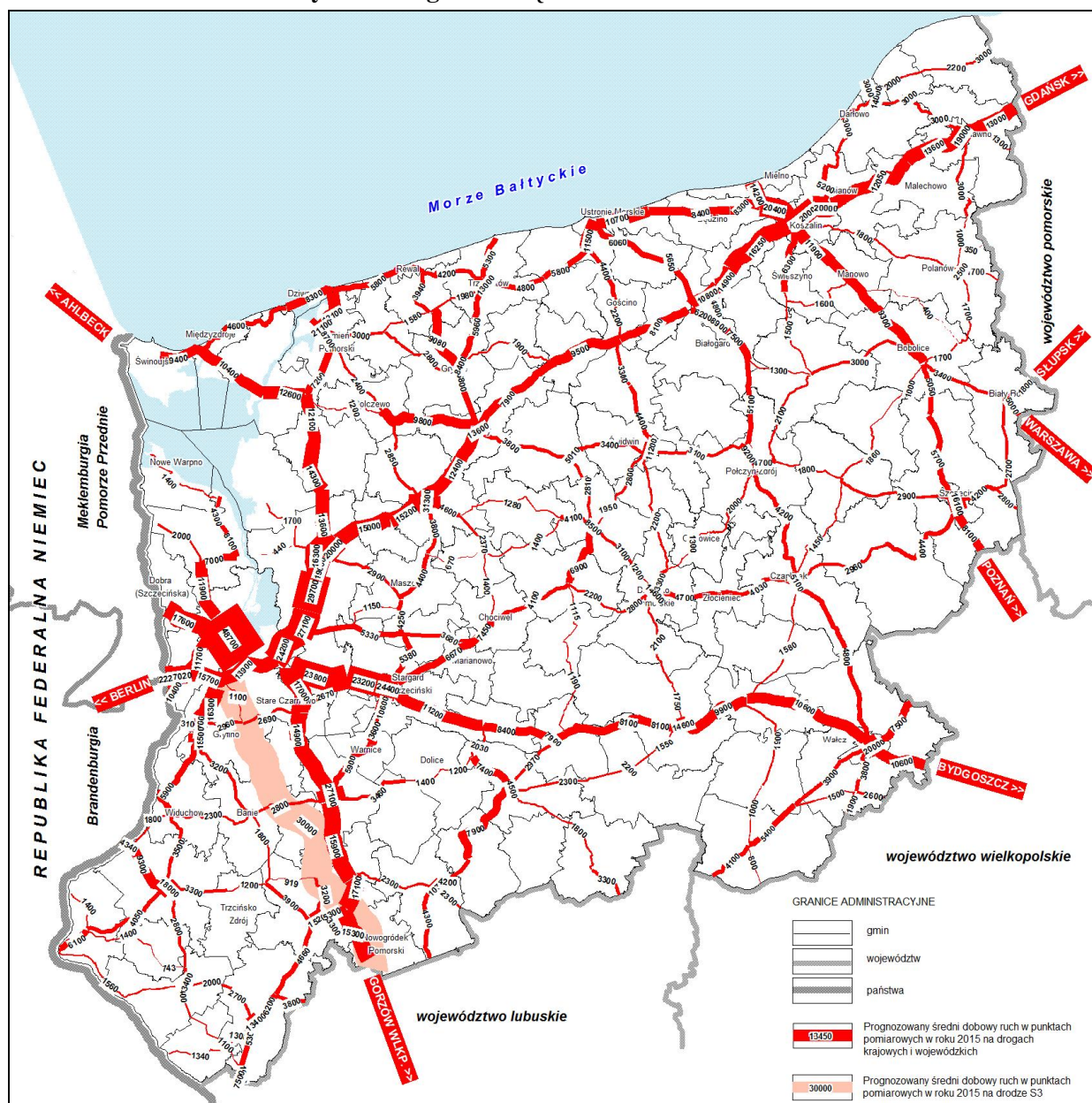
Rys. 22. Klasyfikacja techniczna sieci drogowej



Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Z uwagi na powszechny dostęp i użytkowanie dróg przez ogół społeczeństwa – dotyczy to głównie dróg kołowych – ważnym zadaniem jest zmniejszenie liczby wypadków, kolizji i rannych w wypadkach drogowych. Realizacja Programu Uspokojenia Ruchu obniżyć ma liczbę wypadków o 70%, liczbę zabitych w wypadkach o 85%, liczbę rannych o 70%, liczbę kolizji o 40%. Ponadto na terenie województwa systematycznie realizowany jest program likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach, który swoim działaniem obejmuje drogi zarządzane przez władze samorządowe regionu. Samorządy – województwa, powiatów i gmin – oraz ich działania koordynowane z zarządcami dróg mają największy wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Są to takie działania jak ujmowanie w budżetach kwot na realizację zadań związanych z poprawą bezpieczeństwa (budowa i przebudowa chodników, zatok autobusowych, elementów uspokojenia ruchu itp.), cykliczne przeglądy stanu technicznego, prowadzenie działań profilaktycznych i edukacyjnych. Równie istotnym elementem zwiększającym bezpieczeństwo użytkowania dróg jest systematyczna budowa ścieżek rowerowych minimalizujących styk rowerzystów z ruchem samochodowym.

Rys. 23. Prognoza natężenia ruchu w roku 2015



2.11.4. Infrastruktura kolejowa

Mapa 21. Sieć kolejowa, infrastruktura lotnicza, infrastruktura transportu wodnego - śródlądowa i morska

Województwo zachodniopomorskie charakteryzuje się dobrymi połączeniami kolejowymi z pozostałą częścią kraju i Europy – bezpośrednio w kierunku Berlina i Hamburga, a także w kierunku Skandynawii (połączenia promowe).

Długość linii kolejowych ogółem wynosi 1635,9 km, z czego eksploatowane jest 1214 km. 421 km linii eksploatowanych to linie co najmniej dwutorowe, a 793 km – linie jednotorowe. Długość linii zelektryfikowanych wynosi 740 km. Długość linii znaczenia lokalnego wynosi 815,9 km. 298 km to linie o znaczeniu europejskim objęte umowami AGC i AGTC. Gęstość linii kolejowych wyrażona stosunkiem km linii do 100 km² powierzchni wynosi 5,3 przy średniej krajowej 6,5. 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).

Wykaz linii eksploatowanych:

- nr 202 Gdańsk–Stargard Szczeciński,
- nr 210 Chojnice–Runowo Pomorskie,
- nr 273 Wrocław–Szczecin,
- nr 351 Poznań–Szczecin,
- nr 401 Szczecin Dąbie–Świnoujście Port,
- nr 402 Koszalin–Goleniów,
- nr 403 Piła Północ–Ulikowo (Stargard Szczeciński), na odcinku Kalisz Pom.– Wałcz wyłączona z ruchu (częściowo rozebrana),
- nr 404 Szczecinek–Kołobrzeg,
- nr 405 Piła–Ustka,
- nr 407 Wysoka Kamieńska–Kamień Pomorski,
- nr 408 Szczecin Główny–Stobno–granica państwa (kierunek Grambow),
- nr 409 Szczecin Gumieńce–granica państwa (kierunek Tantow),
- nr 410 Złocieniec–Kalisz Pom., częściowo eksploatowana na odcinku Kalisz Pom.–Kalisz Pom Miasto,
- nr 418 Sławno–Darłowo,
- nr 427 Mścice–Mielno (sezonowa).

Istotne znaczenie dla całego systemu transportu kolejowego mogą mieć nieeksploatowane obecnie linie, co do których należy podjąć decyzję o ich dalszej funkcji w systemie transportowym województwa:

- nr 415 Myślibórz–Gorzów Wlkp., los tej linii może być uzależniony od reaktywacji połączenia na kierunku Stargard Szcz.–Pyrzyce–Myślibórz–Dębno–Kostrzyn (411/430),
- nr 406 Szczecin–Police–Trzebież, dla której przewiduje się funkcjonowanie w ramach Kolei Metropolitalnej,
- nr 410 Złocieniec–Kalisz Pom., linia o znaczeniu państwowym, której rola nie znajduje jak dotąd odzwierciedlenia w systemie transportowym regionu, jest wykorzystywana przez wojsko i powinna służyć aktywizacji gospodarczej centralnej części województwa,
- nr 411 Stargard Szcz.–Pyrzyce–Lipiany, linia wraz z jej kontynuacją w kierunku Kostrzyna przez Myślibórz i Dębno (nr 430) po odtworzeniu ciągłości powinna stanowić istotny element systemu w połączeniach lokalnych i ponadregionalnych jako część korytarza transportowego CETC,
- nr 420 Worowo–Płoty–Wysoka Kam. powinna uzupełnić lukę w połączeniach na kierunku zachód-wschód (Świnoujście–Koszalin–Gdynia–Gdańsk),
- nr 421 Świdwin–Połczyn-Zdrój.

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 Trzebiatowa,
- Koszalin–Manowo–Świelino,
- Stargard Szczeciński–Stara Dąbrowa–Ińsko, z odgałęzieniem ze Starej Dąbrowy w kierunku Dobrej Nowogardzkiej.

W połączeniach transgranicznych wykorzystywane są linie:

- nr 408 Szczecin Główny–Stobno–granica państwa (kierunek Grambow, Neubrandenburg, Schwerin),
- nr 409 Szczecin Gumieńce–granica państwa (kierunek Tantow i dalej w kierunku Berlina),
- linia kolejowa Świnoujście Centrum–Seebad Heringsdorf, linia o długości 7,77 km, łącząca Świnoujście z Heringsdorf.

Stan linii kolejowych i obiektów infrastruktury kolejowej ogólnie jest niezadowalający. Praktycznie na wszystkich liniach występują ograniczenia prędkości. W układzie magistralnym najniższy standard i najgorsze parametry ruchu posiada linia C-E59 od Szczecina w kierunku Wrocławia. Dla połączeń z Europą Zachodnią istotną będzie modernizacja linii 408 Szczecin Gumieńce–granica państwa (kierunek Tantow).

Osobnym zagadnieniem z racji rangi zespołu portów Szczecin–Świnoujście jest stan infrastruktury kolejowej w granicach portów. Jest on niezadowalający i nie zapewnia sprawnej obsługi obrotu towarami.

Utrudnia to rozwój największego potencjału województwa, jakim są porty oraz baza promowa. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. podjął działania w zakresie modernizacji infrastruktury kolejowej leżącej w jego granicach. Prace w tym zakresie przewidywane są na lata 2010-2013.

W województwie znajduje się 141 dworców kolejowych, w tym 49 czynnych, w większości w złym stanie technicznym.

Dekapitalizacja infrastruktury wielu linii kolejowych spowodowała w konsekwencji spadek zainteresowania komunikacją kolejową wśród potencjalnych klientów, 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. Po przejściu roli organizatora kolejowych przewozów regionalnych przez województwo, od 2005 roku pozycja tej gałęzi transportu systematycznie wzrasta. W 2008 roku z oferty kolei regionalnych w województwie skorzystało ponad 8,5 mln osób, podczas gdy w 2005 roku liczba ta nie przekraczała 6 mln osób. 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 regionalnych wobec transportu drogowego.

Stacje przeładunkowe, dworce i stacje kolejowe w sposób szczególny ilustrują kondycję finansową tej gałęzi transportu. Jest to stan, który wymaga natychmiastowych zmian, dotyczy to zarówno skali i jakości obsługi pasażerów, dostępności do obiektów dworcowych, peronów, ale także rozwiązań wymagających zdecydowanie większej skali 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 i Bike & Ride przynajmniej przy dworcach kolejowych zlokalizowanych w miejscowościach będących siedzibami powiatów i gmin.

2.11.5. Transport morski

Najważniejszymi portami zarówno regionu, ale również portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są porty w Szczecinie i Świnoujściu. Kolejnym w hierarchii jest port Police. Porty położone nad otwartym morzem (Dziwnów, Mrzeżyno, Kołobrzeg, Darłowo), nad Zalewem Kamieńskim (Wolin, Kamień Pomorski), nad Zalewem Szczecińskim (Trzebież, Nowe Warpno, Stepnica, Lubin) mają mniejsze znaczenie ekonomiczne, ale wśród nich zdecydowanie wyróżnia się port w Kołobrzegu stanowiący największy port handlowy na środkowym wybrzeżu województwa oraz port w Stepnicy.

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. 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 zapewniają drogi krajowe nr 3 (S3), 6 (A6 i S6) i 10 (S10) i linie kolejowe nr 273 (CE59), 351 (E59), 401 (E59/CE59).

Dostęp od strony wody do portów zapewniają tory wodne na wewnętrznych wodach morskich i śródlądowe drogi wodne Odrzańskiej Drogi Wodnej. 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. 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 215 m. Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście posiada nabrzeża o łącznej długości 16,74 km, z czego do eksploatacji nadaje się 13,86 km.

Aktywność portu Szczecin koncentruje się 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 terminala kontenerowego.

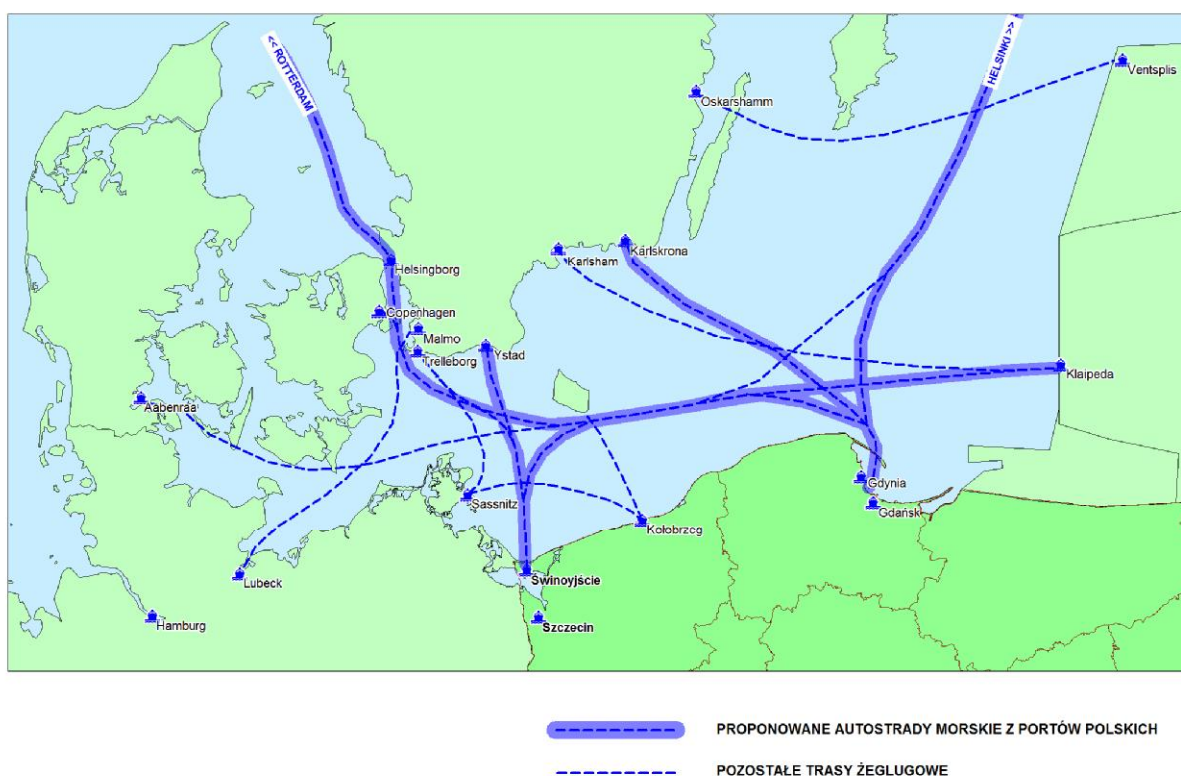
Port Świnoujście zawiera trzy główne obszary koncentracji działalności portowej:

- teren północno-wschodni – rejon największego na polskim wybrzeżu centrum obsługi ładunków masowych,
- terminal promowy – rejon lokalizacji największego w Polsce terminala promowego,
- Wolny Obszar Celny – obsługuje ładunki chłodnicze.

Budowa portu zewnętrznego wraz z terminalem LNG otworzy 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. 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 do portu w Policach jest ograniczony i odbywa się poprzez szczeciński węzeł komunikacyjny – drogi wojewódzkie i powiatowe oraz linię kolejową 406 relacji Szczecin–Trzebież, a od strony wody z toru Szczecin–Świnoujście.

Rys. 24. Autostrady morskie



Z pozostałych portów szczególne znaczenie w przestrzeni województwa ma położony w ujściu Parsęty port w Kołobrzegu położony w odległości ok. 40 km od Koszalina. Port w Kołobrzegu jest szóstym pod względem wielkości morskim portem handlowym w Polsce. 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 (S11) i linie kolejowe 402 i 404. Do portu w Kołobrzegu mogą wchodzić statki o maksymalnej długości do 85 m i zanurzeniu 4,7 m. Obecnie prowadzone są prace mające na celu poszerzenie wejścia do portu, co pozwoli na przyjmowanie jednostek o długości do ok. 90 m.

Infrastruktura i suprastruktura portów jest niezadowolająca. Stan nabrzeży jest zły, 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, tory kolejowe zlokalizowane na terenach portowych.

2.11.6. Transport wodny śródlądowy

Transport wodny, wymagający znacznych nakładów inwestycyjnych związanych z funkcjonowaniem dróg wodnych, musi w sposób szczególny uwzględniać szereg uwarunkowań decydujących o możliwości, zasadności i opłacalności wykorzystania danej drogi wodnej. Koszty inwestycji ponoszą różne podmioty, które korzystają z dostępu do drogi wodnej.

Główny szlak żeglugowy regionu to Odrzańska Droga Wodna stanowiąca element Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, który wiąże aglomerację szczecińską oraz morsko-rzeczne porty i przeładownie ujścia Odry z aglomeracją wrocławską i górnośląską za pośrednictwem drogi wodnej Wisła-Odra z wielkopolskim obszarem gospodarczym i pozostałą siecią polskich dróg wodnych, a poprzez kanały Odra-Sprewa i Odra-Hawela z aglomeracją berlińską oraz zachodnią częścią kontynentu europejskiego.

Odrzańska Droga Wodna stanowi element europejskiego szlaku żeglownego E30 łączącego Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie (połączenie z Dunajem jest brakującym ogniwem szlaku).

Odra jest rzeką graniczną, przez co wymaga wspólnych rozwiązań integrujących systemy transportowe Polski i Niemiec, przy jednoczesnym uwzględnieniu zagrożenia powodziowego jakie ze sobą niesie.

Żegluga śródlądowa wg założeń europejskiej polityki transportowej będzie odgrywała coraz większą rolę w systemie transportowym Europy. Decydują o tym takie cechy jak niska energochłonność, bezpieczeństwo, nośność jednostek pływających, możliwość włączenia w intermodalny system transportowy.

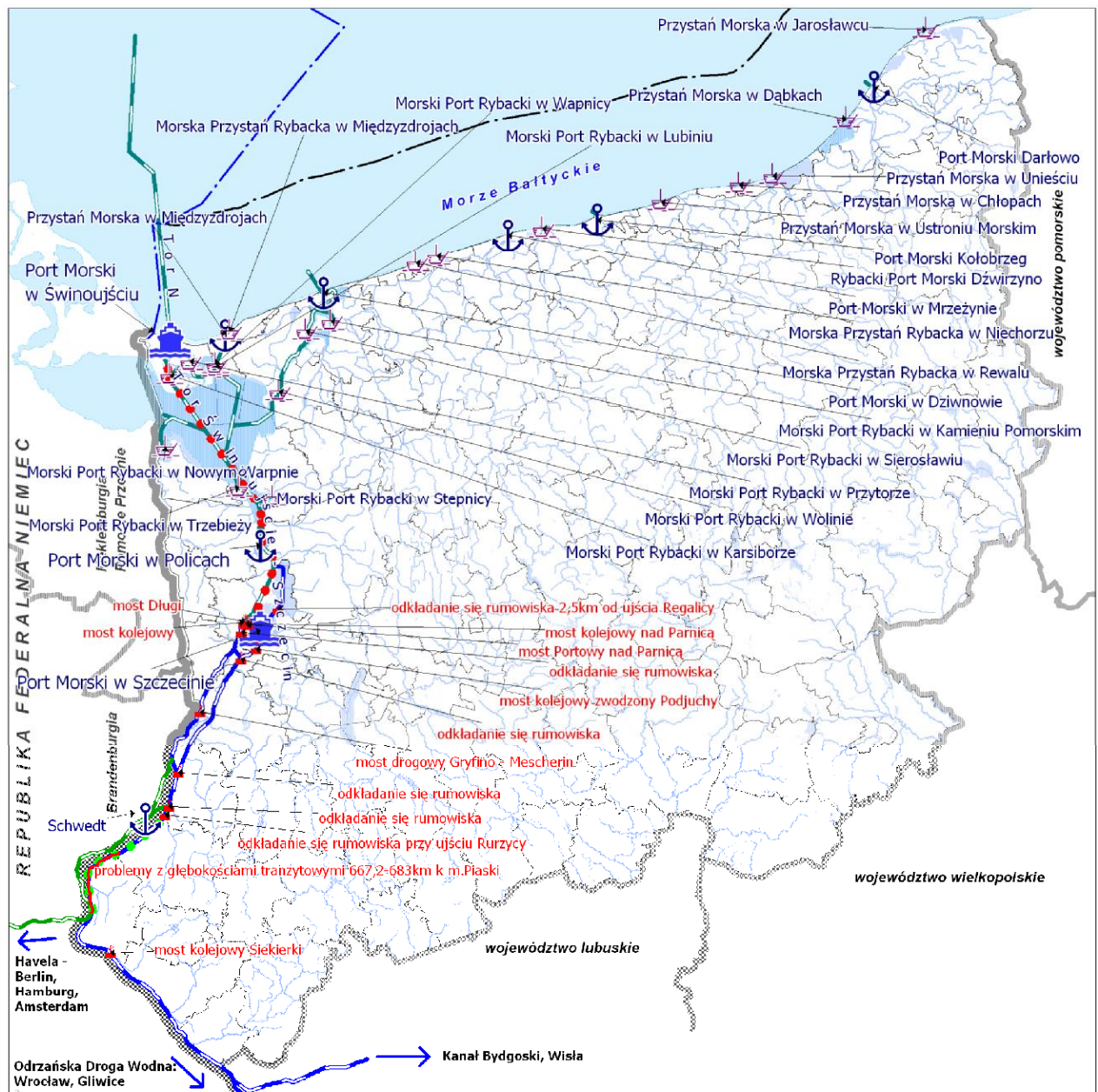
Ważniejsze porty i przystanie wodnej drogi śródlądowej na terenie województwa zachodniopomorskiego (powyżej portu w Szczecinie):

- Gryfino,
- Widuchowa,
- Ognica,
- Krajnik Dolny,
- Bielinek,
- Osinów Dolny,
- Chlewice,
- inne porty i nabrzeża zakładowe.

Na żeglownym odcinku Odry występują ograniczenia wynikające z niedotrzymania parametrów drogi wodnej. Dolny odcinek Odry, do miejscowości Ognica, powinien mieć parametry III klasy drogi wodnej, a od miejscowości Ognica w kierunku Szczecina klasę Vb. Uwzględniając tylko parametr głębokości odcinek Gozdowie-Bielinek kwalifikuje się poniżej II klasy, Bielinek-Piasek do klasy II. Nieodpowiednie dla żeglugi są również wysokości i szerokości przęsł trzech mostów szczecińskiego węzła wodnego.

W sąsiedztwie ujścia Odry zlokalizowanych jest kilkanaście przedsiębiorstw, które mogą być obsługiwane przez żeglugę śródlądową. Są to zakłady przemysłu przyportowego, elektrociepłownie i przedsiębiorstwa budownictwa hydrotechnicznego, stocznie remontowe oraz przeładownie należące do przedsiębiorstw armatorskich.

Rys. 25. Żegluga



WODY POWIERZCHNIOWE

- rzeki
- jeziora
- morze

GRANICE ADMINISTRACYJNE

- gmin
- województwa
- państwa
- morza terytorialnego
- wyłącznej strefy ekonomicznej

ŻEGLUGA

- porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej
- pozostałe porty
- morskie porty rybackie
- tory wodne
- drogi wodne
- niemieckie drogi wodne
- planowane pogłębienie toru z 10,5 do 12,5m
- planowana zmiana parametrów drogi z III do V klasy
- utrudnienia w żegludze liniowe
- utrudnienia w żegludze miejscowe

2.11.7. Transport lotniczy

System transportu lotniczego w województwie zachodniopomorskim tworzy przede wszystkim międzynarodowy port lotniczy Szczecin-Goleniów 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. 40-50 min. Planowane jest uruchomienie połączenia szynowego, które skróci czas dojazdu z centrum Szczecina a także połączenie w kierunku Koszalina i Kołobrzegu.

Istotnym uwarunkowaniem rozwoju portu lotniczego w Goleniowie jest jego relatywnie bliskie położenie w stosunku do niemieckich lotnisk. Lotniska berlińskie, w szczególności BBI, 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 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.

Planowana jest reaktywacja ruchu pasażerskiego na lotnisku w Zegrzu Pomorskim i włączenie go do sieci lotnisk o znaczeniu lokalnym i turystycznym. Możliwe jest też wykorzystanie gospodarcze. Wymaga to szeregu działań dostosowujących infrastrukturę lotniska do wymogów bezpieczeństwa użytkowania tego typu obiektów.

W Szczecinie znajduje się miejskie lotnisko Szczecin Dąbie, które jest siedzibą Aeroklubu Szczecińskiego. Nie posiada ono dróg startowych o nawierzchni sztucznej oraz infrastruktury nawigacyjnej.

Do innych lotnisk województwa zachodniopomorskiego należą:

- Wilcze Laski (gmina Szczecinek) – wojskowe lotnisko poradzieckie, nieużytkowane lotnisko prywatne; posiada drogę startową o wymiarach 2300 x 30 m i drogi kołowania 2300 x 10m;
- Kluczewo (Stargard Szczeciński) – nieczynne wojskowe lotnisko poradzieckie, nieużytkowane lotniczo (poza okazjonalnymi operacjami mikrołotów);
- Bagicz (Kołobrzeg) – nieczynne wojskowe lotnisko poradzieckie (własność dwóch gmin), wykorzystywane do celów sportowych jako lądowisko przygodne i aeroklubowe, do ewentualnego zagospodarowania jako małe lotnisko lokalne; z uwagi na położenie lądowiska w strefie nadmorskiej i uzdrowiskowej musi być przestrzegana konieczność zachowania szczególnych wymogów ostrożności oraz wymogów ekologicznych (ograniczenie hałasu);
- Chojna – nieczynne wojskowe lotnisko poradzieckie, nieużytkowane lotniczo (własność gminy Chojna);
- Śniatowo – nieczynne wojskowe lotnisko zapasowe poradzieckie i polskie, nieużytkowane lotniczo (własność gminy Kamień Pomorski);
- Kalina – nieczynne gruntowe, zapasowe wojskowe lotnisko poradzieckie (własność prywatna);
- Borne Sulinowo – zlokalizowane na wojskowym poradzieckim terenie małe lotnisko (własność gminy), częściowo utwardzone dla mikrołotów i samolotów;
- Świdwin – czynne lotnisko wojskowe;
- Mirosławiec – czynne lotnisko wojskowe;
- Oleszno (Drawsko) – czynne lotnisko wojskowe;
- Darłowo – czynne wojskowe lotnisko helikopterowe Marynarki Wojennej;
- Płoty – nieczynne wojskowe lotnisko zapasowe (własność Agencji Mienia Wojskowego);
- Wicko Morskie – praktycznie nieczynne lotnisko wojskowe;
- drogowy odcinek lotniskowy Kliniska – czynny wojskowy drogowy odcinek lotniskowy na drodze nr 142;
- drogowy odcinek lotniskowy Łukęcin – nieczynny wojskowy drogowy odcinek lotniskowy na drodze nr 103.

85% obiektów lotniskowych posiada pasy startowe o dobrych parametrach.

Lotnisko w Goleniowie posiada pas startowy o wysokich parametrach technicznych i jest wyposażone w obiekty kubaturowe i techniczne niezbędne do jego funkcjonowania jako lotniska komunikacyjnego. W roku 2006 roku oddano do użytku terminal o przepustowości projektowej 600-750 tys. pasażerów rocznie, a układ funkcjonalny terminala umożliwia rozdzielenie odpraw w ruchu krajowym – europejskim (strefa Schengen) i zagranicznym.

Żadne inne lotnisko w województwie nie posiada infrastruktury umożliwiającej obsługę ruchu międzynarodowego i nie spełnia wymogów bezpieczeństwa lotów określonych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Są natomiast 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 helikopterów.

2.11.8. Transport intermodalny (kombinowany)

Transport intermodalny to forma alternatywy dla transportu drogowego, przyczynia się on do realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu i rozwiązuje problemy transportowe poprzez:

- 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.

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 wchodzi 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.

Strona niemiecka rozwija i promuje korytarz rozwojowy Scandria (Bałtyk-Adriatyk), który jest konkurencyjny wobec Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego i może przejąć większość połączeń między Skandynawią a Włochami i Słowenią. Priorytetowym zadaniem dla partnerów inicjatywy CETC 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”).

Barierami dla rozwoju transportu intermodalnego w Polsce są:

- mało atrakcyjne stawki dostępu do infrastruktury,
- nieodpowiedni stan infrastruktury,
- mało specjalistycznego taboru,
- uboga sieć terminali,
- brak współpracy między polskimi operatorami w zasadniczych sprawach dotyczących transportu intermodalnego, jak np. skoordynowane przedsięwzięcia, a głównie duże inwestycyjne (które nie oznaczają eliminacji konkurencji),
- brak uregulowań prawnych w zakresie transportu intermodalnego, w szczególności podstaw prawnych dla udzielania systemowej i kompleksowej pomocy finansowej państwa dla transportu intermodalnego.

Działania ukierunkowane na eliminowanie barier:

- modernizacja linii kolejowych AGTC,
- 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 ze środków publicznych do budowy i modernizacji terminali intermodalnych,
- instrumenty ograniczające popyt na towarowe przewozy samochodowe na dalekie odległości.

TABLICA X. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA	
Infrastruktura drogowa	
Diagnoza	
§	Wykształcona sieć dróg zapewniająca połączenia z ważnymi ośrodkami w kraju oraz przez autostradę A6 z układem dróg w Europie
§	„Wąskie gardła” utrudniające ruch na głównych drogach krajowych
§	Brak obwodnic, urządzeń poprawiających stan bezpieczeństwa, urządzeń i obiektów niwelujących oddziaływanie na środowisko
§	Zły stan obiektów mostowych
§	Niewłaściwa lokalizacja przebiegu dużych obwodnic
§	Niezadawalający stan techniczny dróg wojewódzkich i powiatowych
§	Brak stałego połączenia drogowego do Świnoujścia
§	Utrudniony dostęp do portu w Szczecinie
Kierunki	
W zakresie dróg krajowych stanowiących szkielet powiązań ponadregionalnych i transgranicznych:	
∅	Modernizacja drogi krajowej nr 3, dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od węzła Rzęsnica do Świnoujścia (oś korytarza CETC)
∅	Przebudowa drogi krajowej nr 6 odcinka Kijewo–Rzęsnica do parametrów klasy A,
∅	Dostosowanie drogi krajowej nr 6 od węzła Rzęsnica do granicy województwa do parametrów drogi ekspresowej z budową odcinka Płoty-Koszalin o całkowicie nowym przebiegu, na odcinku Kołobrzeg-Koszalin o przebiegu wspólnym z projektowaną drogą S11 oraz budową obwodnic miejscowości położonych na pozostałym przebiegu drogi
∅	Dostosowanie drogi krajowej nr 10 do parametrów drogi ekspresowej poza odcinkiem granica państwa Lubieszyn–granica miasta Szczecina (dla którego zakłada się parametry drogi klasy GP), budowa obwodnic miejscowości położonych na przebiegu w klasie S
∅	Dostosowanie drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi ekspresowej poza odcinkiem Kołobrzeg Port–węzeł Kołobrzeg Wschód (dla którego zakłada się parametry drogi klasy GP lub G), budowa obwodnic miejscowości położonych na przebiegu w klasie S,
∅	Budowa zachodniego drogowego obejścia Szczecina z przeprawą Police–Święta jako istotnego elementu drogi Via Hanseatica z połączeniem w kierunku autostrady A20 w Niemczech
∅	Modernizacja miejskiego odcinka drogi nr 10, zapewniającego dostęp do portu w Szczecinie
∅	Budowa obwodnic miejscowości w ciągu głównych dróg krajowych: nr 10, 11, 13 (budowa po nowym śladzie od ronda Hakena do projektowanego zachodniego drogowego obejścia

TABLICA X. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

<p>Szczecina na wysokości Sadła), 20, 22, 23, 26, 31 (obejście wschodnie Gryfina)</p> <ul style="list-style-type: none"> Ø Sukcesywne podnoszenie parametrów technicznych pozostałych dróg krajowych, w tym budowa obwodnic o przebiegu ustalonym po przeprowadzeniu analiz Ø Weryfikacja przebiegu projektowanych obwodnic w stosunku do centrów miast pod kątem obszarów obsługi oraz walorów krajobrazowych i środowiskowych (dotyczy również dróg wojewódzkich) Ø Budowa stałego połączenia drogowego w Świnoujściu pomiędzy wyspami Uznam i Wolin Ø Opracowanie alternatywnego w stosunku do istniejącej drogi nr 3 połączenia drogowego Szczecin–Świnoujście <p>W zakresie dróg wojewódzkich stanowiących uzupełnienie układu dróg krajowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ø Modernizacja najważniejszych dla regionu dróg wojewódzkich, w tym w szczególności dróg nr 102, 103, 106, 107, 108, 109, 110, 113, 114, 115, 120, 122, 124, 142, 147, 148, 151, 152, 156, 162, 163, 172, 177, 178, 203, 205 Ø Modernizacja dróg wojewódzkich o szczególnym znaczeniu w obsłudze ruchu turystycznego w pasie przybrzeżnym Bałtyku (drogi nr 102 i 203) wraz z budową obwodnic miejscowości Ø Przebudowa odcinków dróg przebiegających przez miasta: Polczyn-Zdrój, Łobez, Białogard, Polanów, Dziwnów, Kołobrzeg, Sławoborze <p>W zakresie całego układu drogowego:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ø Poprawa bezpieczeństwa w transporcie drogowym, w tym budowa, przebudowa i remonty w ramach realizowanych inwestycji drogowych miejsc wykonywania kontroli pojazdów jako elementu działań prewencyjnych w działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego
Infrastruktura kolejowa
Diagnoza
<ul style="list-style-type: none"> § Rozwinięta sieć połączeń kolejowych województwa z pozostałą częścią kraju przy jednoczesnym złym stanie technicznym większości linii kolejowych § Likwidacja połączeń i kolejnych linii kolejowych § Mały udział kolei w przewozach transportem publicznym § Zagrożenie wynikające z przewozu ładunków niebezpiecznych przez centrum Szczecina § Niedostateczna dostępność do portu lotniczego – brak połączenia kolejowego § Ograniczenia ruchu kolejowego na linii w kierunku Berlina § Zły stan obiektów infrastruktury kolejowej w portach Szczecin i Świnoujście § Zły stan techniczny dworców kolejowych, niezapewniający wymaganych standardów § Niewykorzystanie linii wąskotorowych § Niezadawalający stan bezpieczeństwa na styku transportu kolejowego i drogowego
Kierunki
<ul style="list-style-type: none"> Ø Modernizacja międzynarodowych linii kolejowych E59 i CE59 Ø Modernizacja i włączenie linii kolejowej 202 Stargard Szczeciński-Gdańsk Główny do transeuropejskiej sieci TEN-T oraz korytarza I Rail Baltica Ø Włączenie do programu budowy linii wysokich prędkości na kierunku Szczecin–Poznań lub Szczecin–Bydgoszcz Ø Reaktywacja linii 410 i 411/430 w relacji Stargard Szczeciński–Pyrzyce–Myślibórz–Kostrzyn z uwzględnieniem zmiany przebiegu linii kolejowej w rejonie Myśliborza Ø Budowa nowego połączenia lokalnego poprawiającego dostępność do pasa nadmorskiego:

TABLICA X. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

<p>Kamień Pomorski–Dziwnów–Rewal</p> <ul style="list-style-type: none"> Ø Bezwzględne zachowanie infrastruktury sieciowej – wszystkich szlaków linii kolejowych – ochrona przed zmianą przeznaczenia i wykorzystaniem na inne cele Ø Stymulowanie rozwoju komunikacji pasażerskiej w relacjach regionalnych i ponadregionalnych dla Szczecina, Koszalina, Kołobrzegu, Stargardu Szczecińskiego, Szczecinka, Świnoujścia Ø Budowa kolejowego zachodniego obejścia Szczecina Ø Budowa łącznicy do portu lotniczego Szczecin-Goleniów Ø Modernizacja linii 408 i 409; rozwój powiązań z Berlinem Ø Modernizacja stacji granicznej Szczecin Gumieńce oraz stacji postojowej Szczecin Zaleskie Łęgi Ø Modernizacja torowisk i wymiana rozjazdów w portach w Szczecinie i Świnoujściu Ø Przebudowa w rejonie stacji Świnoujście jednotorowego odcinka o długości 5,4 km Ø Modernizacja funkcjonalna dworców Ø Dostosowanie obiektów dworcowych do potrzeb osób niepełnosprawnych Ø Rewitalizacja linii wąskotorowych i dostosowanie ich do potrzeb ruchu turystycznego. Ø Modernizacja urządzeń sterowania ruchem, przejazdów kolejowych przy stacjach, przebudowa urządzeń stacyjnych, zainstalowanie telewizji przemysłowej
Transport morski
Diagnoza
<ul style="list-style-type: none"> § Dekapitalizacja infrastruktury portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej § Porty Pomorza Zachodniego, pomimo tkwiącego w nich potencjału, na tle kraju i Europy mają znaczenie marginalne ze względu na niskiej jakości połączenia lądowe oraz niedostateczną jakość połączeń kolejowych i drogowych
Kierunki
<ul style="list-style-type: none"> Ø Modernizacja infrastruktury i realizacja inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozwojem portów w Szczecinie i Świnoujściu Ø Optymalne wykorzystanie gruntów i infrastruktury portowej oraz pozyskiwanie nowych terenów na cele portowe Ø Modernizacja i pogłębienie toru wodnego Zatoka Pomorska–Świnoujście–Szczecin do 12,5 m (standard głębokości oferowany przez sąsiednie porty bałtyckie: Rostock, Gdynię, Gdańsk) na całej długości wraz z basenami portowymi; rozwiązanie kwestii składowania urobku (pola refulacyjne) Ø Budowa infrastruktury portowej i połączeń transportowych i infrastrukturalnych z zapleczem lądowym dla portu zewnętrznego w Świnoujściu Ø Stworzenie warunków dla obsługi pełnomorskich statków pasażerskich w porcie szczecińskim Ø Rozwój funkcji intermodalnych terminala promowego w Świnoujściu Ø Poprawa dostępności portów przez modernizację połączeń kolejowych i drogowych w ciągu transeuropejskich korytarzy transportowych Ø Włączenie portu w Policach do sieci TEN-T
Transport wodny śródlądowy
Diagnoza

TABLICA X. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA	
§	Ograniczenia w użytkowaniu drogi wodnej Odry wynikające ze stanu technicznego i parametrów drogi wodnej
§	Niewykorzystane możliwości połączenia przez kanał Odra–Hawela z zachodnioeuropejską siecią dróg wodnych
§	Brak specjalistycznego taboru pływającego i jego postępująca dekapitalizacja
Kierunki	
Ø	Modernizacja zabudowy regulacyjnej rzeki Odry swobodnie płynącej (na Odrze granicznej wraz ze stroną niemiecką) w zakresie przywracającym możliwość uprawiania żeglugi pomiędzy górnym i dolnym odcinkiem Odry (docelowo klasa IV/V)
Ø	Modernizacja zabudowy hydrotechnicznej celem osiągnięcia parametrów V klasy technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Szczecin-Zatoń Dolna (Hohensaaten), zrównanie z parametrami niemieckiego odcinka Kanału Odra-Hawela
Ø	Modernizacja szczecińskiego węzła wodnego: <ul style="list-style-type: none"> – przebudowa prowadnic zwodzonego przejścia mostu kolejowego w kilometrze 733,7 rzeki Regalicy, – przebudowa mostów: kolejowego i drogowego na Odrze zachodniej i kolejowego na Regalicy, – ubezpieczenie brzegów na odcinku od ujścia Dąbskiej Strugi do rzeki Regalicy, – ubezpieczenie brzegów Odry Zachodniej, – wdrożenie systemu informacji rzecznej (RIS) na dolnym odcinku Odry
Ø	Kluczowe inwestycje w ramach programu dla Odry 2006: <ul style="list-style-type: none"> – przebudowa i remont zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej w celu zapewnienia żeglowności szlaku wodnego i ograniczenia i usprawnienia prowadzenia akcji lodolamania, – pogłębienie jeziora Małe Dąbie celem zwiększenia retencyjności akwenu (odbiór kry spływającej Odrą Wschodnią)
Transport lotniczy	
Diagnoza	
§	Port lotniczy Szczecin-Goleniów ma dogodne połączenia drogowe ze Szczecinem i regionem (drogi krajowe nr 3 i 6); brak bezpośredniego połączenia kolejowego
§	Port lotniczy Szczecin-Goleniów leży w obszarze bezpośredniego oddziaływania lotniska Berlin-Brandenburg International oraz innych niemieckich lotnisk lokalnych
§	Niewystarczająca liczba kierunków połączeń lotniczych z portem lotniczym Szczecin-Goleniów
§	Północno-wschodnia część województwa jest pozbawiona dostępu do portu lotniczego; lotnisko w Zegrzu Pomorskim jest niedostępne dla regularnego ruchu cywilnego
§	Niezadowalający stan techniczny infrastruktury (brak dróg startowych) na lotnisku Szczecin-Dąbie
§	W województwie znajduje się kilkanaście lotnisk i obiektów lotniskowych wyłączonych z ruchu
Kierunki	
Ø	Poprawa dostępności komunikacyjnej portu lotniczego Szczecin-Goleniów; budowa linii i stacji kolejowej
Ø	Zwiększenie dostępności komunikacyjnej portu lotniczego Szczecin-Goleniów oraz włączenie lotniska w krajową i europejską sieć transportową
Ø	Wejście funkcjonalne i organizacyjne portu lotniczego Szczecin-Goleniów w orbitę obsługi

TABLICA X. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

<p>aglomeracji Berlina (BBI) oraz przygranicznych regionów północno-wschodnich Niemiec (Heringsdorf)</p> <ul style="list-style-type: none"> Ø Modernizacja infrastruktury portu lotniczego Szczecin-Goleniów Ø Rozszerzenie zakresu działalności portu lotniczego Szczecin-Goleniów na dochodowe obszary przez wyposażenie lotniska w odpowiednią bazę hotelową, rozwój wokół lotniska działalności przemysłowej oraz okolicy lotniskowej, konsolidacja gestorów grup pasażerskich oraz ładunków Ø Rozwój siatki połączeń pasażerskich i cargo z krajem i zagranicą Ø Zaplanowanie i realizacja zadań inwestycyjnych mających na celu przystosowanie lotniska w Zegrzu Pomorskim do komunikacyjnego ruchu lotniczego Ø Przekształcenie lotniska w Zegrzu Pomorskim na lotnisko komunikacyjne oraz na potrzeby lotnictwa ogólnego Ø Rozwój siatki połączeń lotniska w Zegrzu Pomorskim Ø Poprawa dostępności komunikacyjnej lotniska w Zegrzu Pomorskim Ø Rozwój funkcji lotniska miejskiego Szczecin Dąbie na bazie istniejącego lotniska sportowego Ø Modernizacja istniejącej infrastruktury lotniska Szczecin Dąbie, budowa nowego pasa drogi startowej i modernizacja systemu odwadniania oraz certyfikacja lotniska Ø Opracowanie koncepcji wykorzystania nieczynnych bądź niewykorzystanych na inne cele lotnisk i lądowisk – do tego czasu ochrona obiektów przed degradacją i nieuprawnionym zagospodarowaniem Ø Wytypowanie lotnisk i obiektów lotniskowych do wykorzystania przez lotnictwo cywilne (komunikacyjne, sportowe, specjalistyczne) Ø Lokalizacja lotniska cargo na potrzeby obsługi zespołu portów Szczecin–Świnoujście
Transport intermodalny
Diagnoza
<ul style="list-style-type: none"> § Nieznaczny udział usług/przewozów intermodalnych w ogólnym bilansie przewozów § Niedostateczne wyposażenie portów w infrastrukturę i suprastrukturę: <ul style="list-style-type: none"> – brak placów manipulacyjno-składowych do obsługi i składowania jednostek intermodalnych, – brak urządzeń przeładunkowych i sprzętu zmechanizowanego do obsługi jednostek intermodalnych, – brak otwartego dla klientów systemu informatycznego umożliwiającego śledzenie jednostek ładunkowych § Zły stan techniczny linii kolejowej CE59 § Przewozy naczep w relacjach lądowych do/z województwa jak i z/do portów Szczecin i Świnoujście są realizowane wyłącznie transportem drogowym
Kierunki
<ul style="list-style-type: none"> Ø Utworzenie operatora intermodalnego w województwie, konsolidacja przewoźników i spedytorów drogowych dla obsługi transportu intermodalnego Ø Lokalizacja infrastruktury i suprastruktury logistycznej w obszarach węzłowych: <ul style="list-style-type: none"> – Szczecin–Stargard Szczeciński–Police–Goleniów – Świnoujście – Koszalin–Kołobrzeg–Białogard – Szczecinek Ø Rozwój krajowych i międzynarodowych, stałych i regularnych połączeń intermodalnych łą-

TABLICA X. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

dowych i morsko-lądowych do/z województwa oraz w tranzyście północ-południe

- Ø Tworzenie korzystnych warunków dla uruchomienia i rozwoju stałych i regularnych intermodalnych połączeń morsko lądowych ze szczególnym uwzględnieniem morskich połączeń ro-ro i promowych na Bałtyku, łączących kraje skandynawskie z południem Europy
- Ø Budowa, rozbudowa nowoczesnych terminali kontenerowych w Szczecinie i Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego
- Ø Wdrożenie nowoczesnych systemów informatycznych w całym łańcuchu transportowym, obejmującym żeglugę, porty, spedytorów, przewoźników lądowych i operatorów terminali lądowych
- Ø Integracja żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w morsko-lądowych łańcuchach transportu intermodalnego
- Ø Realizacja niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych na liniach kolejowych E59 i CE59

2.12. Infrastruktura techniczna

2.12.1. Elektroenergetyka

Ø Mapa 22. Elektroenergetyka – uwarunkowania i kierunki

Podstawowym źródłem energii elektrycznej w województwie jest Zespół Elektrowni Dolna Odra S.A., w skład którego wchodzi elektrownie: Dolna Odra w Nowym Czarnowie, Pomorzany w Szczecinie oraz Szczecin, o łącznej mocy 1994 MW. Elektrownie zespołu pracują w oparciu o węgiel kamienny, od roku 2005 także biomasę. Ponadto znaczącym źródłem energii jest elektrownia szczytowo-pompowa Żydowo o mocy 156 MW.

Ze względu na prognozowany wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną oraz potrzebę poprawy bezpieczeństwa energetycznego zachodniej części województwa (w szczególności aglomeracji szczecińskiej), a także potrzebę zastąpienia urządzeń, których okres eksploatacji dobiega końca, wystąpi konieczność rozbudowy istniejących lub budowy nowych konwencjonalnych jednostek wytwórczych. Do operatora sieci przesyłowej zostały złożone wnioski inwestorów o wydanie warunków przyłączenia do stacji elektroenergetycznych Krajnik i Pomorzany (elektrownie Dolna Odra i Pomorzany) dla konwencjonalnych źródeł energii o mocy około 2 000 MW.

Zgodnie z *Ramowym harmonogramem działań dla energetyki jądrowej* do końca 2013 r. ma być ustalona lokalizacja elektrowni jądrowej w Polsce. Województwo zachodniopomorskie jest przygotowane do realizacji programu rozwoju energetyki jądrowej. Działa lokalna grupa ekspercka, która wyodrębniła potencjalne lokalizacje takiej inwestycji w województwie. Lokalizacje te spełniają większość kryteriów określonych przez Międzynarodową Agencję Energii Atomowej (IAEA), lecz nie wszystkie są wystarczająco predysponowane do jej realizacji. Zostały one zgrupowane w czterech obszarach, w kolejności od najbardziej do najmniej korzystnej:

- w rejonie Elektrowni Dolna Odra,
- w gminie Darłowo w rejonie jeziora Kopań,
- w powiecie stargardzkim,
- w rejonie miejscowości Stepnica.

Obiekty elektroenergetyczne (stacje i linie o napięciu 220 kV i 400 kV) funkcjonujące w północno-zachodniej części kraju są elementami krajowej sieci przesyłowej i umożliwiają wyprowadzenie mocy z elektrowni i elektrociepłowni zlokalizowanych na terenie województwa oraz współpracę krajowego systemu elektroenergetycznego z systemem międzynarodowym. Energia elektryczna z głównej stacji elektroenergetycznej 400/220 kV w zachodniej części województwa, z Krajnika, wyprowadzana jest do stacji zasilających 220/110 kV Morzyczyn, Glinki i Police, a ze stacji Dunowo do stacji Żydowo. Obiekty niedoinwestowanej sieci przesyłowej charakteryzuje długi okres eksploatacji, wszystkie stacje i prawie

wszystkie linie pracują co najmniej 30 lat, jedynie dwie linie 220 kV – z Morzyczyna do Polic i do Reclawia – mają po około 25 lat. Zadania operatora systemu przesyłowego wykonuje PSE-Operator S.A., a obiekty eksploatują dwie spółki: PSE Zachód Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu i PSE Północ Sp. z o.o. z siedzibą w Bydgoszczy.

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 dzieli się na dwie części – część zachodnią (szczecińską) i część wschodnią (koszalińską) o odmiennej charakterystyce. System obsługiwany jest przez dwóch operatorów: Enea Operator Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu (siedzibami oddziałów są Szczecin i Gorzów Wielkopolski) oraz Energa-Operator S.A. z siedzibą w Gdańsku (siedzibą oddziału jest Koszalin).

W części zachodniej można zidentyfikować rejony, w których występują zagrożenia bezpieczeństwa zasilania poszczególnych jednostek osadniczych lub większych obszarów, nie są dotrzymywane standardy jakości dostarczanej energii. W części wschodniej województwa sytuacja jest inna, istniejące tam rezerwy w przepustowości linii 110 kV (około 35%) stwarzają możliwości zwiększenia przesyłu i sprzedaży energii, przy uniknięciu w wielu przypadkach kosztów inwestycyjnych. Wyjątek od tej sytuacji stanowią rozwijające się obecnie obszary o charakterze przemysłowym, tj. strefy ekonomiczne w Koszalinie i Karlinie, pas nadmorski (wzrost poboru energii w sezonie letnim) oraz obszar w południowo-wschodniej części województwa, w rejonie miejscowości Wałcz, Mirosławiec, Kalisz Pomorski, Tuczno, Człopa.

2.12.2. Gazownictwo

ŹMapa 23. Gazownictwo – uwarunkowania i kierunki

Na obszarze województwa przesyłem gazu ziemnego wysokometanowego zajmuje się operator gazociągów przesyłowych Gaz-System S.A. w Warszawie, oddział w Poznaniu. Funkcjonuje magistralny układ zasilania północno-zachodniej Polski realizujący dostawy gazu w oparciu o gazociągi Odolanów–Gorzów Wlkp.–Police oraz Piła–Koszalin–Słupsk. Jest to obszar, gdzie występują największe trudności z przesyłem gazu i zwiększaniem mocy odbiorów gazu, brak jest rezerw zdolności przesyłowej gazociągów.

Największym operatorem sieci dystrybucyjnych działającym na obszarze województwa jest Wielkopolska Spółka Gazownictwa Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, mająca swoje oddziały w Szczecinie i Koszalinie. Dostawy gazu realizują również: Pomorska Spółka Gazownictwa Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, G.EN. Gaz Energia S.A. z siedzibą w Poznaniu oraz KRI S.A. z siedzibą w Wysogotowie k. Poznania. Do odbiorców dostarczany jest gaz wysokometanowy. Głównym odbiorcą przemysłowym gazu ziemnego są Zakłady Chemiczne Police S.A. Na koniec 2007 roku z gazu sieciowego korzystało 59% ogółu ludności województwa (w Polsce 52%); 80% ludności miejskiej i 11% ludności wiejskiej.

Dobre zaopatrzenie w gaz występuje w większych miastach i tylko w niektórych gminach; mało jest gmin, które byłyby zgazyfikowane w 100%. Generalnie, w całym województwie na obszarach wiejskich brak jest gazowej sieci dystrybucyjnej, przede wszystkim średnich ciśnień. Występują sytuacje, że do gmin doprowadzony jest gaz wysokiego ciśnienia, istnieje stacja redukcyjna gazu z ciśnienia wysokiego na średnie (dystrybucyjne), a sieci średniego ciśnienia się nie buduje, gdyż ze względów ekonomicznych brak jest odbiorców chętnych do przyłączenia.

2.12.3. Ciepłownictwo

W 2007 roku łączna moc zainstalowana źródeł ciepła w województwie zachodniopomorskim wynosiła około 2700 MW.

W miastach funkcjonują sieci ciepłne. Odbiorcy znajdujący się poza sieciami oraz na terenach wiejskich korzystają z indywidualnych źródeł ciepła. Paliwami są: węgiel kamienny (89%), ponadto gaz ziemny (8%), biomasa (2%), olej opałowy, geotermia (1%). Priorytetowego znaczenia nabierają zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego. Rośnie udział urządzeń spalających biomasę. Największym

producentem energii powstającej na bazie biomasy jest Zespół Elektrowni Dolna Odra S.A., gdzie w 2008 r. udział tego rodzaju energii wynosił ok. 4 % całkowitej produkcji.

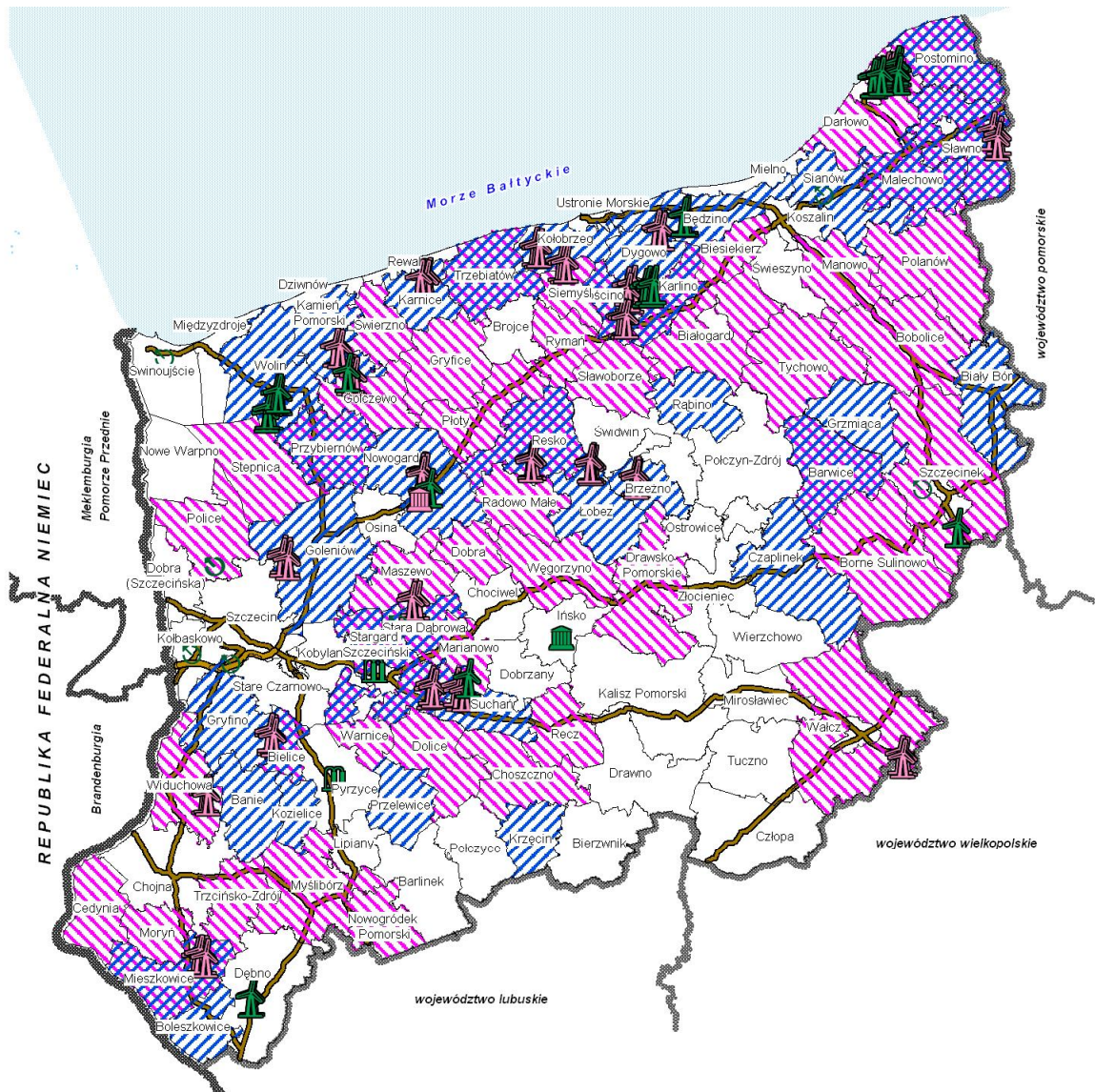
2.12.4. Odnawialne źródła energii

Województwo zachodniopomorskie charakteryzuje się znacznym potencjałem w zakresie istniejących warunków i możliwości produkcji surowców energetycznych dla energii ze źródeł odnawialnych. Wg Urzędu Regulacji Energetyki w województwie powstaje około 15% produkowanej w kraju energii ze źródeł odnawialnych.








Na obszarze całego województwa, a zwłaszcza na terenach wokół Zalewu Szczecińskiego i w pasie nadmorskim, występują bardzo korzystne warunki wiatrowe dla lokalizacji elektrowni wiatrowych. Rozwija się tu energetyka wiatrowa. Energię elektryczną produkuje 7 dużych zespołów elektrowni wiatrowych: Karścino-Pobłocie (90 MW), Tymień (50 MW), Jagniątkowo (30,6 MW), Zagórze (30 MW), Cisowo II (18 MW), Barzkowice (5,1 MW), Cisowo I (0,66 MW) i ósmy Śniatowo, który jest w trakcie realizacji (aktualnie włączona jest moc 6 MW, docelowo 30 MW) oraz 5 pojedynczych elektrowni wiatrowych małej mocy o łącznej mocy zainstalowanej około 230 MW.

W roku 2010 planowane jest uruchomienie kolejnych zespołów elektrowni wiatrowych o łącznej mocy około 100 MW w gminach: Karnice, Kołobrzeg i Gościno. Inwestorzy mają podpisane umowy z operatorami sieci o przyłączenie zespołów elektrowni wiatrowych w gminach: Karnice, Mieszkowice, Resko, Łobez, Brzeźno, Gryfino, Darłowo, Kołobrzeg, Ustronie Morskie, Gościno o łącznej mocy około 300 MW. Przyłączenie wszystkich ww. zespołów elektrowni wiatrowych wyczerpuje techniczne możliwości przyłączania następnych obiektów do istniejącego układu sieci 110 kV w części koszalińskiej. Przyłączenie kolejnych zespołów elektrowni wiatrowych (kilkanaście lokalizacji oczekujących o łącznej mocy około 630 MW) wymaga, oprócz modernizacji sieci dystrybucyjnej, również rozbudowy sieci przesyłowej w obszarze obsługiwanym przez spółkę Energa-Operator. Dla wielu lokalizacji w obszarze obsługiwanym przez spółkę Enea Operator wydano warunki przyłączenia zespołów elektrowni wiatrowych o łącznej mocy około 420 MW. Ponadto do operatorów wpływają wnioski dotyczące przyłączenia małych zespołów i pojedynczych elektrowni wiatrowych do sieci średnich napięć (15 kV). Energa-Operator określiła dotychczas warunki przyłączenia do sieci 15 kV dla obiektów o łącznej mocy około 140 MW, Enea Operator ma podpisane umowy na łączną moc około 180 MW. 36 gmin ma uchwalone miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego pod lokalizację elektrowni wiatrowych, w 48 trwają procedury z tym związane.

Rys. 26. Odnawialne źródła energii



ODNAWIALNE ŹRÓDŁA ENERGII

-  Elektrownie wiatrowe
-  Zespoły elektrowni wiatrowych
-  Zespoły elektrowni wiatrowych na różnych etapach procesu inwestycyjnego
-  Instalacje biogazowe
-  Wytwornie biopaliw
-  Wytwornie biopaliw - w realizacji
-  Ciepłownie geotermalne



DROGI

-  Autostrady
-  Drogi krajowe

GRANICE ADMINISTRACYJNE

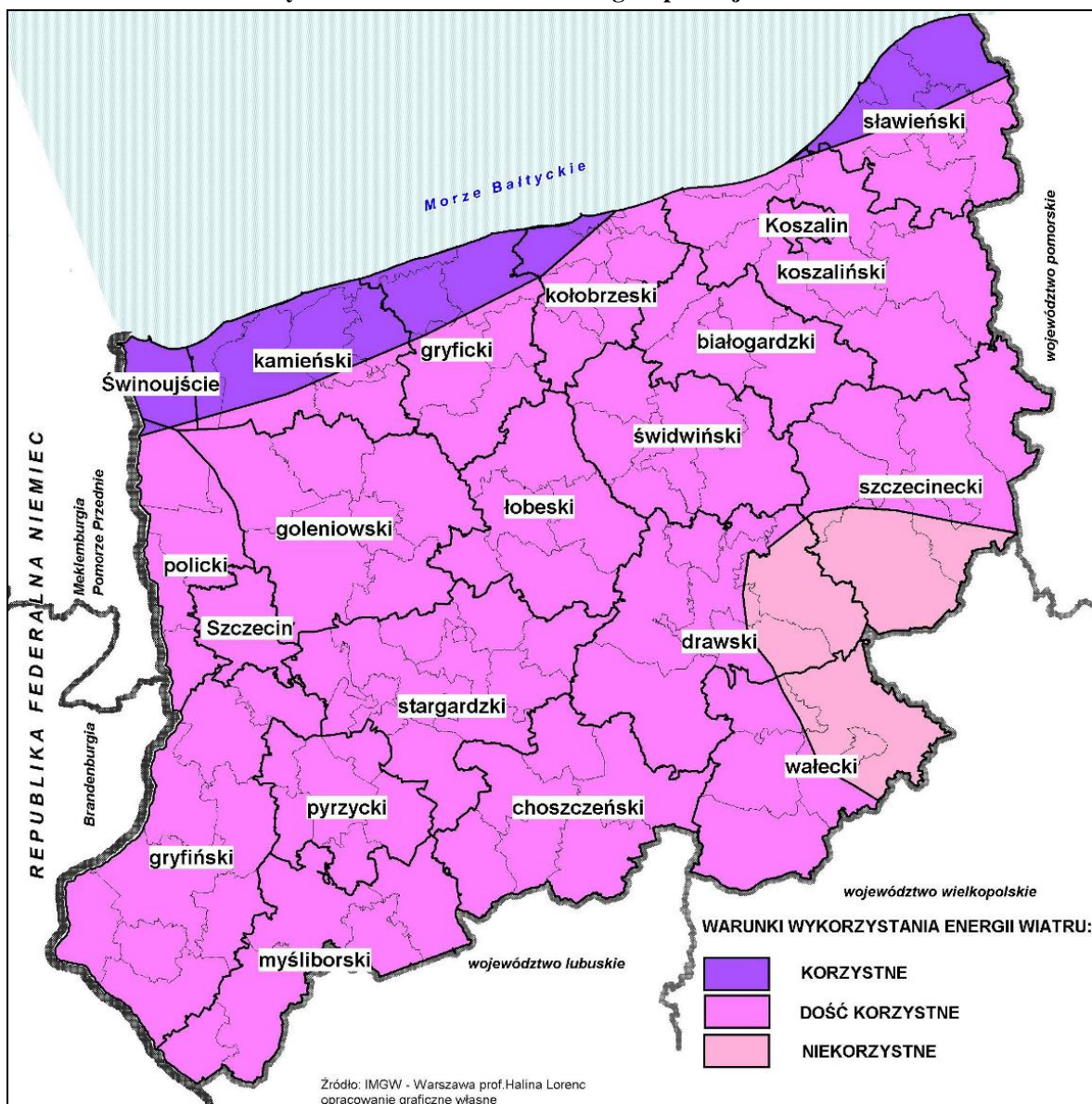
-  gmin
-  województwa
-  państwa

PROCEDURY DOTYCZĄCE FARM WIATROWYCH

-  Gminy, które mają uchwalone plany zagosp. przestrz. pod zespoły elektrowni wiatrowych
-  Gminy, w których trwają procedury planistyczne dla zespołów elektrowni wiatrowych

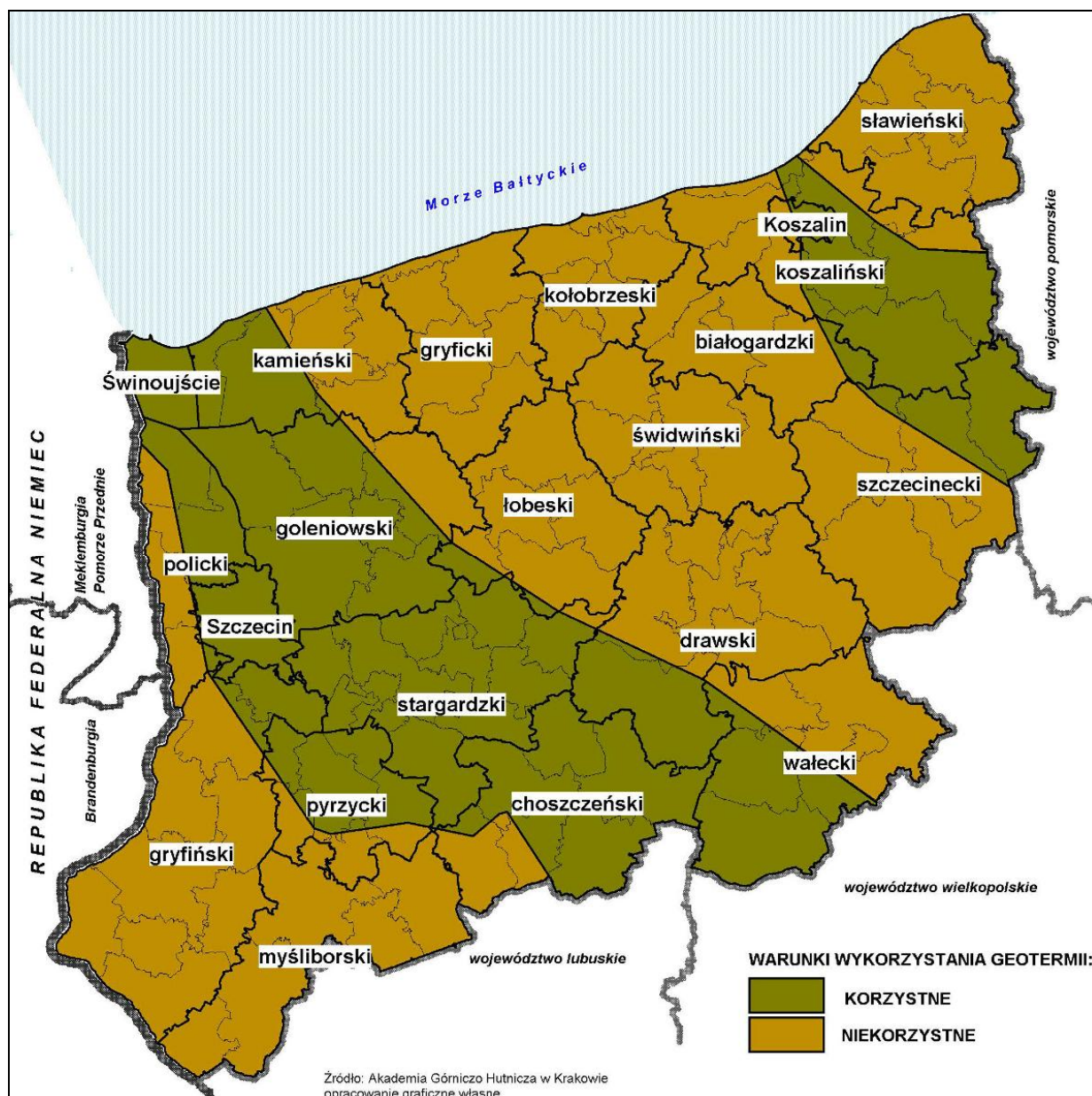
W zlewniach rzek, głównie Regi i Myśli, eksploatowanych jest około 60 elektrowni wodnych o łącznej mocy około 13 MW. Potencjalne możliwości rozwoju energetyki wodnej mają rzeki: Parsęta, Wieprza, Ina, jednak przy dużym rozproszeniu źródeł i niewielkiej ich mocy jednostkowej.

Rys. 27. Odnawialne źródła energii – potencjał wiatru



Województwo, położone na strukturach geologicznych umożliwiających przy stosunkowo niskich nakładach wykorzystanie energii ziemi, ma bardzo dobre warunki do eksploatacji wód geotermalnych i zastosowania ich m.in. w energetyce ciepłej, szczególnie w miastach posiadających dużą liczbę odbiorców ciepła oraz sieć ciepłowniczą. Dwa obiekty geotermalne funkcjonują w Pyrzycach i Stargardzie Szczecińskim. Korzystne warunki do wykorzystania tego rodzaju energii występują w powiatach: polickim, goleniowskim, szczecińskim, gryfińskim, pyrzyckim, myśliborskim, choszczeńskim i stargardzkim.

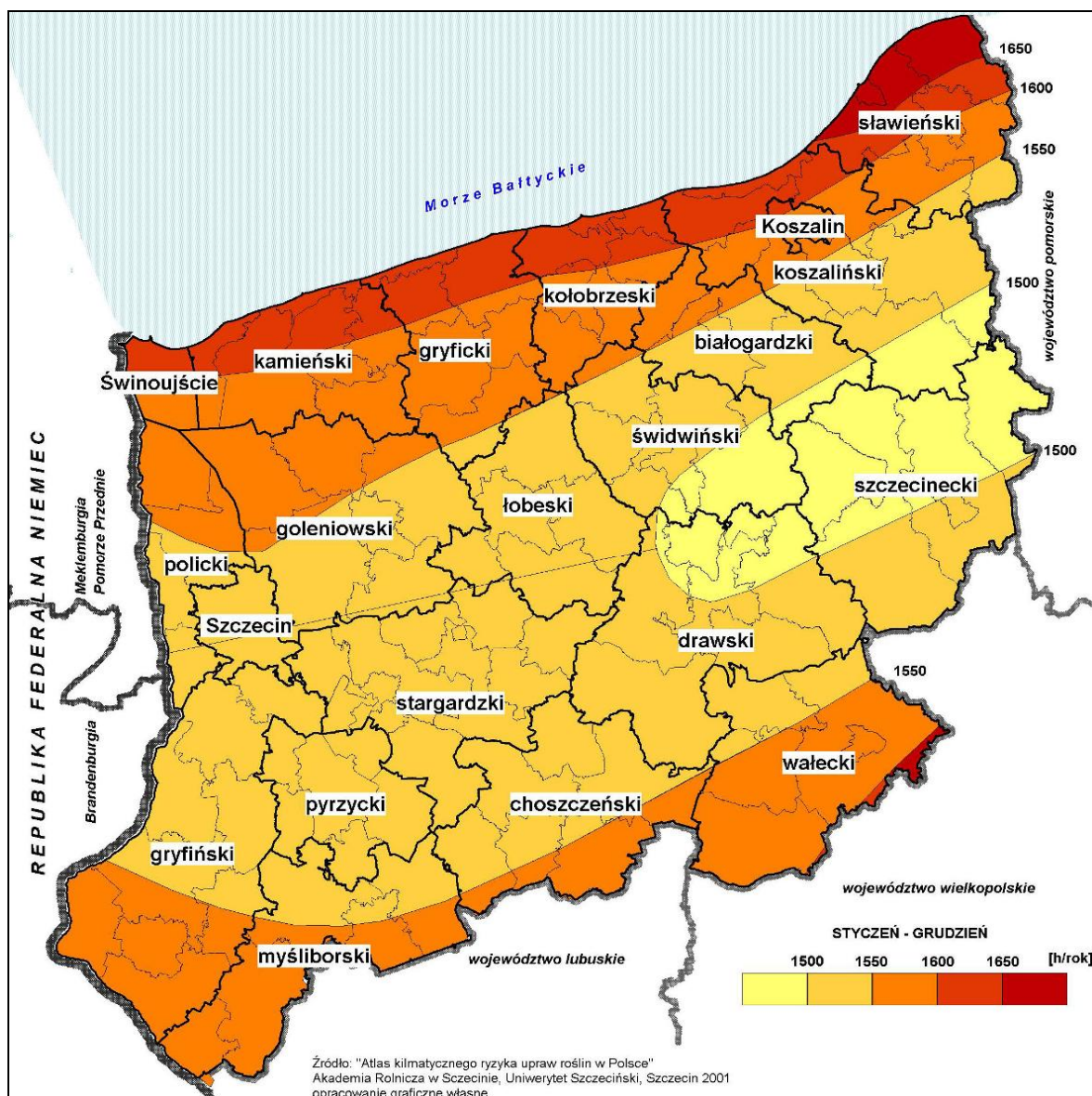
Rys. 28. Odnawialne źródła energii – potencjał geotermii



Najkorzystniejsze warunki dla energetyki słonecznej występują w pasie nadmorskim od Świnoujścia do Kołobrzegu, w dolinie Odry od Kostrzyna do Cedyni oraz na Pojezierzu Wałęckim. Energia słoneczna wykorzystywana jest w istniejących instalacjach przede wszystkim do podgrzewania wody użytkowej (c.w.u.) oraz w układach skojarzonych z innymi źródłami ciepła do c.o. i c.w.u., zarówno w budynkach mieszkalnych, jak i użyteczności publicznej.

Biomasa jest w Polsce obecnie głównym nośnikiem energii odnawialnej. W województwie funkcjonuje kilkadziesiąt źródeł ciepła przystosowanych do spalania biomasy stałej, w większości odpadów drewna. Większość tych źródeł zlokalizowana jest w powiatach białogardzkim i szczecineckim. Na składowiskach odpadów (w Szczecinie Kluczu, Sierakowie, Przytorze, Smołęcinie, Łęczycy) funkcjonują instalacje biogazowe wytwarzające energię elektryczną o łącznej mocy około 2,5 MW. Planowana jest budowa biogazowni w gminie Marianowo; przy spełnieniu wymaganych parametrów odzysku energii za źródło energii odnawialnej ma być uznany zakład termicznej utylizacji odpadów projektowany (spalarnia śmieci) w Szczecinie.

Rys. 29. Odnawialne źródła energii – rozkład usłonecznienia



W województwie powstał pierwszy zakład do produkcji bioetanolu, zlokalizowany w Ińsku, pracujący w oparciu o bardzo nowoczesną technologię produkcji w obiegu zamkniętym. W Nowogardzie trwa realizacja bioenergetycznego kombinatu. W jednym miejscu będzie działała wytwórnia biopaliwa, biogazownia i bioelektrownia.

Mapa 24. Odnawialne źródła energii – ograniczenia rozwoju energetyki wiatrowej

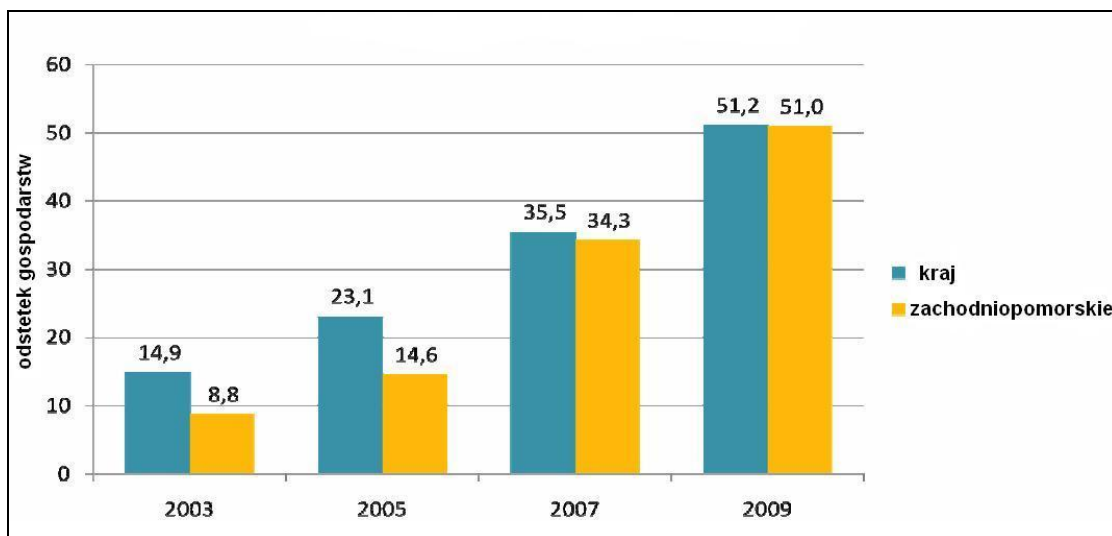
2.12.5. Telekomunikacja i teleinformatyka

Możliwości w dziedzinie telekomunikacji oraz stosowania technologii teleinformatycznych stały się obecnie jednymi z podstawowych uwarunkowań rozwoju gospodarczego regionu i kraju. W 2007 roku w województwie wskaźnik liczby abonentów sieci telefonicznej na stu mieszkańców (27,0) kształtował się na poziomie krajowym. Stopień telefonizacji miast jest trzykrotnie wyższy niż terenów wiejskich. W okresie ostatnich kilku lat ilość telefonicznych łączy głównych wykazuje tendencje spadkowe (w latach 2004-2007 o około 22%). Poziom infrastruktury w zakresie przewodowej łączności telefonicznej jest dobry. W zakresie telefonii bezprzewodowej nastąpiło spowolnienie inwestycji poprawiających dostępność do sieci i usług poszczególnych operatorów.

Sektor telekomunikacji obejmuje również infrastrukturę niezbędną do szerokopasmowej transmisji danych i dostępu do Internetu. W 2008 r. w województwie zachodniopomorskim blisko 95% przedsiębiorstw wykorzystywało w prowadzonej działalności komputery a 92% z nich posiadało dostęp do Internetu. Pod tym względem województwo zachodniopomorskie uplasowało się na poziomie średniej krajowej.

Z kolei 51% gospodarstw domowych w Zachodniopomorskiem w 2009 r. posiadało dostęp do Internetu, co stanowiło wzrost o blisko 49% w stosunku do roku 2007. Wcześniejsza ogromna różnica w dostępie do Internetu w gospodarstwach domowych pomiędzy 2003 a 2009 r. została zredukowana. Obecnie województwo zachodniopomorskie nie różni się od reszty kraju pod tym względem.

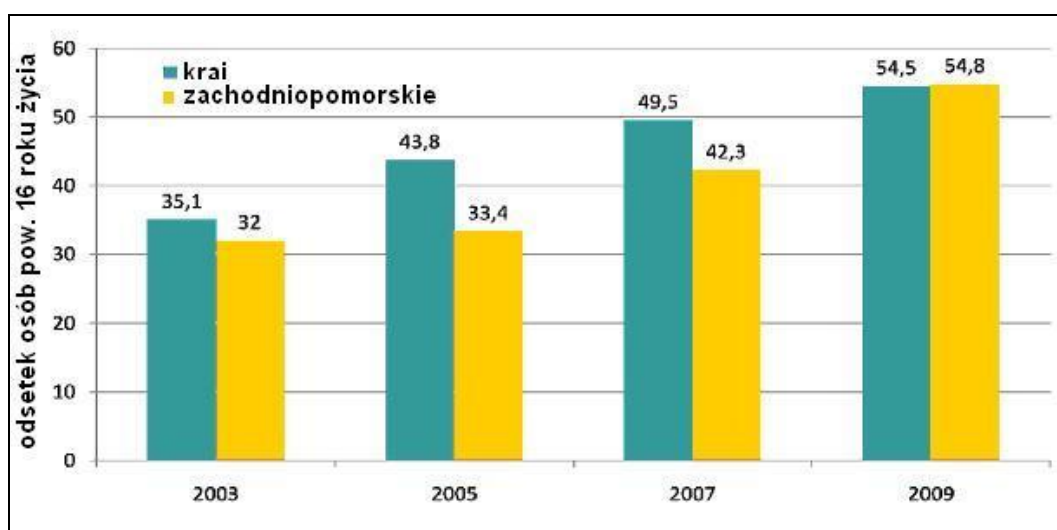
Rys. 30. Internet w gospodarstwach domowych



Źródło: D. Batorski, *Uwarunkowania rozwoju społeczeństwa informacyjnego w województwie zachodniopomorskim, na podstawie wyników diagnozy społecznej 2009*

Rośnie odsetek osób powyżej 16. roku życia korzystających z komputera. W 2009 r. ponad połowa ludności w tym przedziale wiekowym korzystała z komputerów.

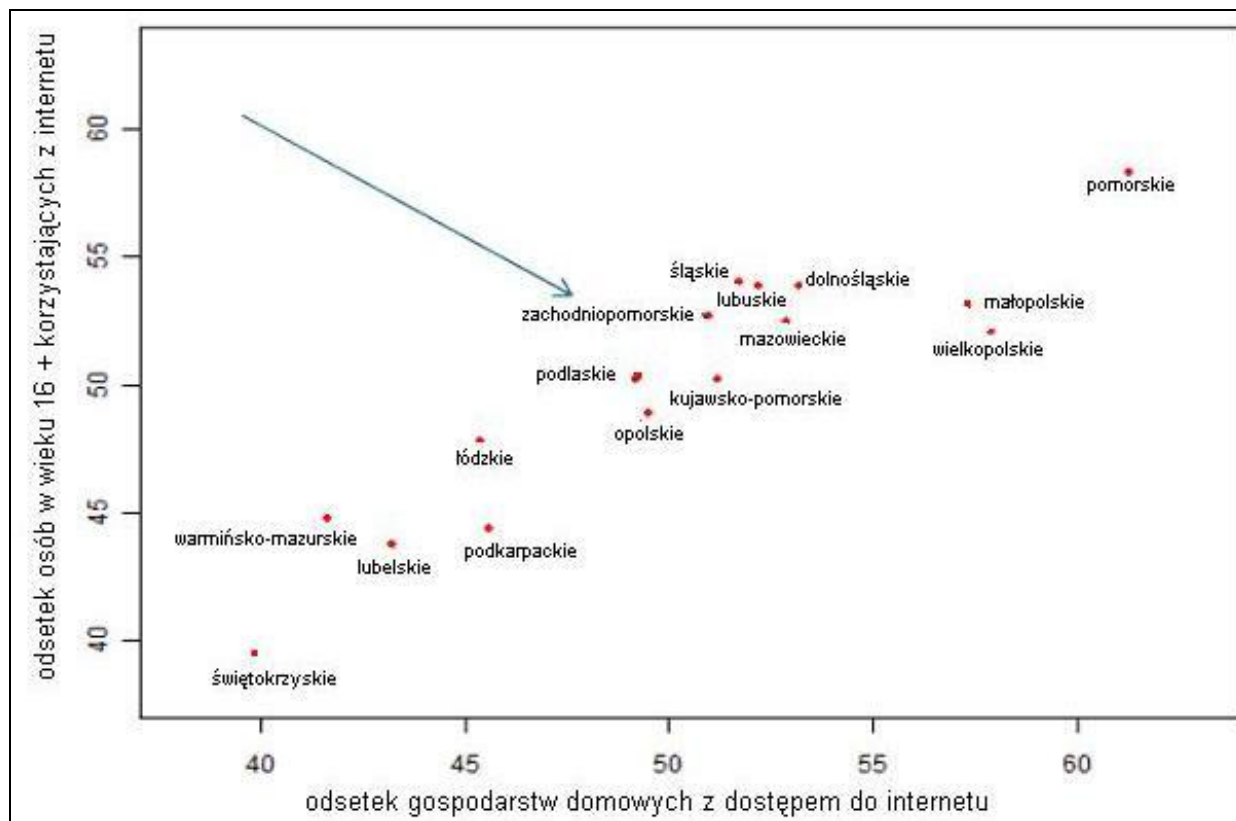
Rys. 31. Korzystanie z komputera



Źródło: D. Batorski, *Uwarunkowania rozwoju społeczeństwa informacyjnego w województwie zachodniopomorskim, na podstawie wyników diagnozy społecznej 2009*

Zachodniopomorskie wyróżnia się wśród innych województw większym odsetkiem osób korzystających z Internetu, niż dostępnością sieci w gospodarstwach domowych.

Rys. 32. Dostęp i korzystanie z Internetu w województwach w 2009 r.



Źródło: D. Batorski, *Uwarunkowania rozwoju społeczeństwa informacyjnego w województwie zachodniopomorskim, na podstawie wyników Diagnozy Społecznej 2009*

16 grudnia 2009 r. zakończyła się pierwsza faza inwentaryzacji obecnego stanu infrastruktury szerokopasmowej w województwie zachodniopomorskim oraz analiza planów jej rozbudowy przez operatorów i przedsiębiorców telekomunikacyjnych dla potrzeb projektu budowy zachodniopomorskiej sieci teleinformatycznej.

Analiza rozmieszczenia węzłów sieci szerokopasmowej w województwie zachodniopomorskim pozwala wyodrębnić kilka obszarów, wokół których gęstość istniejących węzłów sieciowych jest wyższa niż w pozostałej części województwa. Zgodnie z przewidywaniami najwięcej węzłów skupionych jest wokół stolicy województwa – Szczecina. Oprócz tego większe skupiska znaleźć można w Koszalinie, Świnoujściu, Gryficach, Węgorzynie oraz Wałczu. Najbogatszy w infrastrukturę szerokopasmową jest obszar zachodni województwa obejmujący powiaty: Szczecin, stargardzki, pyrzycki oraz 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. Jednak węzły zasilane światłowodem są w mniejszości – dominują węzły wykonane w innych technologiach.

Wielu operatorów wykorzystuje połączenia bezprzewodowe zamiast przewodowych. Jest to dominująca technologia w powiatach szczecińskim, 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 łączy (wynikające z wysokiej tłumienności me-

dium) ale również niewielkiej (w porównaniu z łązami światłowodowymi) moźliwej do osiągnięcia przepływności.

Część północna województwa oraz południowo-wschodnia, powiat myśliborski oraz południowa część powiatu gryfińskiego są dużo słabiej wyposażone zarówno w łąza światłowodowe, jak i węzły operatów. Na obszarach tych większość infrastruktury skupiona jest wokół większych miejscowości.

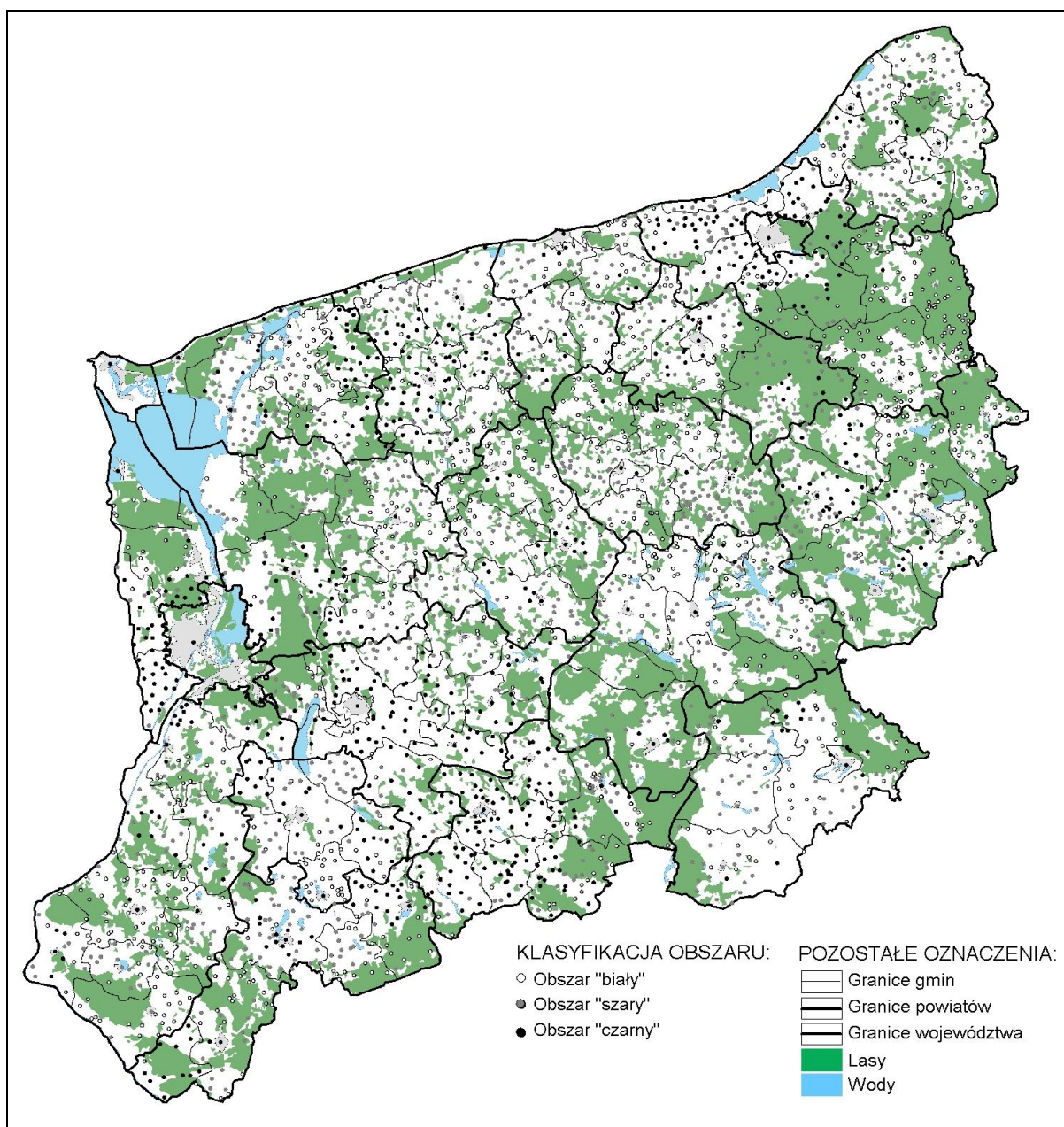
Aby moźliwe było świadczenie usług szerokopasmowych na terenie całego województwa, założyć trzeba, że – ze względu na ograniczenia związane z maksymalną długością łąza abonenckiego – niezbędne jest zbudowanie na terenie każdej gminy nawet kilku węzłów zasilanych światłowodem. Tymczasem w większości gmin nie ma nawet pojedynczych węzłów.

Jednym z wyników inwentaryzacji było wskazanie obszarów zagrożonych tzw. wykluczeniem cyfrowym, czyli takich, których mieszkańcy pozbawieni są dostępu do szerokopasmowej sieci internetowej i nowoczesnych form komunikacji. Przeprowadzono klasyfikację obszarów według następujących kryteriów:

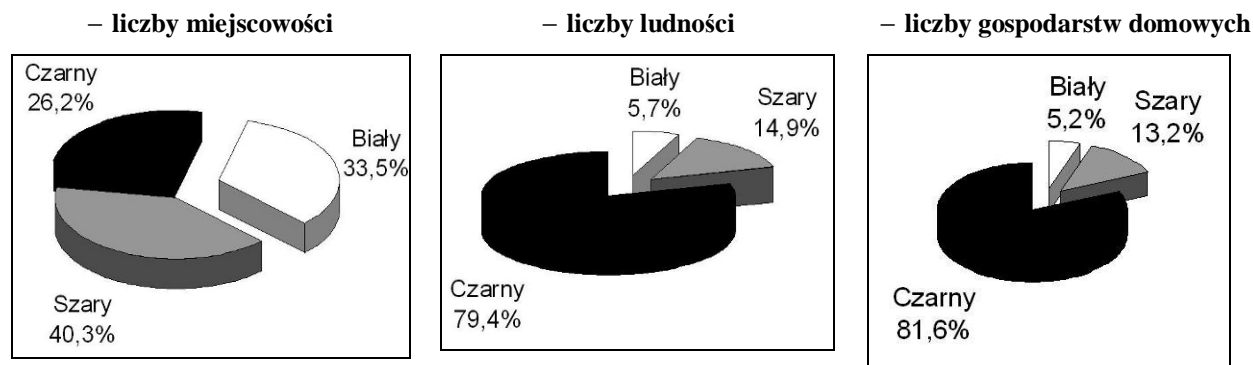
- § obszary „białe”, na których nie istnieje kablowa infrastruktura dostępu szerokopasmowego i żaden z przedsiębiorców telekomunikacyjnych nie planuje inwestycji w taką infrastrukturę,
- § obszary „szare”, na których istnieje kablowa infrastruktura dostępu szerokopasmowego jednego przedsiębiorcy telekomunikacyjnego (na takim obszarze usługi dostępu do Internetu mogą być świadczone przez kilku przedsiębiorców telekomunikacyjnych, jednak nie istnieje konkurencja oparta na infrastrukturze),
- § obszary „czarne”, na których istnieje kablowa infrastruktura dostępu szerokopasmowego przynajmniej dwóch przedsiębiorców telekomunikacyjnych, a usługi są świadczone w warunkach konkurencji (konkurencja oparta na infrastrukturze).

Wyniki analizy przedstawia poniższa mapa i wykresy.

Rys. 33. Klasyfikacja obszarów dostępu szerokopasmowego (BSC)



Rys. 34. Odsetek obszarów objętych dostępem szerokopasmowym (BSC) w województwie zachodniopomorskim według



Źródło: Biuro ds. Społeczeństwa Informacyjnego w Urzędzie Marszałkowskim

2.12.6. Gospodarka wodno-ściekowa

Wody podziemne

Poziomy czwartorzędowe stanowią najbardziej zasobny zbiornik wód podziemnych i występują na głębokości od kilkunastu do 50 m, lokalnie niżej. Najkorzystniejsze warunki hydrologiczne istnieją w: dolnym dorzeczu Iny, w dolinie rzeki Odry oraz w strefie Gryfice-Nowogard-Dobra, w górnym dorzeczu Parsęty i Wieprzy. Miąższość utworów wodonośnych wynosi na ogół 10-20 m w strefie przybrzeżnej, lokalnie np. w pasie Czaplinek-Szczecinek nie przekracza kilku metrów.

Wody podziemne o znaczeniu użytkowym w utworach trzeciorzędowych występują w centralnej i południowej części podregionu szczecińskiego. 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.

W podregionie koszalińskim występują głównie we wschodniej i południowej części. Głębokość występowania oraz miąższość poziomów wodonośnych trzeciorzędowych cechuje ogromne zróżnicowanie. 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.

Jakość wód podziemnych województwa zachodniopomorskiego w poziomach czwartorzędowych kredowych i jurajskich można ocenić na średnią. Głębsze poziomy czwartorzędowe, a także trzeciorzędowe i lokalnie kredowe charakteryzują się podwyższoną mineralizacją spowodowaną dopływem solanek. Także lokalnie na wybrzeżu zła jakość wód podziemnych poziomów czwartorzędowych jest determinowana dopływem do nich wód solankowych.

Charakterystyczną cechą rozmieszczenia zasobów wód podziemnych jest ich nierównomierność. Na terenach o największych potrzebach wodnych, tj. w północnej części województwa zachodniopomorskiego, brak jest poważniejszych zasobów, natomiast znaczne zasoby dyspozycyjne występują w południowej i środkowej części województwa.

Wody powierzchniowe

Województwo zachodniopomorskie jest wyraźnie zróżnicowane pod względem wielkości odpływu jednostkowego. Największe wartości odpływu występują w części zachodniej Przymorza, najmniejsze zaś w rejonie dolnej Odry. Maksymalne odpływy jednostkowe występują w zlewniach: Wieprzy (12,35 l/s km²), Parsęty i Gwdy, nieco mniejsze w zlewni Regi w części zlewni Drawy. Najuboższa w wodę jest bezpośrednia zlewnia Odry oraz zlewnie jej dopływów (Kurzyca 1,36 l/s km²).

W całkowitym odpływie wód z obszaru województwa zachodniopomorskiego największy udział mają trzy rzeki Przymorza: Parsęta, Rega i Wieprza, które łącznie odprowadzają 42,7% odpływu. Dwoma największymi rzekami znajdującymi się na południu województwa – Gwdą i Drawą – odpływa 23,8.

Na rzekach województwa zachodniopomorskiego znajduje się ponad 240 obiektów piętrzących w tym 183 jazów piętrzących wodę w korytach rzek, 39 budowli piętrzących na wypływach rzek z jezior oraz 13 zbiorników dolinowych. Podstawowym zadaniem tych obiektów jest retencja wody. Na terenie województwa jest blisko 120 zbiorników retencyjnych.

Ponadto na terenie województwa znajduje się kilka zbiorników dolinowych, których piętrzenie i zmagazynowana woda służy głównie do produkcji energii elektrycznej. Są to zbiorniki Rejowiec i Likowo należące do Zespołu Elektrowni Wodnych w Płotach na rzece Redze oraz Niedalino i Rościno na Radwi, należące do Zakładu Energetycznego w Koszalinie.

W latach 2002-2008 zbudowano zbiornik retencyjno-przeciwpowodziowy „Połczyn-Zdrój” w dolinie rzeki Wogry. Realizowane jest przedsięwzięcie mające na celu ochronę przed powodzią Trzebiatowa oraz program małej retencji.

Zaopatrzenie w wodę

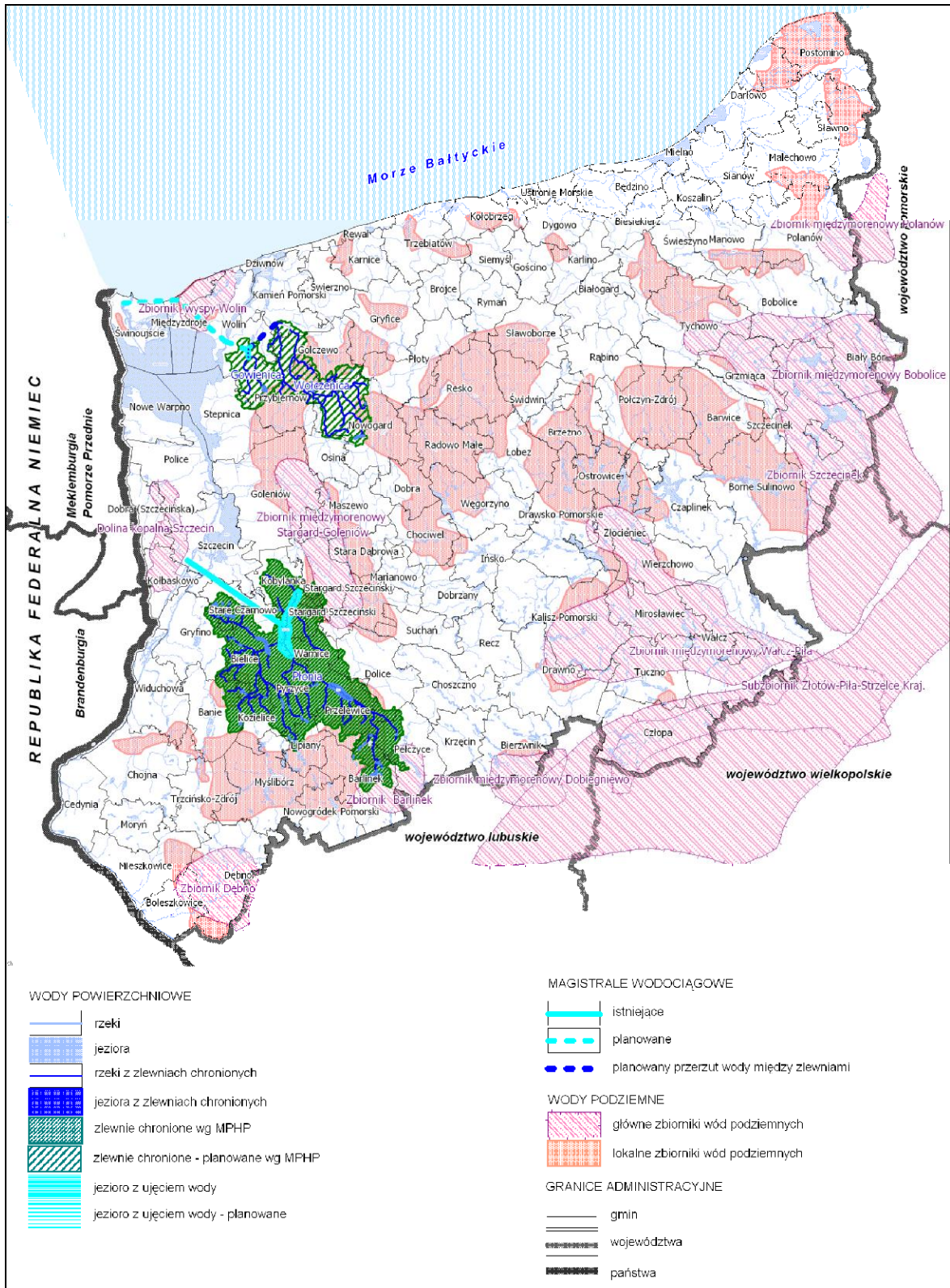
Głównym źródłem zaspokojenia 90% potrzeb gospodarki są wody powierzchniowe, wykorzystywane w większości na cele przemysłowe, głównie jako wody chłodnicze. Zasoby wód podziemnych przeznaczone są przede wszystkim na zaopatrzenie ludności. Jedynie ujęcie wody powierzchniowej z jeziora Miedwie służy zaopatrzeniu mieszkańców Szczecina w wodę pitną.

W województwie 41,5% zakładów wyposażonych jest w zamknięte obiegi wodne o różnym stopniu wydajności. Największe zapotrzebowanie na wodę występuje w sektorze energetycznym oraz komunalnym. W przetwórstwie przemysłowym woda wykorzystywana jest głównie w produkcji wyrobów chemicznych, artykułów spożywczych i napojów. Najmniejszy (0,5%) jest pobór wód dla rolnictwa i leśnictwa; znacząca jego część wykorzystana została do napełniania stawów rybnych, nawadniania upraw rolnych oraz szkółek leśnych.

Pobór wód na cele komunalne stanowi 5,5% ogólnego poboru. Z sieci wodociągowej korzysta ogółem 86% ludności miast. W ostatnich latach systematycznie spada zużycie wody z sieci wodociągowej, jak również poziom wykorzystania wód na cele komunalne, co jest wynikiem wprowadzenia wodomierzy oraz urealnienia kosztów zużycia wody.

Analiza zasobów dyspozycyjnych wód podziemnych oraz wielkości ich poboru wykazuje, że z wyjątkiem rejonu polskiej części wyspy Uznam (Świnoujście), wody podziemne charakteryzują się dość dobrym stanem ilościowym i nie istnieje większe zagrożenie ilościowe dla tych wód oraz ekosystemów od nich zależnych. Problemy z zaopatrzeniem w wodę odpowiedniej jakości i ilości występują okresowo i dotyczą głównie miejscowości położonych w strefie nadmorskiej, które charakteryzuje nierównomierne zapotrzebowanie na wodę, znacznie zwiększone w okresie letnim. Budowa geologiczna północno-zachodniej części województwa nie pozwala na skoncentrowane pobory wód podziemnych bez pogorszenia ich jakości.

Rys. 35. Zaopatrzenie w wodę



Gospodarka ściekowa

W województwie zachodniopomorskim w 2007 roku działało 288 oczyszczalni ścieków komunalnych, z czego 26 mechanicznych, 201 biologicznych, 61 biologicznych z usuwaniem biogenów. Eksploatowane oczyszczalnie komunalne różnią się stanem technicznym, stosowanymi technologiami i skutecznością oczyszczania. W miastach 70% ludności korzysta z systemów kanalizacyjnych, natomiast na obszarach wiejskich odsetek ten wynosi 39%.

Na obszarach wiejskich dominują oczyszczalnie biologiczne. Wszystkie miasta wyposażone są w oczyszczalnie ścieków, jednak obiekty te różnią się skutecznością oczyszczania i przepustowością. 70% ścieków w miastach było poddanych procesowi oczyszczania z podwyższonym usuwaniem biogenów.

W województwie realizowane są dwa projekty: „Poprawa jakości wody w Szczecinie” oraz „Zintegrowana gospodarka wodno-ściekowa w dorzeczu Parsęty”. Ich celem jest kompleksowe uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej oraz dostosowanie systemu do wymogów Unii Europejskiej.

Od 2004 r. realizowany jest Krajowy Program Oczyszczania Ścieków określający zadania konieczne do realizacji zapisów traktatu akcesyjnego; nie jest to program zapewnienia usług w zakresie zbierania, oczyszczania i odprowadzania ścieków we wszystkich jednostkach osadniczych w Polsce. W województwie zachodniopomorskim ustanowiono 95 aglomeracji kanalizacyjnych.

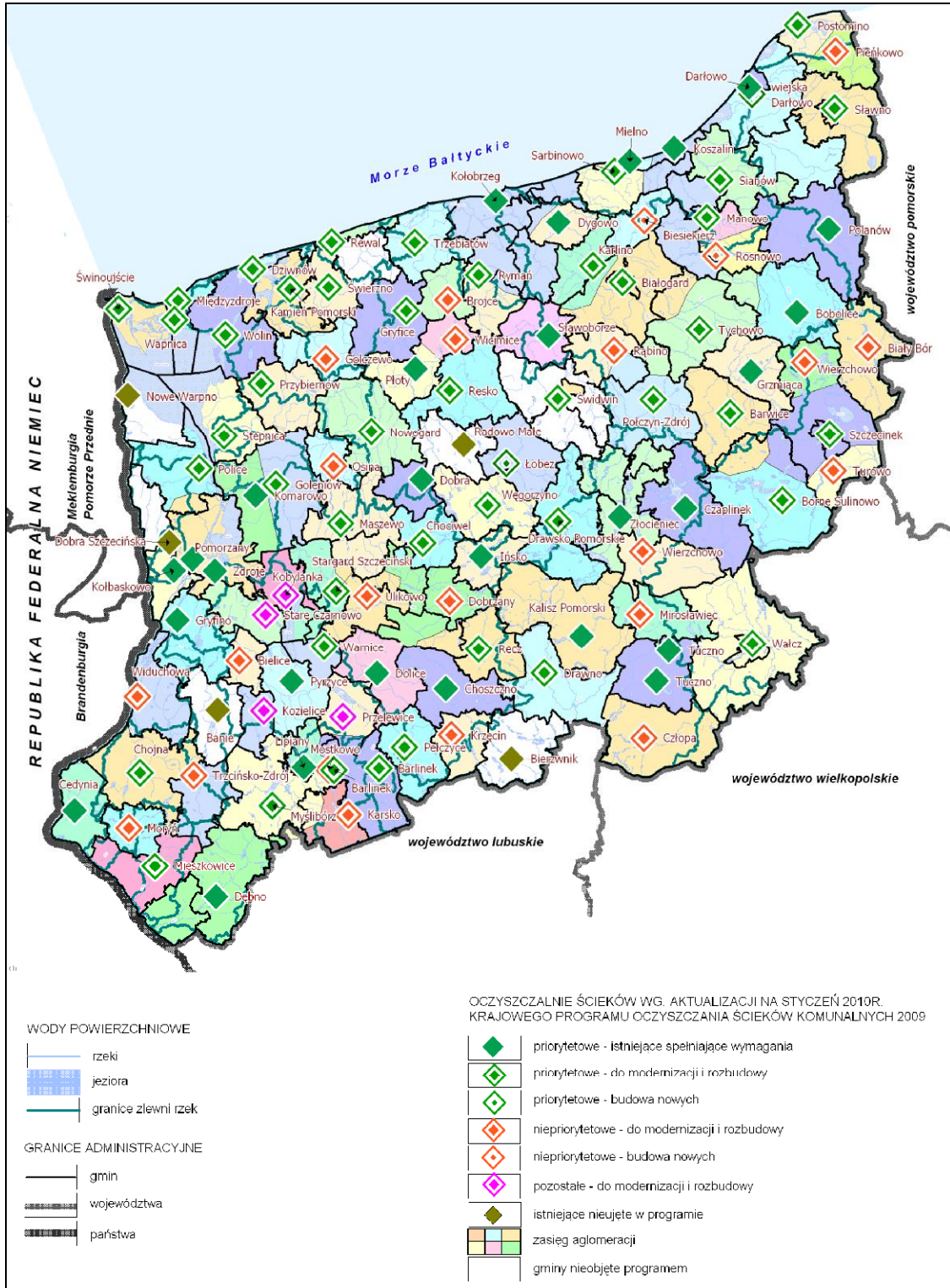
W programie wyodrębniono trzy grupy aglomeracji kanalizacyjnych:

- priorytetowe dla wypełnienia wymogów traktatu akcesyjnego (72 w województwie zachodniopomorskim),
- niestanowiące priorytetu dla wypełnienia wymogów traktatu akcesyjnego (23 aglomeracje),
- pozostałe, które nie spełniły wymogów formalnych, by znaleźć się w jednej z poprzednich grup.

Do 31 grudnia 2015 r.:

- wszystkie aglomeracje kanalizacyjne muszą być wyposażone w systemy kanalizacji zbiorczej i oczyszczalnie ścieków o efekcie oczyszczania uzależnionym od wielkości oczyszczalni,
- powinna być zapewniona 75-procentowa redukcja związków azotu i fosforu ogólnego pochodzących ze źródeł komunalnych na terenie Polski i odprowadzanych do wód,
- aglomeracje dla równoważnej liczby mieszkańców poniżej 2000 wyposażone w dniu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej w systemy kanalizacyjne powinny posiadać oczyszczalnie zapewniające odpowiednie oczyszczanie.

Rys. 36. Oczyszczalnie ścieków



2.12.7. Ochrona przed powodzią

ŹMapa 25. Ochrona przeciwpowodziowa

W województwie zachodniopomorskim największe zagrożenie powodziowe stwarza rzeka Odra, na której możliwe jest wystąpienie wszystkich genetycznych rodzajów powodzi (opadowe, roztopowe, zatorowe i sztormowe). Szczególnie niebezpieczna sytuacja powodziowa na dolnej Odrze może wystąpić podczas nałożenia się przemieszczającej się w dół rzeki fali roztopowej bądź opadowej z przemieszczającą się w przeciwnym kierunku falą sztormową, hamującą spływ z góry zlewni. 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. Niebezpieczeństwo pojawienia się powodzi w środkowych biegach tych dopływów, a także na znajdujących się w granicach województwa dopływach Noteci (Drawa, Gwda z Piławą) wiąże się przede wszystkim ze spływem wód roztopowych, rzadziej – wód opadowych.

Podobnie jak w przypadku Odry na znajdujących się w granicach województwa zachodniopomorskiego rzekach Przymorza – Redze, Parsęcie, Wieprzy – możliwe jest wystąpienie wezbrań powodziowych wszystkich typów. Większość zagrożeń powodziowych w odcinkach ujściowych tych rzek wywołanych jest przez wezbrania sztormowe. Sytuacja staje się wyjątkowo niebezpieczna w przypadku, gdy wystąpią one równocześnie ze spływającą z góry zlewni falą wezbrania opadowego lub roztopowego.

Wezbrania sztormowe stanowią także duże zagrożenie powodziowe dla obszarów znajdujących się wokół takich akwenów, jak:

- Zalew Szczeciński i Dziwna wraz z rzekami do nich uchodzącymi: Gowienicą, Wołczenicą i Świńcem w ich ujściowych odcinkach,
- jezioro Dąbie,
- jeziora przymorskie: Jamno, Bukowo, Resko Przymorskie, Kopań.

Do szczególnie zagrożonych gmin należą: Boleszkowice, Mieszkowice, Cedynia, Chojna, Widuchowa, Gryfino, Goleniów, Dziwnów, Trzebiatów, Białogard oraz, w mniejszym zakresie, gminy: Szczecin, Świnoujście, Stargard Szczeciński, Nowe Warpno, Kołobrzeg i Karlino.

Całkowita powierzchnia obszarów znajdujących się w strefie zalewu wodami o prawdopodobieństwie wystąpienia 1% wynosi ok. 700 km². Najwięcej tych obszarów znajduje się w bezpośredniej zlewni Odry (145 km²), w zlewni Przymorze Parsęta-Wieprza (69 km²), w zlewni Płoni (67,5 km²) oraz w zlewni Parsęty (63,7 km²).

Na wielu odcinkach wybrzeża Morza Bałtyckiego obserwuje się niekorzystne zjawiska postępującej erozji i abrazji brzegów, osuwania skarp nadmorskich wydmy i klifów oraz stopniowego cofania się linii brzegowej. Najbardziej zagrożone odcinki brzegu morskiego to:

- rejon przetoki jeziora Wicko,
- mierzeja jeziora Kopań,
- rejon Darłowa,
- wschodnia część mierzei jeziora Bukowo,
- zachodnia część mierzei jeziora Jamno,
- rejon Sarbinowa,
- rejon Ustronia Morskiego,
- rejon Kołobrzegu,
- rejon Dźwirzyna,
- wschodnia część Mrzeżyna,
- rejon Niechorza,
- rejon Rewala,
- rejon Dziwnowa.

Zadania ochronne określa ustawa z dnia 28 marca 2003 o ustanowieniu wieloletniego „Programu ochrony brzegów morskich”. W ramach tego programu przewidziano prowadzenie takich działań jak:

- budowa, rozbudowa, utrzymanie i usuwanie uszkodzeń w systemie zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów nadmorskich,
- zapewnienie stabilizacji linii brzegowej wg stanu z 2000 r. i zapobieganie zanikowi plaż,
- 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.

System technicznej ochrony przed powodzią w województwie zachodniopomorskim obejmuje: wały przeciwpowodziowe, zbiorniki retencyjne, poldery i umocnienia brzegowe.

Wały przeciwpowodziowe stanowią podstawowy i najważniejszy element systemu ochrony przeciwpowodziowej. Łączna ich długość wynosi prawie 600 km, z czego zdecydowaną większość stanowią wały IV klasy (93%). Wałów klasy III jest ok. 7%, klasy II zaledwie 0,25%, a klasy I brak. Stan techniczny wałów, z których większość została zbudowana przed 1945 r. jest zły. Większość z nich nie spełnia wymagań normatywnych dotyczących bezpiecznego wzniesienia korony wałów ponad zwierciadło wody miarodajnej i kontrolnej.

W województwie zachodniopomorskim znajdują się 4 zbiorniki retencyjne posiadające stałą rezerwę powodziową oraz poldery. Największe poldery spełniające funkcję ochrony przeciwpowodziowej w województwie zlokalizowane są w dolinie Odry.

2.12.8. Gospodarka odpadami

Odpady z sektora gospodarczego

W 2008 roku na terenie województwa wytworzono około 6,6 mln ton odpadów z sektora gospodarczego (z wyłączeniem odpadów komunalnych), z czego ok. 60% stanowiły odpady wytworzone przez Zakłady Chemiczne Police S.A. Wśród ogólnej ilości odpadów przemysłowych dominują fosfogipsy, stanowiące w 2008 roku ok. 31% oraz szlamy (18,7%). Wytwórcą obu rodzajów odpadów są Police. Znaczącą ilość stanowią odpady z elektrowni i innych zakładów energetycznego spalania paliw (12%) oraz odpady z przetwórstwa drewna (8,4%).

Odpady niebezpieczne z sektora gospodarczego w 2008 stanowiły około 1,8% całego strumienia odpadów wytworzonych w województwie (ok. 119 tys. ton). Najwyższy procent stanowią odpady z produkcji przemysłu chemii nieorganicznej, wśród których dominuje kwas siarkowy i siarkawy, stanowiący 67% całego strumienia odpadów niebezpiecznych.

Drugą znaczącą grupą odpadów niebezpiecznych są oleje odpadowe, stanowiące ok. 11% całej masy odpadów niebezpiecznych oraz odpady różne (4,9%). Istotną ilość odpadów niebezpiecznych stanowią odpady z diagnozowania, leczenia i profilaktyki medycznej (1,1%).

W 2008 roku 31,6% odpadów z sektora przemysłowego poddano odzyskowi, unieszkodliwieniu (poza składowaniem) 25,7%, unieszkodliwieniu przez składowanie 42,7%.

Odpady z sektora gospodarczego składowane są w 7 obiektach zakładowych.

W 2008 roku ok. 2,1 mln ton odpadów zdeponowano na 3 zakładowych składowiskach, będących własnością Zakładów Chemicznych Police i Zespołu Elektrowni Dolna Odra. Pozostała część odpadów z sektora gospodarczego trafiła na składowiska przyjmujące głównie odpady komunalne. Łącznie na składowiskach zakładowych pozostaje ok. 110 mln ton odpadów, w tym ok. 77% stanowią odpady zdeponowane na dwóch składowiskach ZCh Police (składowisko fosfogipsu z ok. 83 mln ton i składowisko siarczynu żelazowego z 2 mln ton w grudniu 2008 r.).

Według danych z Wojewódzkiego Systemu Odpadowego w 2008 roku na terenie województwa poddano odzyskowi 78% odpadów, unieszkodliwieniu inaczej niż przez składowanie 21,1%. Nieznaczna część (ok. 1%) trafiła na składowiska odpadów niebezpiecznych (m.in. odpady azbestowe).

Obserwuje się wzrost ilości odpadów niebezpiecznych poddawanych odzyskowi. W 2008 roku odzyskowi poddano ok. 78% odpadów zagospodarowanych.

Na terenie województwa nie ma ogólnodostępnego składowiska odpadów niebezpiecznych.

W latach 2000-2007 zlikwidowano 12 mogilników. Planuje się likwidację także pozostałych 27. W tym okresie zlikwidowano również instalacje termicznego unieszkodliwiania odpadów medycznych, które nie spełniały wymagań ochrony środowiska.

Odpady komunalne

Około 85% mieszkańców województwa zachodniopomorskiego jest objętych zorganizowanym systemem odbioru odpadów. 111 gmin województwa zachodniopomorskiego prowadziło selektywne zbieranie odpadów, które obejmowało głównie opakowania.

Z 501 tys. ton odpadów komunalnych zebranych w 2007 roku 416,6 tys. ton pochodzi z miast, 70,6 tys. ton z obszarów wiejskich. Wyselekcjonowano 20 tys. ton odpadów, przede wszystkim szkła, papieru i tektury, tworzyw sztucznych, tekstyliów i odpadów wielkogabarytowych. Ilość wyselekcjonowanych odpadów w grupie odpadów komunalnych nie przekroczyła 4%.

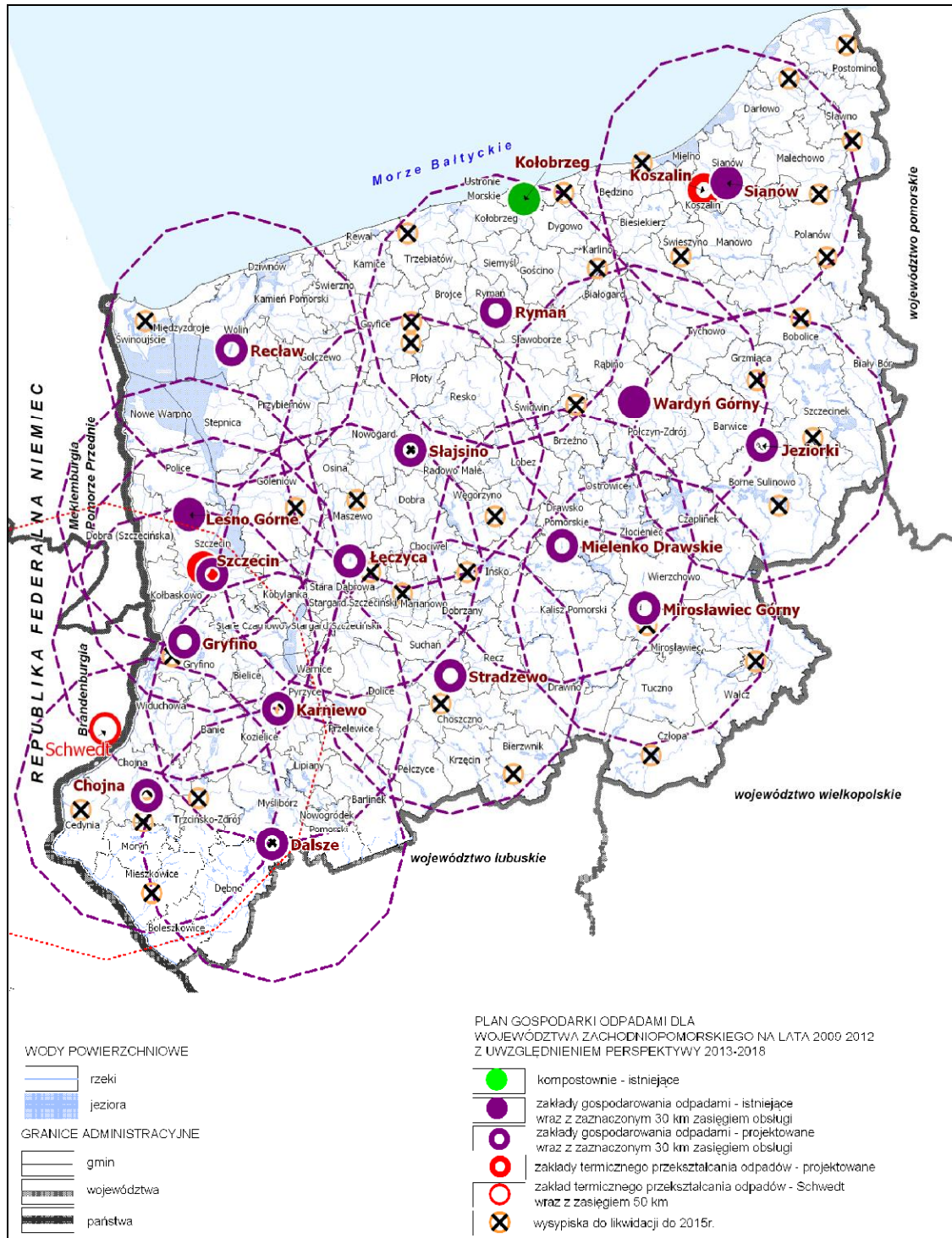
Z zebranych odpadów komunalnych, z wyłączeniem odpadów wyselekcjonowanych, 71% pochodzi z gospodarstw domowych. Z ogólnej ilości zebranych zmieszanych odpadów komunalnych biologicznie unieszkodliwiono 5%, reszta trafiła na składowiska. Taki sposób postępowania z odpadami komunalnymi w województwie zachodniopomorskim nie odbiega od wskaźników krajowych w tym zakresie.

W województwie znajduje się 41 składowisk. Z tej liczby 22 posiadają instalację odgazowania, przy czym w 17 z nich gaz uchodzi do atmosfery. Unieszkodliwianie gazu z odzyskiem energii elektrycznej odbywa się na 5 składowiskach (Sianów, Sierakowo, Szczecin Klucz, Świnoujście-Przytór, Ognica, Smoleńcin w gminie Kołbaskowo oraz w Trzesiece), a ilość wytworzonej w ten sposób energii elektrycznej osiągnęła blisko 6,5 mln kWh.

Jedynie cztery składowiska (Leśno Górne, Kołobrzeg, Wardyń Górny) spełniają wymogi normatywne stawiane zakładom gospodarki odpadami.

Obecnie dwa obiekty przyjmują odpady azbestowe (w wydzielonych kwaterach): Dalsze w gminie Myślibórz i Sianów.

Rys. 37. Gospodarka odpadami



TABLICA XI. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Elektroenergetyka	
Diagnoza	
§	Prognozowany wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną
§	Długi okres eksploatacji funkcjonujących urządzeń w źródłach konwencjonalnych
§	Niski poziom bezpieczeństwa zasilania w energię elektryczną w zachodniej części województwa
§	Zły stan techniczny obiektów sieci przesyłowej
§	Zagrożeniem dla bezpieczeństwa zasilania w zachodniej części województwa jest zasilanie stacji 220/110 kV: Morzyczyn, Glinki, Police i Dolna Odra z jednego punktu (Krajnik)
§	Zły stan techniczny obiektów sieci dystrybucyjnej 110 kV – w wielu przypadkach nie są one przystosowane do aktualnych obciążeń i warunków pracy
§	Zły stan techniczny sieci dystrybucyjnej 15 kV – długi okres eksploatacji, zarówno linii napowietrznych, jak i kablowych, budowanych według starych technologii, duża ilość długich ciągów liniowych, funkcjonujące układy sieci na obszarach wiejskich z dużą liczbą odgałęzień
§	Możliwość blokowania realizacji inwestycji liniowych przez samorządy lokalne lub właścicieli gruntu i brak prawnych możliwości skutecznego oddziaływania na ich stanowisko przez inwestora
Kierunki	
Ø	Budowa lub rozbudowa konwencjonalnych źródeł energii elektrycznej
Ø	Lokalizacja elektrowni jądrowej w województwie
Ø	Rozbudowa i zmiana konfiguracji układu zasilania województwa na poziomie napięcia 400 kV
Ø	Budowa pierścienia 220 kV wokół aglomeracji szczecińskiej z włączeniem do niego stacji Pomorzany i Reclaw
Ø	Budowa, rozbudowa i modernizacja sieci dystrybucyjnej wysokiego i średniego napięcia celem poprawy warunków zasilania odbiorców oraz przyłączenia powstających zespołów elektrowni wiatrowych
Ø	Kreowanie na poziomie wojewódzkim warunków i rozwiązań umożliwiających skuteczną realizację planowania i lokalizowania infrastrukturalnych inwestycji liniowych o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym; tworzenie korytarzy infrastrukturalnych; potrzeba zmiany ustawodawstwa w tym zakresie
Gazownictwo	
Diagnoza	
§	Bezpieczeństwo funkcjonowania systemu gazociągów przesyłowych jest niskie; występuje „wąskie gardło”, czyli obszar o ograniczonej przepustowości gazociągu przesyłowego Odolanów–Police
§	Brak sieci dystrybucyjnej wysokiego ciśnienia, przede wszystkim w środkowej części województwa, i sieci średniego ciśnienia, w szczególności na obszarach wiejskich
Kierunki	
Ø	Budowa i rozbudowa sieci przesyłowych oraz obiektów systemowych (terminal gazu skroplonego LNG w Świnoujściu, tłocznia gazu) związanych z dywersyfikacją kierunków dostaw gazu do kraju
Ø	Budowa sieci dystrybucyjnej wysokiego ciśnienia na obszarach deficytowych
Ø	Rozbudowa i budowa sieci dystrybucyjnej średniego ciśnienia w całym województwie z uwzględnieniem możliwości przesyłu gazu do celów grzewczych

TABLICA XI. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Ciepłownictwo	
Diagnoza	
§	Emisja szkodliwych substancji do atmosfery; nieosiągnięcie parametrów emisji spełniających polskie i unijne normy w zakresie ochrony środowiska
Kierunki	
∅	Ograniczanie udziału paliw opartych na węglu
∅	Zwiększanie udziału odnawialnych źródeł energii
∅	Wdrażanie programów termomodernizacyjnych budynków mieszkalnych, usługowych, użyteczności publicznej
Odnawialne źródła energii	
Diagnoza	
§	Województwo ma jedne z najlepszych w Polsce warunki do rozwoju energetyki wiatrowej, jednakże elektrownie wiatrowe generują konflikty przestrzenne (zakłócenia krajobrazu, konflikty przyrodnicze)
§	Występuje duże zainteresowanie inwestorów budową zespołów elektrowni wiatrowych
§	Brak lub niedostosowanie istniejącej sieci elektroenergetycznej do odbioru dużych ilości energii produkowanej przez elektrownie wiatrowe, szczególnie w północnej części województwa
§	Ograniczone możliwości rozwoju energetyki wodnej wynikające z charakteru rzek o niskim potencjale energetycznym
§	Dobre warunki do eksploatacji wód geotermalnych
§	Korzystne warunki solarne na wielu obszarach województwa
§	Korzystne warunki do pozyskiwania biomasy – wysoki udział gruntów odłogowanych oraz użytków zielonych niewykorzystywanych gospodarczo, korzystna struktura agrarna
Kierunki	
∅	Dalszy rozwój energetyki wiatrowej oparty o ogólne wytyczne do planowania miejscowego: <ul style="list-style-type: none"> a) lokalizacja zespołów elektrowni wiatrowych winna być poprzedzona opracowaniem studium krajobrazowego uwzględniającego istniejący krajobraz kulturowy, powiązania widokowe, a w pasie nadmorskim istniejące walory w aspekcie nieograniczania rozwoju usług turystycznych b) warunek powyższy powinien być spełniony jako zasada diagnozy o braku kolizji przestrzennych, szczególnie w odniesieniu do następujących obszarów istniejących i projektowanych: <ul style="list-style-type: none"> – Natura 2000, – parki krajobrazowe wraz z otulinami, – zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, – obszary chronionego krajobrazu, – użytki ekologiczne, – obszary kulturowo-krajobrazowe, – korytarze ekologiczne, – panoramy i osie widokowe, – przedpola ekspozycji z dróg o nawierzchni utwardzonej i czynnych linii kolejowych na przyrodnicze dominanty przestrzenne i sylwetki historycznych układów osadniczych,

TABLICA XI. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

<ul style="list-style-type: none"> – wnętrza krajobrazowe – polany leśne, a zwłaszcza doliny oraz rynny rzek i jezior, – tereny wypoczynkowe <p>c) odległość pomiędzy zespołami elektrowni wiatrowych min. 5 km</p> <ul style="list-style-type: none"> Ø Wykorzystanie dla celów energetyki wiatrowej części obszaru morza w polskiej strefie ekonomicznej (w odległości powyżej 12 mil morskich od brzegu) na podstawie przepisów odrębnych Ø Potrzeba ujęcia zasad lokalizacji zespołów elektrowni wiatrowych w ramy prawne Ø Budowa, rozbudowa i modernizacja sieci umożliwiająca przyłączenia wszystkich powstających zespołów elektrowni wiatrowych Ø Rozwój małej energetyki wodnej o znaczeniu lokalnym z wykorzystaniem istniejących budowli piętrzących Ø Dalszy rozwój energetyki geotermalnej do celów ciepłowniczych przy wykorzystaniu dotychczasowych doświadczeń w Szczecinie, Koszalinie, Świnoujściu oraz w powiatach: goleniowskim, stargardzkim, choszczeńskim, częściowo w kamieńskim, polickim, gryfińskim, pyrzyckim, waleckim, koszalińskim, szczecineckim Ø Wykorzystanie wód geotermalnych do celów leczniczych, rekreacyjnych (aquaparki), w produkcji rolniczej (szklarnie) i innych Ø Weryfikacja map złóż wód geotermalnych w województwie celem wyznaczenia obszarów potencjalnych lokalizacji instalacji Ø Działania informacyjne i ekonomiczne stymulujące rozwój energetyki słonecznej Ø Określenie możliwości i zasad zakładania plantacji do celów energetycznych Ø Działania na rzecz stworzenia systemu rozproszonych źródeł energii
Telekomunikacja i informatyzacja
Diagnoza
<p>§ W granicach województwa występują obszary, gdzie zasięgi poszczególnych operatorów telefonii komórkowej są słabe lub w ogóle niedostępne</p> <p>§ Północna część województwa, w szczególności powiaty świdwiński i łobeski, wschodnia (powiat szczecinecki i część koszalińskiego) oraz południowo-zachodnia (powiaty myśliborski i gryfiński) to obszary o najmniej rozbudowanej strukturze sieci szerokopasmowych i najwyższym zagrożeniu wykluczeniem cyfrowym</p> <p>§ W około 70% gmin brak jest publicznych punktów dostępnych do Internetu</p>
Kierunki
<ul style="list-style-type: none"> Ø Dalszy rozwój telefonii bezprzewodowej celem 100% pokrycia obszaru województwa zasięgiem wszystkich operatorów sieci komórkowych Ø Koncentracja nadajników różnych operatorów na wspólnych masztach Ø Budowa nowej infrastruktury dostępu do Internetu, w tym sieci światłowodowych, sieci szerokopasmowych i obszarów bezprzewodowego dostępu do Internetu, sieci intranetowych, telewizji kablowych i innych; uzupełnienie z istniejącą infrastrukturą Ø Upowszechnianie dostępu do Internetu, uruchamianie publicznych punktów dostępnych do Internetu

TABLICA XI. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Gospodarka wodna	
Diagnoza	
§	Zróżnicowana zasobowość zlewni rzek województwa; niski stopień wykorzystania gospodarczego wód powierzchniowych
§	Niezbyt bogate zasoby wód podziemnych, na ogół wystarczające dla zaspokojenia potrzeb użytkowników o niewielkich poborach, ale niewystarczające na duże skoncentrowane pobory tych wód
§	Wysokie zapotrzebowanie rolnictwa na wodę do nawadniania użytków rolnych, rozproszone na obszarze całego województwa
§	Nizinny charakter obszaru o słabo zróżnicowanej rzeźbie terenu i stosunkowo szerokich i płaskich dolinach rzek nie stwarza dogodnych warunków retencjonowania wód
Kierunki	
Ø	Realizacja programu małej retencji
Ø	Utrzymanie rzek oraz związanej z nimi infrastruktury w dobrym stanie dzięki budowie oraz modernizacji budowli regulacyjnych
Zaopatrzenie w wodę	
Diagnoza	
§	Deficyt wody na polskiej części wyspy Uznam
§	Zła jakość wód powierzchniowych w zlewniach rzek Płoni (ujęcie Miedwie jest głównym źródłem wody dla Szczecina) i Wołczenicy (projektowane ujęcie wody dla Świnoujścia)
Kierunki	
Ø	Budowa ujęcia wód powierzchniowych (jezioro Ostrowo, zlewnia Wołczenicy) wraz z magistralą wodociągową do Międzyzdrojów i Świnoujścia
Ø	Uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej w zlewniach rzek Płoni i Wołczenicy
Gospodarka ściekowa	
Diagnoza	
§	Braki w infrastrukturze kanalizacyjnej, wodociągowej i oczyszczania ścieków, w tym szczególnie na obszarach wiejskich
§	Eksploatowane oczyszczalnie komunalne różnią się stanem technicznym, stosowanymi technologiami i skutecznością oczyszczania
Kierunki	
Ø	Spełnienie wymogów <i>Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków</i> – ustanowiono 95 aglomeracji kanalizacyjnych
Ø	Realizacja 72 priorytetowych aglomeracji dla wypełnienia wymogów traktatu akcesyjnego obejmująca rozbudowę lub modernizację 45 istniejących oczyszczalni i budowę 2 nowych wraz z systemami kanalizacyjnymi
Ø	Realizacja 23 aglomeracji niepriorytetowych obejmujących wybudowanie 2 oczyszczalni oraz rozbudowę lub modernizację 21 oczyszczalni wraz z systemami kanalizacyjnymi

TABLICA XI. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

Ochrona przed powodzią

Diagnoza

- § Zagrożeniem powodziowym objęte są następujące obszary:
- dolina Odry,
 - doliny ujściowych odcinków rzek wpływających do Odry: Myśli, Kurzycy, Słubi, Rurzycy, Tywy, Płoni, Iny, Gunicy
 - obszary wokół jeziora Dąbie,
 - obszary wokół Zalewu Szczecińskiego oraz doliny ujściowych odcinków dopływów Zalewu i rzeki Dziwny: Gowienicy, Wolczenicy, Świńca,
 - tereny przyujściowe i częściowo w środkowym biegu rzek: Regi, Parsęty i Wieprzy,
 - tereny wokół jezior przymorskich
- § Łączna długość wałów przeciwpowodziowych wynosi około 600 km, z czego 93% stanowią wały IV klasy, 6,8% wały III klasy, 0,2% wały II klasy
- § Większość wałów pod względem technicznym nie spełnia wymagań normatywnych dotyczących bezpiecznego wzniesienia korony wałów ponad zwierciadła wody miarodajnej i kontrolnej
- § Erozja odcinków brzegu morskiego
- § Brak planu ochrony przeciwpowodziowej i przeciwdziałania skutkom suszy uniemożliwia kompleksowe rozwiązanie problemu zagrożenia powodziowego

Kierunki

- Ø Realizacja Programu dla Odry 2006
- Ø Realizacja do roku 2015 strategicznych zadań Zachodniopomorskiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Szczecinie:
- rzeka Wieprza – 11 km wałów,
 - rzeka Rega – 8,9 km wałów, budowa suchego zbiornika retencyjnego Kładkowo-Gabin,
 - rzeka Parsęta – 10,96 km wałów, budowa suchego zbiornika retencyjnego Osówko,
 - rzeka Odra, Zalew Szczeciński, jezioro Dąbie, Wyspa Pucka, Wyspa Policka, Przytór, Lunowo – 57 km wałów,
 - Bielinek, Osinów Dolny – 9,8 km wałów,
 - rzeka Odra w Gryfinie – 4 km wałów,
 - rzeka Odra w Szczecinie-Kluczu i Szczecinie-Żydowcach – 2,9 km wałów,
 - rzeka Grabowa – 26 km wałów,
 - jezioro Jamno – 16,7 km wałów,
 - jezioro Liwia Łuza – zbiornik retencyjny,
 - jezioro Resko Przymorskie – 3,3 km wałów
- Ø Kontynuacja zadań wynikających z program ochrony brzegów morskich
- Ø Budowa wrót sztormowych w ujściu Świny do morza
- Ø Opracowanie planu ochrony przed powodzią przez Krajowy i Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej do 2015 r.

TABLICA XI. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Gospodarka odpadami	
Diagnoza	
§	Zbyt mała liczba zakładów gospodarowania odpadami; wśród stosowanych metod zagospodarowania odpadów komunalnych nadal dominuje składowanie na składowiskach
§	Brak dobrze funkcjonujących systemów selektywnego zbierania i odbierania odpadów ulegających biodegradacji, opakowań, olejów odpadowych, sprzętu elektrycznego i odpadów niebezpiecznych
§	Brak rozwiniętego systemu unieszkodliwiania osadów ściekowych poprzez kompostowanie
§	Niekontrolowany demontaż i porzucanie pojazdów wycofanych z eksploatacji
§	Zbyt wolno przebiegający proces wycofywania z użytkowania urządzeń zawierających PCB
§	Powolny proces usuwania wyrobów zawierających azbest; brak ogólnodostępnych środków wspomagających usuwanie azbestu z gospodarstw domowych
§	Niska świadomość ekologiczna mieszkańców gmin i miast w sprawach przedsięwzięć inwestycyjnych służących poprawie gospodarki odpadami komunalnymi
§	Odpady fabryki Wiskord (w upadłości) w Szczecinie zdeponowane na składowiskach
§	Brak ogólnodostępnego składowiska odpadów przemysłowych
Kierunki	
Ø	Realizacja Planu Gospodarki Odpadami Województwa Zachodniopomorskiego: <ul style="list-style-type: none"> – utworzenie rejonowych zakładów gospodarowania odpadami: szczecińsko-polickiego, środkowo-pomorskiego, Celowego Związku Gmin R-XXI, stargardzko-waleckiego, południowo-zachodniego, – budowa rejonowych zakładów gospodarki odpadami, – budowa zakładu termicznego przekształcania odpadów komunalnych w Szczecinie i Koszalinie, – utworzenie gminnych punktów zbierania odpadów niebezpiecznych i problemowych w ramach utworzonych rejonów gospodarowania odpadami (co najmniej 1 punkt w gminie), – rozbudowa sieci zbierania i przetwarzania odpadów, – edukacja ekologiczna mieszkańców
Ø	Utworzenie ogólnodostępnego składowiska odpadów przemysłowych
Ø	Budowa regionalnego zakładu utylizacji odpadów biodegradowalnych w Glicku (gmina Nowogard)

2.13. Obszary problemowe

2.13.1. Ludnościowe obszary problemowe

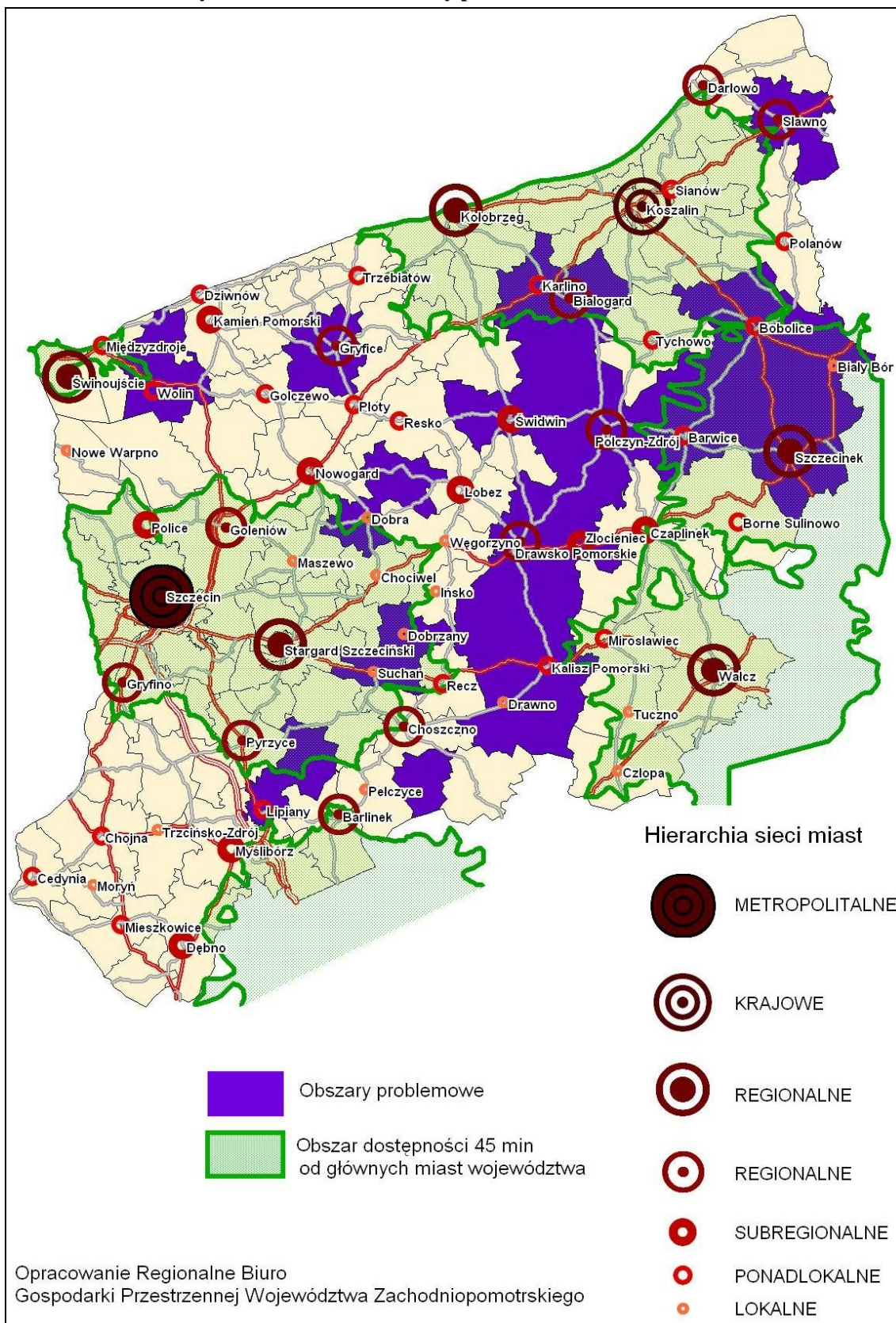
Ludnościowe obszary problemowe obejmują centralną i wschodnią część województwa. Obszar ten leży peryferyjnie względem głównych ośrodków wzrostu: Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, pasa nadmorskiego z obszarem koszalińsko-kołobrzeskim. Obszary problemowe zajmują większą część powiatów: szczecineckiego, białogardzkiego, świdwińskiego i drawskiego oraz obejmują gminy: Wolin, Gryfice, Sławno, Dobra (Nowogardzka), Radowo Małe, Dobrzany, Suchań, Przelewice, Lipiany, Krzęcin i Drawno.

Dla zobrazowania obszarów o największym nasileniu depresji społeczno-gospodarczej nałożono na mapę obszary największej depopulacji i największego bezrobocia. Do obszarów problemowych zaliczono gminy, w których:

- depopulacja w latach 1999-2007 przekroczyła 4,5% i wskaźnik bezrobocia jest wyższy niż 15%,

- depopulacja przekroczyła 4,5%, bezrobocie nie przekroczyło 15%, ale jest większe niż 12,5%,
- wskaźnik bezrobocia przekroczył 15%, depopulacja nie przekroczyła 4,5%, ale jest większa niż 3%.

Rys. 38. Ludnościowe obszary problemowe na tle sieci miast



2.13.2. Aglomeracyjne obszary problemowe

Obserwowany od początku lat dziewięćdziesiątych XX wieku proces przenoszenia się ludności miejskiej na tereny podmiejskie spowodował zmianę cyklu życia miasta, wynikającą ze zwiększonej mobilności dziennej mieszkańców. Problemy z tym związane dotyczą przede wszystkim transportu i komunikacji, dostępności do infrastruktury technicznej i społecznej. Pozyskiwanie nowych terenów osadniczych prowadzi często do konfliktów przestrzennych.

W województwie zachodniopomorskim wyróżniono dwa obszary koncentracji ludności: Szczeciński Obszar Metropolitalny oraz koszalińsko-kołobrzeski obszar aglomeracyjny. Problemy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego zostały omówione w odrębnym rozdziale.

W oparciu o wskaźnik cech aglomeracyjnych oraz analizę migracji Koszalina i Kołobrzegu wyznaczono obszar koszalińsko-kołobrzeski, przedstawiony na mapie nr 26.

☞ Mapa 26. Obszary problemowe

2.13.3. Infrastrukturalne obszary problemowe

Gospodarka wodna

Obszarami problemowymi w dziedzinie gospodarki wodnej są:

- zlewnia jeziora Miedwie (rzeka Płonia), z której zaopatrywany jest w wodę Szczecin i w związku z tym występuje konieczność zahamowania degradacji jakościowej zasobów wód,
- zachodnia część pasa nadmorskiego (polska część wyspy Uznam), gdzie występuje deficyt wody w okresie letnim.

Elektroenergetyka

W województwie zachodniopomorskim można wskazać obszary, na których występują zagrożenia bezpieczeństwa zasilania miast i wsi lub większych obszarów, brak jest pewności zasilania, ewentualnie nie są dotrzymywane standardy jakości dostarczanej energii. Stan taki wynika ze stanu technicznego urządzeń sieciowych na poszczególnych poziomach napięć. Wiele obiektów jest po prostu starych (np. linii napowietrznych stanowiących zdecydowaną większość sieci dystrybucyjnej, w regionie szczecińskim w wieku poniżej 15 lat jest tylko 10%), urządzenia sieciowe nie były w wystarczającym stopniu remontowane, modernizowane, w wielu przypadkach nie są przystosowane do aktualnych obciążeń i warunków pracy. Nie prowadzono prac terenowych polegających na dbaniu o wymaganą szerokość pasów technicznych wzdłuż linii napowietrznych (wycinka drzew zagrażających bezawaryjnej pracy linii).

Gazownictwo

Największe trudności z przesyłaniem gazu i zwiększaniem mocy odbioru gazu w punktach wyjścia z systemu przesyłowego występują w północno-zachodniej części Polski, tj. na obszarze obsługiwany przez gazociąg Odolanów–Gorzów Wielkopolski–Police oraz Piła–Koszalin–Słupsk. Operator Gaz-System S.A. wydaje warunki przyłączenia z zastrzeżeniem, że podczas występowania ekstremalnych temperatur może wystąpić ograniczenie dostaw gazu.

Część systemu gazowniczego w województwie aktualnie pracuje na granicy swoich możliwości. Jest to szczególnie odczuwalne w okresie zimowym (spadki ciśnienia), w miejscowościach najbardziej wysuniętych na północ, np. Świnoujściu, Międzyzdrojach, Kamieniu Pomorskim.

TABLICA XII. OBSZARY PROBLEMOWE	
Ludnościowe obszary problemowe	
Diagnoza	
§	Powiększająca się dysproporcja między obszarami depopulacji i bezrobocia a obszarami wzrostu
§	Słaba sieć osadnicza i słaba dostępność do głównych miast
§	Utrzymujące się wysokie bezrobocie
Kierunki	
∅	Przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych
∅	Zwiększenie dostępności do podstawowych dóbr i usług publicznych na peryferyjnych obszarach wiejskich poprzez rozwój infrastruktury komunikacyjnej i lokalizację usług w wybranych ośrodkach miejskich m.in. w Drawsku Pomorskim, Szczecinku, Białogardzie
∅	Rozwój lokalnych centrów innowacyjności i inkubatorów przedsiębiorczości
∅	Rozwój turystyki na pojezierzach
Aglomeracyjne obszary problemowe	
Diagnoza	
§	Aglomeracja koszalińsko-kołobrzeska ma największy potencjał ludnościowy pomiędzy Szczecinem a Gdańskiem (220 tys. mieszkańców); następuje rozwój funkcji miejskich Kołobrzegu o zasięgu regionalnym i krajowym
§	Duży potencjał usług wyższego rzędu w Koszalinie, w tym szkolnictwa wyższego
§	Dobrze rozwinięte usługi medyczne Koszalina i Kołobrzegu
§	Kołobrzeg jest najbliższym portem i obszarem morskim Wielkopolski
Kierunki	
∅	Wykreowanie pasma rozwoju Koszalin–Kołobrzeg wzdłuż drogi S11
∅	Wykorzystanie potencjału ludzkiego – uelastycznienie rynku pracy w aglomeracji przez wzrost powiązań funkcjonalnych
∅	Wydłużenie sezonu turystycznego w Kołobrzegu w oparciu o usługi Koszalina
∅	Wykorzystanie potencjału akademickiego Koszalina dla rozwoju całego obszaru
∅	Wspólne oferty turystyczne np. w dziedzinie turystyki medycznej
∅	Wykorzystanie i wzmacnianie powiązań Kołobrzegu z Poznaniem, w tym portowych
Obszary problemowe gospodarki wodnej	
Diagnoza	
§	Degradacja jakościowa zasobów wód w zlewni jeziora Miedwie
§	Deficyt wody przeznaczonej do spożycia na polskiej części wyspy Uznam (Świnoujście) w okresie letnim
Kierunki	
∅	Uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej w zlewni jeziora Miedwie
∅	Ograniczenie splywu związków azotu z produkcji rolnej
∅	Budowa wodociągu z jeziora Ostrowo w zlewni rzeki Wolczenicy do Międzyzdrojów i Świnoujścia

TABLICA XII. OBSZARY PROBLEMOWE	
Obszary problemowe energetyki	
Diagnoza	
§	Zużycie techniczne sieci elektroenergetycznej
§	Brak pewności zasilania, niedotrzymywanie standardów jakościowych dostarczanej energii
Kierunki	
Ø	Rozbudowa i modernizacja sieci elektroenergetycznych

2.14. Szczeciński Obszar Metropolitalny

Szczecin uznany za potencjalne miasto metropolitalne wraz ze swoim obszarem oddziaływania stanowi najważniejszy w regionie obszar rozwoju. Celem strategicznym Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM) jest wzrost znaczenia i konkurencyjności obszaru w przestrzeni polskiej i międzynarodowej. Ponadto celem obszaru metropolitalnego jest wygenerowanie ponadregionalnego ośrodka rozwoju o znaczącym potencjale ludnościowym, gospodarczym, naukowym i kulturalnym, obejmującym duże miasto i otaczające gminy, połączone z nim więzami administracyjnymi, funkcjonalnymi i ekonomicznymi. Obszar metropolitalny, jako najlepiej przystosowany do absorpcji innowacji i kapitału, powinien również nieść impulsy rozwojowe na pozostały obszar województwa, tak więc polaryzacji towarzyszyć powinna dyfuzja tych impulsów do innych ośrodków regionu. Konkurencyjność obszaru metropolitalnego decyduje w dużej mierze o konkurencyjności regionu.

Skupienie w obszarach metropolitalnych znaczącego potencjału społeczno-gospodarczego powoduje z jednej strony dużą szansę rozwojową tego obszaru, z drugiej zaś stwarza określone problemy w jego funkcjonowaniu. Jest to obszar o najwyższej transportochłonności w regionie, emitujący największą ilość zanieczyszczeń, wytwarzający największą ilość odpadów itp. Z tego powodu istotnym celem utworzenia związków metropolitalnych jest poprawa warunków i jakości życia oraz usprawnienie funkcjonowania, związanego ze Szczecinem, obszaru jego najbliższego oddziaływania (strefa codziennych dojazdów do pracy).

Realizacji celu strategicznego służą cele pośrednie:

- rozwój gospodarki opartej na wiedzy i rozwój innowacyjności, w tym:
 - rozwój sieci powiązań kooperacyjnych sektora gospodarczego i naukowego – wsparcie dla tworzenia klastrów,
 - tworzenie parków naukowo-technologicznych, tworzenie warunków dla absorpcji i dyfuzji innowacyjności,
 - tworzenie inkubatorów technologicznych,
 - rozwój funkcji akademickich,
- rozwój funkcji metropolitalnych, w tym:
 - rozwój sieci powiązań zewnętrznych,
 - intermodalny węzeł komunikacyjny SOM – metropolitalne centrum logistyczne,
 - pomoc przy tworzeniu sieci wymiany wiedzy, informacji i kapitału naukowego,
 - wspieranie imprez, konferencji i wydarzeń o znaczeniu ponadregionalnym,
 - wspieranie usług wyższego rzędu o znaczeniu metropolitalnym (w tym kultury, sportu i turystyki),
 - zintegrowane planowanie rozwoju całego obszaru metropolitalnego,
 - wspólna promocja potencjału obszaru metropolitalnego (tereny inwestycyjne, oferta turystyczno-kulturalna),
- podniesienie jakości życia i gospodarowania w obszarze metropolitalnym, w tym:
 - metropolitalny transport zbiorowy,
 - rewitalizacja zdegradowanych dzielnic mieszkaniowych i terenów przemysłowych,
 - ochrona i promocja dziedzictwa kulturowego i środowiska przyrodniczego,

Szczecin jest najbardziej oddalonym od Warszawy miastem wojewódzkim. Zarówno od wschodu jak i zachodu Szczeciński Obszar Metropolitalny otaczają słabo zaludnione, peryferyjne tereny Niemiec i Polski, o wyraźnych tendencjach depopulacyjnych.

2.14.2. Delimitacja obszaru metropolitalnego

Szczeciński obszar metropolitalny składa się z miasta rdzeniowego Szczecina i powiązanego z nim funkcjonalnie bezpośredniego otoczenia. W oparciu o analizę powiązań funkcjonalnych teoretycznych i faktycznych (dojazdy do pracy) oraz analizę cech miejskich gmin, za najsilniej powiązany ze Szczecinem uznano obszar dziewięciu gmin, tj.: Dobrej Szczecińskiej, Kołbaskowa, Gryfina, Starego Czarnowa, Kobylanki, Goleniowa, Polic, Nowego Warpna i miasta Stargard Szczeciński. Powierzchnia obszaru metropolitalnego wynosi 1 985 km², co stanowi 8,7% obszaru województwa.

Poza obszarem metropolitalnym wyznaczono subregion metropolitalny o słabszych powiązaniach funkcjonalnych. Obszar ten, pozostający pod wpływem oddziaływania Szczecina – z uwagi na powiązania przyrodnicze i infrastrukturalne – buduje wspólny potencjał społeczno-gospodarczy. Do subregionu metropolitalnego wskazano szesnaście gmin: Świnoujście, Międzyzdroje, Wolin, Dziwnów, Kamień Pomorski, Stepnica, Przybiernów, Nowogard, Osinę, gminę wiejską Stargard Szczeciński, Warnice, Pyrzyce, Bielice, Kozielice, Banie i Widuchową.

2.14.3. Środowisko przyrodnicze i krajobraz

Środowisko przyrodnicze

☞ **Mapa 27. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Dostępność inwestycyjna ze względu na obszary podlegające prawnej ochronie**

☞ **Mapa 28. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Obszary i obiekty ochrony przyrody**

Struktura użytkowania ziemi w obszarze metropolitalnym przedstawia się następująco:

- 6,2% powierzchni zajmują użytki rolne gleb wysokiej jakości,
- 38% powierzchni zajmują lasy,
- 9% powierzchni zajmują wody powierzchniowe,
- 48,2% zajmują obszary ochrony przyrody.

W granicach SOM występują wody śródlądowe i morskie wody wewnętrzne. Te ostatnie obejmują polską część Zalewu Szczecińskiego i Odrę między Zalewem Szczecińskim a wodami portu Szczecin. W granicach obszaru występują dwa główne zbiorniki wód podziemnych położone w Regionie hydrogeologicznym Dolnej Odry i Zalewu Szczecińskiego:

- nr 122 dolina kopalna Szczecin,
- nr 123 międzymorenowy Stargard-Goleniów.

Gleby najwyższej jakości zajmują 12 253 tys. ha. Największe obszary gleb kompleksu pszennego bardzo dobrego występują na Równinie Pyrzyckiej, w gminach Gryfino, Stare Czarnowo, Szczecin, Dobra Szczecińska i na terenie miasta Stargard Szczeciński. Kompleksy gleb o przewadze użytków bardzo dobrych i dobrych pszennych i żytnich należy pozostawić w użytkowaniu rolniczym.

Lasy SOM zajmują powierzchnię 75 430 ha i znajdują się w granicach 4 nadleśnictw: Klinisk, Goleniowa, Trzebieży oraz częściowo Gryfina. Zwarte kompleksy leśne reprezentowane są przez puszcze: Bukową, Goleniowską i Wkrzańską. Wysokim stopniem zalesienia charakteryzują się gminy: Kobylanka (62% powierzchni), Goleniów (53,8%), najniższym – gmina Kołbaskowo (4,6%). Wśród lasów większość stanowią lasy ochronne.

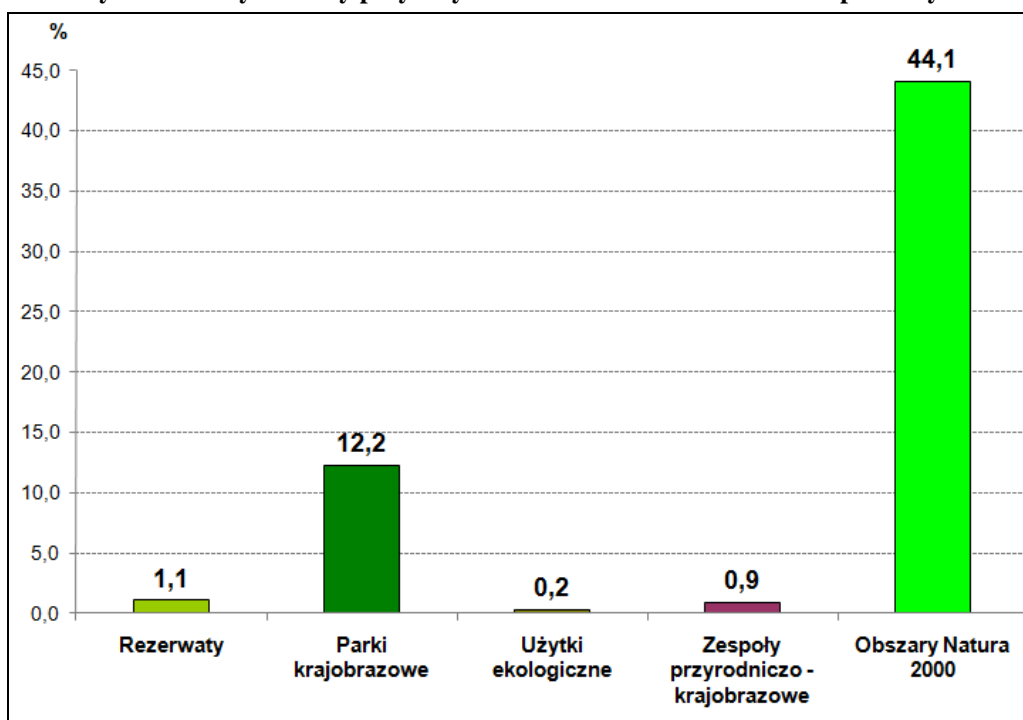
Kopaliny występujące w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym należą do pospolitych. Są to:

- surowce ilaste (Przęsocin, Wąwelnica, Szczecin Niebuszewo),
- piaski wydobywane w niewielkich ilościach ze złoża Łozienica w gminie Goleniów,
- torfy (możliwość eksploatacji torfów jako surowca leczniczego istnieje na obszarze Puszczy Wkrzańskiej).

System obszarów chronionych zajmuje powierzchnię 95 778 tys. ha, co stanowi 48,2% powierzchni SOM. Składają się nań:

- 13 rezerwatów przyrody,
- 2 parki krajobrazowe (Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry, Szczeciński Park Krajobrazowy Puszcza Bukowa) wraz z otulinami,
- użytki ekologiczne,
- 9 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych,
- obszary Natura 2000,
- obszary chronione na podstawie innych ustaw i przepisów szczególnych: lasy ochronne, leśny kompleks promocyjny Puszcze Szczecińskie, pas ochronny obszaru morskiego, główne zbiorniki wód podziemnych.

Rys. 40. Formy ochrony przyrody w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym



Szczeciński Obszar Metropolitalny zajmuje szczególne miejsce w systemie międzynarodowych sieci obszarów chronionych. Transgraniczny obszar obejmuje Zalew Szczeciński (Wielki i Mały Zalew) z Roztoką Odrzańską i strefą nadbrzeżną po Puszcę Wkrzańską i Goleniowską oraz wybrzeże Bałtyku od Piany do Dziwny z wyspami Uznam i Wolin. W gminie Dobra znajduje się cenny rezerwat ornitologiczny Świdwie.

Mapa 29. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Transgraniczny system przyrodniczych obszarów prawnie chronionych

Krajobraz kulturowy

Szczeciński Obszar Metropolitalny obejmuje tereny o wyraźnych wpływach skandynawskich z osadnictwem o starej metryce. Jest to obszar z najstarszymi ośrodkami miejskimi, do których należą m.in.: Goleniów, Stargard Szczeciński, Gryfino, Szczecin. Wsie występujące na tym terenie posiadają metrykę średniowieczną z nielicznymi przykładami zabudowy ryglowej.

W obszarze SOM i jego subregionie występuje 787 obiektów zabytkowych wpisanych do rejestru zabytków. Jest to ponad 30% wszystkich zabytków występujących w całym województwie zachodniopomorskim.

W Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym występują liczne obiekty będące dobrami kultury współczesnej, zwłaszcza w Szczecinie, które także należy objąć systemem opieki.

W związku z koniecznością ochrony dziedzictwa i krajobrazu kulturowego planuje się stworzenie nowej formy ochrony – parku kulturowo-krajobrazowego. Dodatkowo przewiduje się dodanie nowych obiektów i obszarów do istniejących form chronionych (parków kulturowych, obszarowych wpisów do rejestru zabytków oraz pomników historii). Na obszarze SOM znajdują się cztery z proponowanych parków kulturowo-krajobrazowych lub ich części:

- „Trzebież”,
- „Dolina Dolnej Odry”,
- „Dolina Iny”,
- „Dolina Płoni”.

W celu lepszej ochrony krajobrazu, wszelkie przedsięwzięcia powinny być oparte na wytycznych kształtowania ładu przestrzennego.

Szczeciński Obszar Metropolitalny podlega procesom suburbanizacji, obejmującym podszczecińskie gminy. Efekty bezplanowej suburbanizacji degradujące krajobraz są w szczególności widoczne w miejscowościach: Dobra, Mierzyn, Dołuje, Warzymice. Istnieje ponadto realne niebezpieczeństwo, że miejscowości na zachód od Szczecina tracą granice między sobą i stworzą rozległy twór „miastopodobny”, jednak pozbawiony funkcji miejskich.

2.14.4. Struktura funkcjonalno-przestrzenna i sieć osadnicza

Obecna struktura funkcjonalno-przestrzenna stanowi policentryczny układ z centralnym rdzeniem – miastem Szczecinem, czterema miastami średniej wielkości (Police, Goleniów, Gryfino, Stargard Szczeciński) oraz małym miastem Nowym Warpnem. Uzupełnieniem układu są ośrodki wiejskie. W samym Szczecinie wyróżnić można wielofunkcyjny obszar śródmieścia, skupiający funkcje o charakterze metropolitalnym (znaczenie regionalne, ponadregionalne), reprezentowany przez ośrodki kultury, administracji, usług, otoczenia biznesu i jednostki zarządzające.

Czynnikiem przekształcającym układ jest rozrastanie się zabudowy zwłaszcza na zachód od Szczecina w sposób krawędziowy (Mierzyn, Bezrzecze), pasmowy wzdłuż dróg krajowych nr 10, 12 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–Kobyłanka–Stargard Szczeciński. Pasma 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 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 Szczecińskim, Policach i Gardnie.

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. System obszarów chronionych w SOM zajmuje 48%. Kształtowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej zdeteminowane jest przez rzekę Odrę i Zalew Szczeciński, które dzielą obszar metropolitalny 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.

Charakterystyka struktury funkcjonalno-przestrzennej

Mapa 30. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Kierunki – struktura funkcjonalno-przestrzenna

Centrum – centralna dzielnica biznesu, miasto Szczecin – stanowi rdzeń układu funkcjonalno-przestrzennego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. 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 obszaru śródmieścia i wzrost zaludnienia dzielnic peryferyjnych.

Strefa miejska – Szczecin lewo- i prawobrzeżny, Szczecin-Załom, Mierzyn, Bezrzecze, Przeclaw, Warzymice – jest obszarem intensywnego osiedlania się mieszkańców. W samym Szczecinie obserwowany jest proces osiedlania się na obszarach oddalonych od centrum, w szczególności w dzielnicach: Osów, Warszewo, Płonia i Kijewo. Z uwagi na najkorzystniejszą dostępność do centrum miasta, głównym obszarem ekspansji osadnictwa stały się gminy Dobra i Kołbaskowo sąsiadujące z miastem od zachodu. Obszary te przyjęły charakter miejski w dużej mierze jako osiedla budownictwa wielorodzinnego.

Strefa ośrodków równoważących rozwój – Goleniów, Gryfino, Stargard Szczeciński oraz Police – pełni funkcje ośrodków satelickich 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.

Strefa ekstensywnej urbanizacji to tereny podmiejskie z intensywnie rozwijającą się zabudową jedno- i wielorodzinną, wsie zatracające charakter rolniczy (zwłaszcza gmina Dobra, również Kołbaskowo, Kołbylanka, wiejska część gmin Police, Goleniów i Gryfino).

Tereny otwarte i leśne to obszar o krajobrazie półnaturalnym, rolniczym, leśnym oraz wodnym. Znajdują się tu miejscowości o czytelnych układach ruralistycznych ukształtowanych historycznie z uzupełniającą je zabudową współczesną (Stare Czarnowo, Nowe Warpno oraz pozostała część obszarów wiejskich SOM).

Zjawisko rozlewania się miast zmienia istniejącą strukturą sieci osadniczej w wymiarze ilościowym i jakościowym. Zmiany wyrażają się w następujących aspektach:

- § demograficznym – zmiana miejsca zamieszkania, wzrost liczby ludności na obszarach podmiejskich i spadek w miastach wraz ze zmianą struktury demograficznej ludności,
- § ekonomicznym – związanym ze stałym wzrostem liczby ludności utrzymującej się ze źródeł pozarolniczych, większym zróżnicowaniem funkcjonalnym osiedli, zmianą potencjału ekonomicznego, wzrostem kosztów transportu i obsługi technicznej, także przemieszczeniem wpływów budżetowych,
- § przestrzennym – przejawiającym się w „fizjonomii” osiedli podmiejskich, powiększaniu terenów zainwestowanych, zwiększaniem się gęstości infrastruktury i zabudowy miejskiej,
- § przyrodniczo-krajobrazowym – związanym z ograniczaniem terenów otwartych, naturalnych i półnaturalnych, przecinaniem korytarzy ekologicznych,
- § społecznym – wyrażającym się zmianą wartości, postaw, sposobu zachowań i utratą tożsamości lokalnej; przyjmowanie stylu życia miejskiego przez ludność obszarów podmiejskich.

Sieć osadnicza

Mapa 31. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Kierunki – struktura policentryczna

Mapa 32. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Struktura sieci osadniczej i kierunki jej powiązań

Pod względem zasięgu usług jednostki osadnicze SOM można podzielić na:

- 1) ośrodek o znaczeniu ponadregionalnym, potencjalnym metropolitalnym – Szczecin wraz z ośrodkami dzielnicowymi i osiedlowymi,
- 2) ośrodek o znaczeniu regionalnym, ponadpowiatowym – Stargard Szczeciński,
- 3) ośrodki o znaczeniu subregionalnym, ponadgminnym – Goleniów, Gryfino, Police,
- 4) ośrodki o znaczeniu lokalnym, gminnym – Nowe Warpno, Dobra Szczecińska, Kołbaskowo, Kobyłanka, Stare Czarnowo,
- 5) ośrodki wspomagające ośrodki gminne w zakresie usług podstawowych, krystalizujące sieć osadniczą (Przeclaw, Mierzyn, Dołuje, Bezrzecze, Tanowo, Kliniska, Mosty, Gardno).

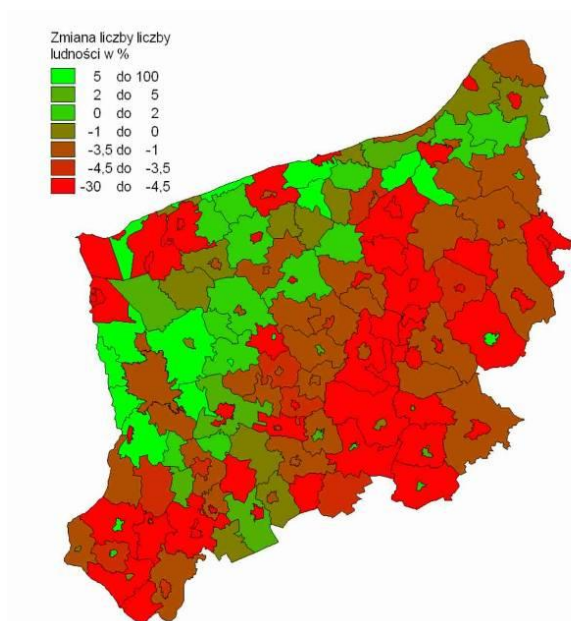
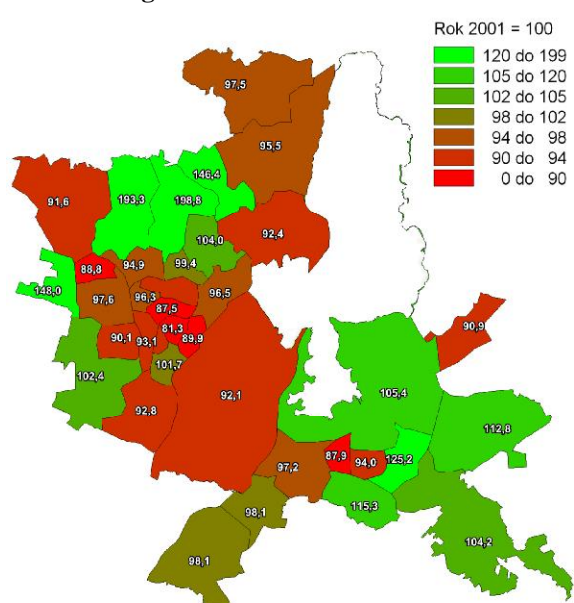
2.14.5. Ludność i warunki życia

Zmiany demograficzne

Pod koniec 2008 roku Szczeciński Obszar Metropolitalny zamieszkiwało 618 tys. osób i stan ten od 10 lat utrzymuje się na stałym poziomie. Następują wyraźne przemieszczenia ludności wewnątrz obszaru: od roku 1996 liczba ludności na terenach wiejskich SOM zwiększyła się z 42,9 tys. do 62,2 tys., podczas gdy w miastach liczba mieszkańców spadła z 573,4 tys. (93% ogółu ludności SOM) do 555,9 tys. (90%). W samym Szczecinie liczba mieszkańców zmniejszyła się z 418,8 tys. (68% ludności SOM) do 406,9 tys. (66%). Jedynym miastem utrzymującym liczbę ludności jest Goleniów, a z kolei gmina Stare Czarnowo jest jedynym obszarem wiejskim, na którym liczba ludności spada.

Głównym obszarem wzrostu ludności z uwagi na najkorzystniejszą dostępność do centrum miasta są gminy sąsiadujące od zachodu ze Szczecinem (Dobra i Kołbaskowo). Rozwój osadnictwa w gminie Dobra w głównej mierze rozwijał się krawędziowo do osiedli szczecińskich, niejako doklejając się do już istniejącej zabudowy (z tego powodu największymi miejscowościami gminy są Mierzyn z 5 350 i Bezrzecze z 2 540 mieszkańcami). W gminie Kołbaskowo natomiast jako pasmo wzdłuż drogi krajowej nr 13 największymi miejscowościami są Przeclaw z 3 480 i Warzymice z 1 889 mieszkańcami. Podobnie jak w całym kraju zauważyć można wyraźny trend dezurbanizacyjny – ludność dużych i średnich miast przenosi się na tereny podmiejskie. Szczecin uzyskał dodatnie saldo migracji, ponieważ był miejscem napływu mieszkańców z innych terenów, głównie z mniejszych miast leżących w zachodniej części województwa (Police, Choszczno, Nowogard, Świnoujście, Gryfino, Pyrzyce i Gryfice), miasteczek środkowej części województwa oraz Koszalina i Szczecinka.

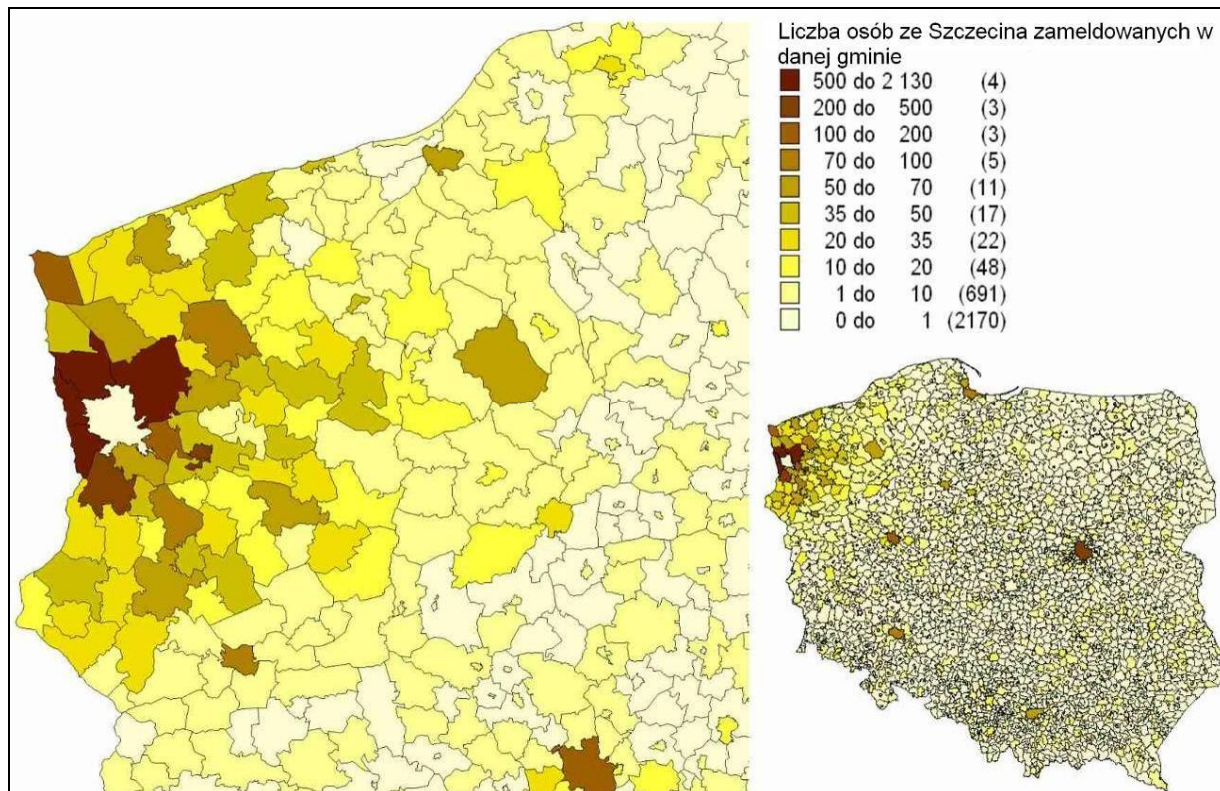
Procesy deglomeracyjne zachodzą nie tylko na skutek przenoszenia się mieszkańców poza miasto; zauważalne są również w samym Szczecinie. Następuje wyraźny spadek liczby ludności w centrum miasta i na dużych osiedlach z wielkiej płyty (Zawadzkiego, Słoneczne). Wzrasta natomiast liczba mieszkańców na obszarach oddalonych od centrum (Warszewo, Osów, Bukowo, Krzekowo-Bezrzecze, Kijewo).

Rys. 41. Zmiana liczby ludności w gminach w latach 1998-2007

Rys. 42. Zmiana liczby ludności w Szczecinie wg osiedli w latach 2001-2009


Wraz ze zmianami liczby ludności następują zmiany w strukturze wieku ludności. Migrują głównie młodzi ludzie, którzy po osiedleniu i poprawie warunków mieszkaniowych decydują się na założenie rodziny, przez co wzrasta wyraźnie przyrost naturalny na tych terenach. W efekcie powstają młode struktury demograficzne z dużym odsetkiem dzieci. W obszarach charakteryzujących się odpływem ludności dominuje duży odsetek osób w wieku poprodukcyjnym.

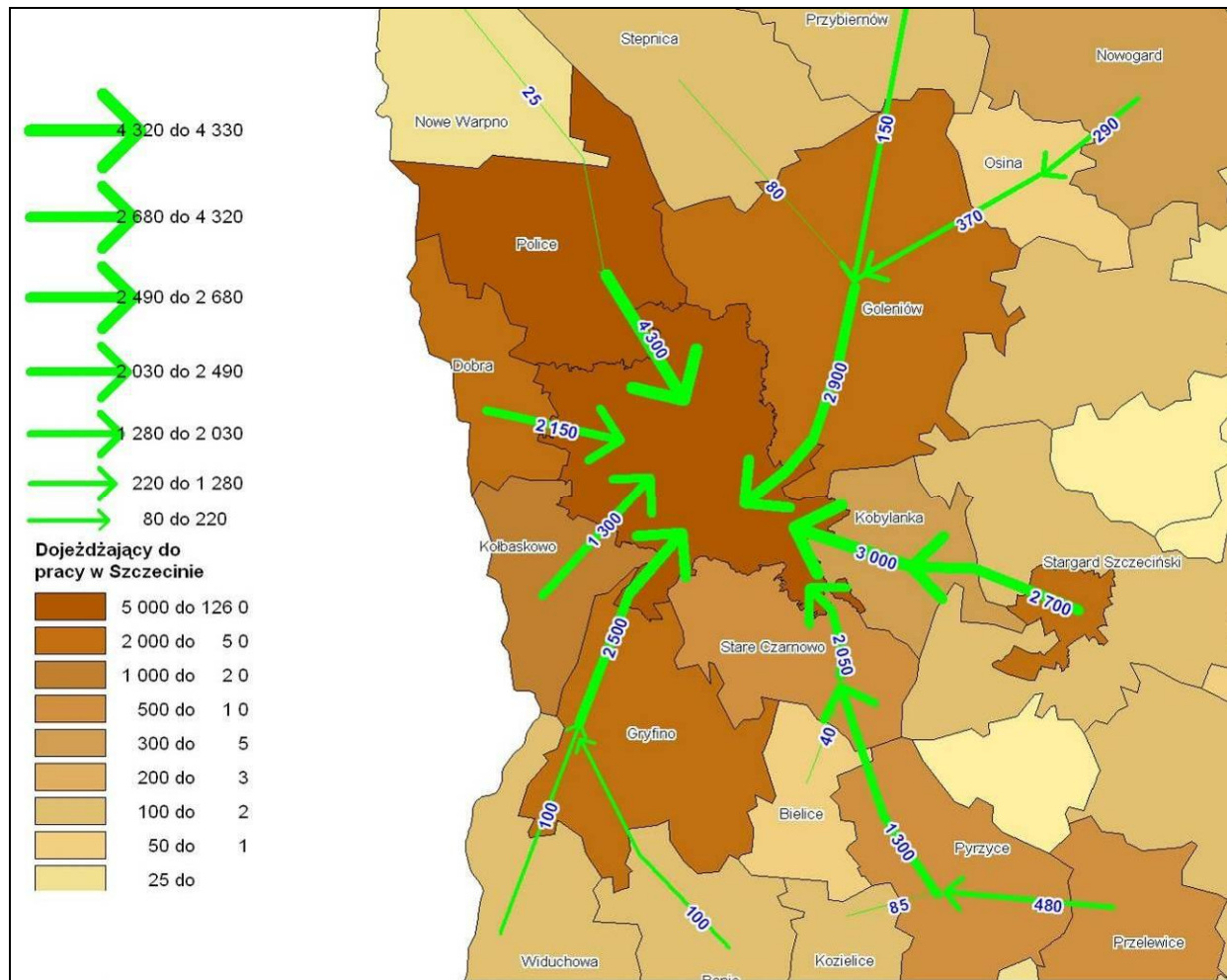
Zaobserwować można, że największe nasilenie miejsc migracji do i ze Szczecina znajduje się w strefie metropolitalnej Szczecina. Największa różnica między wymeldowaniami a zameldowaniami w Szczecinie jest dla gmin: Dobra, Kołbaskowo, Goleniów, Police i Kobylanka. Dodatkowo saldo migracji dla Szczecina jest najwyższe w stosunku do miast: Stargardu Szczecińskiego i Świnoujścia oraz gminy Pyrzyce. Migracja ta w zdecydowanej większości jest wynikiem poszukiwania lepszych warunków mieszkaniowych i w rezultacie przenoszenia się poza granice miasta. Tkanka mieszkaniowa centrum Szczecina, zwłaszcza w formie oficyn w kwartałach śródmiejskich, jest bardzo niskiej jakości. Mieszkania są małe, słabo nasłonecznione, w dzielnicach brak jest terenów zielonych i atrakcyjnych przestrzeni publicznych. Należy stwierdzić, że centrum było przeludnione i zbyt intensywnie zabudowane.

Rys. 43. Kierunki emigracji mieszkańców Szczecina w latach 2004-2007



Źródło: Opracowanie własne na podstawie ewidencji ludności Urzędu Miasta Szczecin

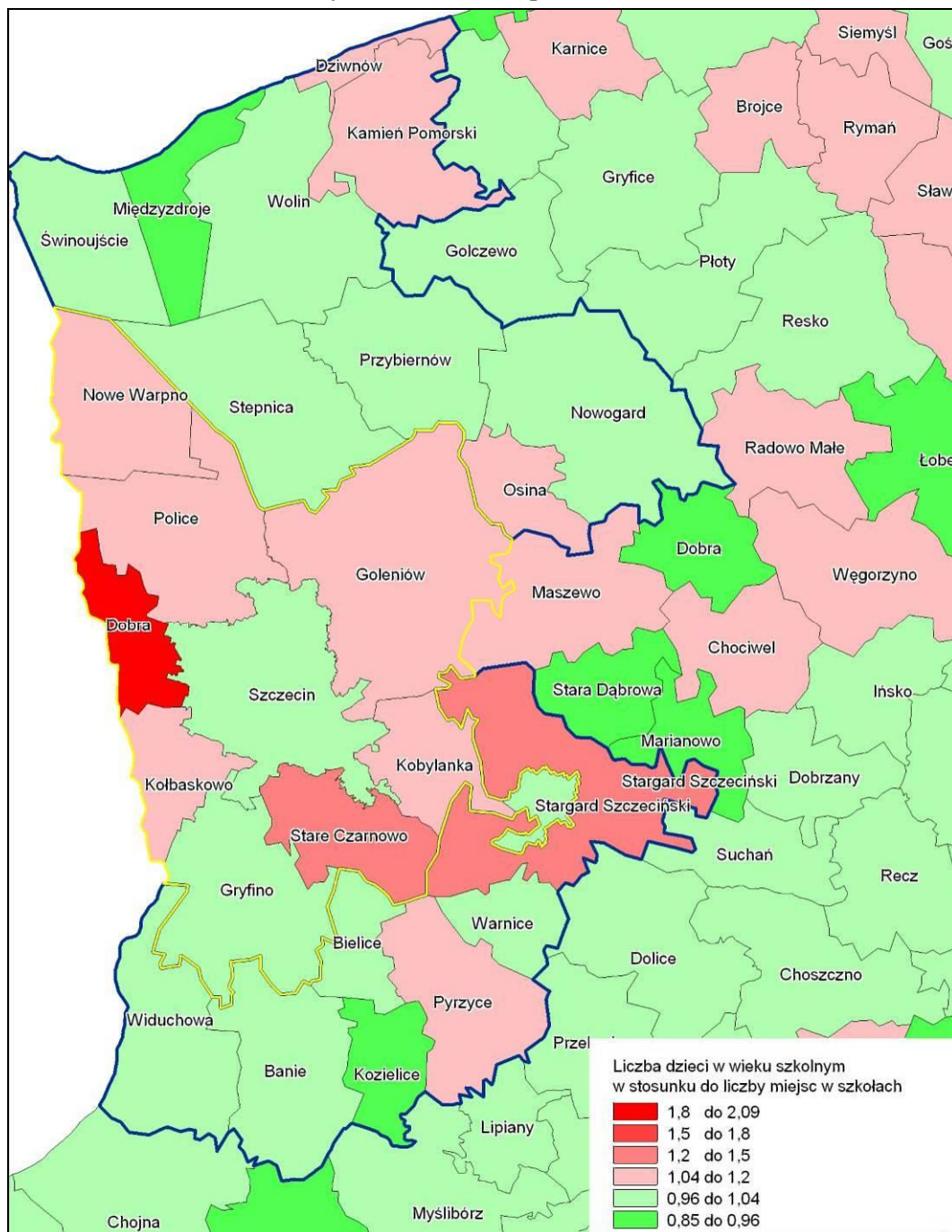
Rys. 44. Szacunkowa liczba dojeżdżających do pracy w Szczecinie



Depopulacja terenów wschodnich niemieckich krajów związkowych, zwłaszcza położonych peryferyjnie, może powodować mniejsze natężenie bliskich dojazdów do Szczecina z Niemiec. Należy jednak wziąć pod uwagę rosnące zainteresowanie osiedlaniem się Polaków na niemieckich terenach przygranicznych. Spowodować to może coraz silniejsze powiązanie niemieckich obszarów przygranicznych ze Szczecinem i ostatecznie doprowadzić je do przejścia ze strefy obsługi miast niemieckich do strefy obsługiwanej przez Szczecin.

Niedostosowanie infrastruktury społecznej widać na przykładzie szkolnictwa podstawowego. Zaspokajanie potrzeb społeczności lokalnej w zakresie edukacji publicznej należy do zadań własnych gminy. Tymczasem w gminie Dobra połowa dzieci w wieku szkolnym uczęszcza do szkół podstawowych w innej gminie (najwięcej w Szczecinie). Przesunięcia ludności Szczecina z centrum do dzielnic peryferyjnych powoduje, że w obszarze przy granicach Szczecina mieszka najwięcej młodych ludzi i najwięcej dzieci, szkoły tam zlokalizowane są więc najbardziej obciążone.

Rys. 45. Szkolnictwo podstawowe



Zasoby mieszkaniowe

Sytuacja mieszkaniowa jest jednym z najważniejszych czynników wpływających na warunki życia mieszkańców. Na obszarze SOM pod koniec 2008 roku było 230 tys. mieszkań, o 10 tys. więcej niż w roku 2004. Tym samym ogólna powierzchnia użytkowa mieszkań zwiększyła się o 1 mln m², do 14,5 mln m². Średnio jeden mieszkaniec SOM dysponuje 23,5 m² powierzchni użytkowej mieszkania, co oznacza wzrost tego wskaźnika od 2004 roku o 1,5 m². Najlepsza sytuacja występuje w gminie Dobra, gdzie średnio na jednego mieszkańca przypada 39,6 m². Średnio powyżej 30 m² na osobę mają też mieszkańcy wiejskiej części gminy Nowe Warpno (33,3 m²) i Kobyłanki (32 m²). Najmniejszą powierzchnią dysponują mieszkańcy Polic (18,9 m²), Starego Czarnowa (19,5 m²) oraz Stargardu Szczecińskiego (20,6 m²) i Gryfina (20,7 m²). W Szczecinie wskaźnik ten uległ zwiększeniu z 22,3 w roku 2004 do 23,8 m² w roku 2008. Sytuacja mieszkaniowa w samym Szczecinie jest jednak mocno zróżnicowana.

Nowe mieszkania powstają na obrzeżach miasta; z roku na rok średnia powierzchnia nowych mieszkań się zwiększa. Jakość mieszkań w centrum jest niezadowalająca – mieszkania w kamienicach czynszowych, liczne oficyny i brak przestrzeni publicznych powodują przenoszenie się na tereny wiejskie gmin sąsiednich.

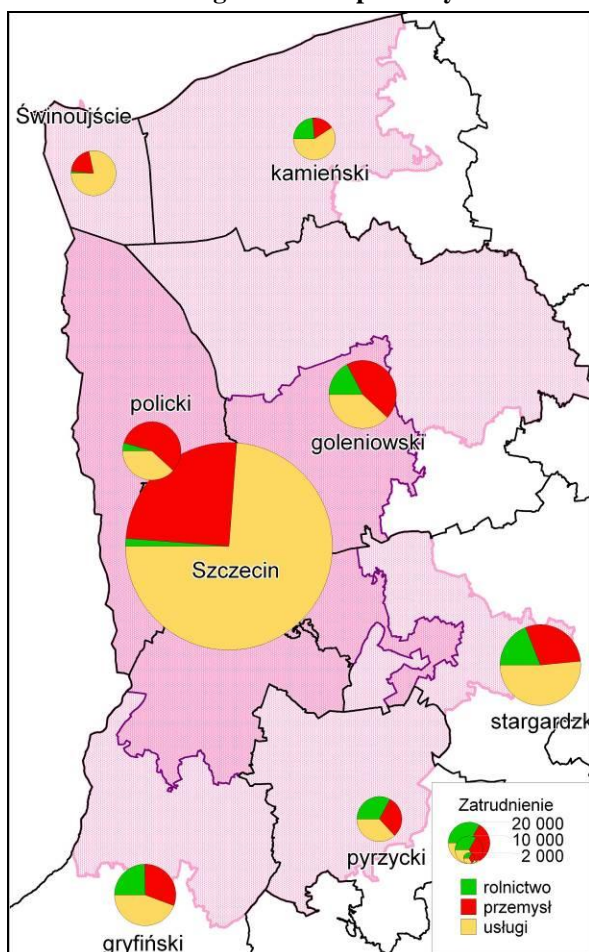
2.14.6. Uwarunkowania gospodarcze

Szczeciński Obszar Metropolitalny jest największym ośrodkiem gospodarczym województwa. Znajduje się tu 42% z ogólnej liczby 213 tysięcy podmiotów gospodarczych istniejących w województwie zachodniopomorskim. W Szczecinie i sąsiadujących z nim powiatach wytwarzane jest 60% PKB województwa zachodniopomorskiego.

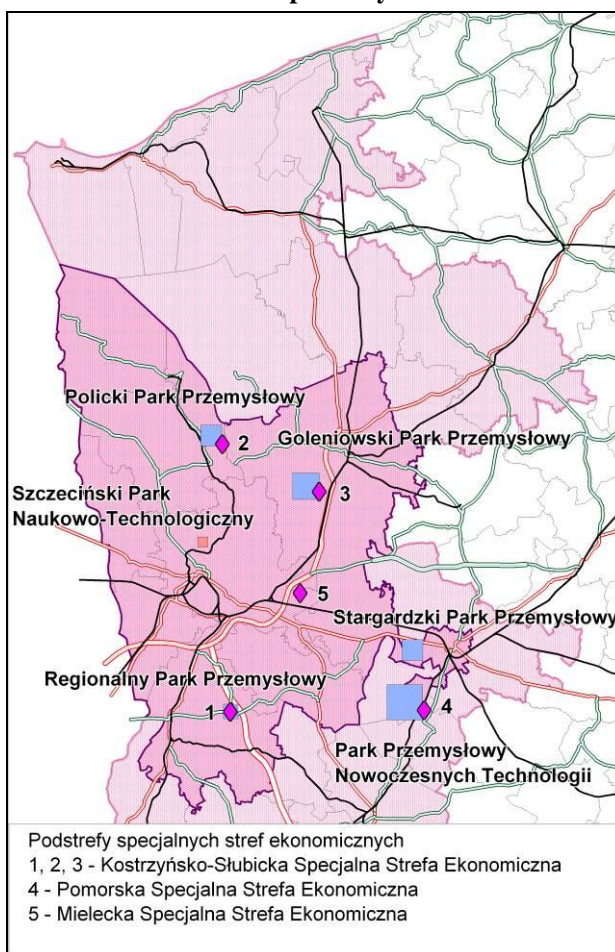
O lokalizacji i intensywności działalności gospodarczej decydują charakterystyczne dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego cechy środowiska, uwarunkowania przestrzenne i demograficzne oraz infrastruktura komunikacyjna i gospodarcza.

Z punktu widzenia uwarunkowań przestrzennych (ujście Odry i bliskość wybrzeża Bałtyku) Szczeciński Obszar Metropolitalny jest predysponowany do prowadzenia wszelkiej działalności gospodarczej związanej z bliskością i wykorzystaniem morza. Istnieje tu zarówno historycznie ukształtowana infrastruktura przemysłowa, jak i rezerwy terenu umożliwiające jej dalszy rozwój.

Rys. 46. Zatrudnienie w sektorach gospodarki w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym i w subregionie metropolitalnym



Rys. 47. Parki przemysłowe i specjalne strefy ekonomiczne w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym



Położenie geograficzne Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego stanowi o potencjale i możliwościach rozwoju:

- transportu morskiego i związanej z nim działalności gospodarczej,
- przemysłów budowy i remontu statków (w Szczecinie, Świnoujściu),
- innych przemysłów, związanych z dostawami lub odbiorem produktów drogą morską i wykorzystaniem zasobów wód np. chemicznego (w Policach i Szczecinie), energetyki (w Gryfinie i Szczecinie),
- transportu, magazynowania i przesyłu paliw płynnych i gazowych,
- turystyki, zwłaszcza wodnej.

Potencjał demograficzny i ekonomiczny Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego przejawia się zarówno w koncentracji największej liczby firm produkcyjnych i usługowych, jak i w równoległe do tego czynnika ukształtowanym zjawisku poziomu innowacyjności gospodarki. Skoncentrowanie potencjału demograficznego polega – oprócz skupienia blisko jednej trzeciej liczby ludności województwa w aglomeracji szczecińskiej – na fakcie, iż mieszka tu największa liczba osób wykwalifikowanych w różnych zawodach i specjalnościach. Zjawisko to ma wpływ na procesy gospodarcze w przestrzeni, oddziałując na:

- pobudzanie rozwoju przemysłów innowacyjnych w aglomeracji i w jej otoczeniu (Szczecin, parki i strefy przemysłowe w Stargardzie Szczecińskim, Policach, Goleniowie i Gardnie),
- koncentrację usług finansowych, usług z dziedziny otoczenia biznesu, mieszkaniowych i innych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.

Szczecin jest zarazem centrum usługowym województwa, a udział sektora usług w wytwarzaniu produktu krajowego stale rośnie.

Produkcja przemysłowa w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym jest zróżnicowana pod względem jej wielkości i lokalizacji. Największymi zakładami przemysłowymi są: Zakłady Chemiczne Police, Elektrownia Dolna Odra (wraz z zespołem dwóch elektrowni w Szczecinie), Zakłady Drobiarskie Drobimex, Zakłady Mięsne Agryf, fabryka mebli Swedwood Poland w Goleniowie, fabryka opon Bridgestone oraz producent urządzeń przeładunkowych MAU Cargotec w Stargardzie Szczecińskim; ponadto znajdują się tu mniejsze zakłady z branży spożywczej, chemicznej, metalowej i maszynowej, drzewnej i inne.

Wraz z likwidacją dużych zakładów produkcyjnych w Szczecinie działalność przemysłowa przenosi się poza granice miasta. Nowymi miejscami lokalizacji działalności przemysłowej są parki przemysłowe i podstrefy specjalnych stref ekonomicznych: w Policach, Gardnie, Goleniowie i Stargardzie Szczecińskim.

Gospodarka morska, pomimo likwidacji czołowego zakładu tego sektora – Stoczni Szczecińskiej – wciąż ma duże znaczenie w ekonomice województwa i Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Decyduje o tym pozycja portu w Szczecinie, którego roczne przeładunki wynoszą ok. 10 mln ton. Ponadto Szczecin jest siedzibą kilku firm armatorskich z Grupą Polskiej Żeglugi Morskiej na czele, administracji morskiej i firm świadczących usługi na rzecz portu i armatorów.

Pozostałe, poza Szczecinem, porty odgrywają małą rolę. Port w Policach przeładowuje ok. 2,5 mln ton towarów rocznie, głównie ładunków masowych na potrzeby Zakładów Chemicznych. Port ma jednak dobre perspektywy rozwoju. Port w Trzebieży jest portem jachtowym i miejscem postoju żegluga pasażerskiej oraz jednostek specjalistycznych. Port w Nowym Warpnie spełnia funkcje portu rybackiego, jachtowego i pasażerskiego. Leżący poza obszarem SOM mały port w Stepnicy pełni funkcje portu handlowego, rybackiego i jachtowego; w przyszłości – po odpowiednim doinwestowaniu – może obsługiwać przeładunki Goleniowskiego Parku Przemysłowego.

Do Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego przybywa rocznie ok. 435 tys. turystów. Głównym ośrodkiem turystycznym, nie tylko w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, ale i w całym województwie, jest Szczecin. Przyjmuje on rocznie 370 tys. turystów, w tym 141 tys. turystów zagranicznych. Pobytu turystyczne w mieście mają głównie charakter biznesowy, o czym świadczy czas średniego pobytu turysty – 1,8 dnia. Baza noclegowa w Szczecinie wyróżnia się wyższym niż gdzie indziej standardem.

Ośrodkami turystycznymi w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym są także Trzebież, Nowe Warpno, miejscowości nad jeziorem Miedwie w gminie Kobylanka (Zieleniewo, Morzyczyn) oraz w mniejszym stopniu gminy i miasta Goleniów, Gryfino i Stargard Szczeciński. Z kolei w gminach Kołbaskowo i Stare Czarnowo nie ma żadnej bazy noclegowej.

Oferta turystyczna Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego obejmuje żeglarstwo i sporty wodne, turystykę pobytową nad Zalewem Szczecińskim i jeziorami, zwiedzanie miast, turystykę pieszą, lotniarstwo, szybownictwo (lotnisko sportowe w Szczecinie-Dąbiu). Szczecin i miejscowości położone nad Zalewem Szczecińskim mają dobre perspektywy rozwoju turystyki wodnej, na czele z żeglarstwem. W Szczecinie bierze początek Zachodniopomorski Szlak Żeglarski, wychodzący na Bałtyk. Brakuje jednak odpowiedniej infrastruktury umożliwiającej wykorzystanie szans związanych z dostępem do licznych na tym obszarze akwenów.

2.14.7. Powiązania komunikacyjne

ØMapa 33. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Dostępność do głównych ośrodków

ØMapa 34. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Układ drogowy

Położenie Szczecina na skrzyżowaniu ważnych europejskich dróg transportowych warunkuje możliwości dalszego rozwoju całego województwa i regionu metropolitalnego. Intermodalny charakter korytarzy transportowych, na które składają się skupione w jednym miejscu drogi kołowe, szynowe, porty morskie i śródlądowe oraz międzynarodowy port lotniczy, w połączeniu ze szczególnym położeniem obszaru w Europie i w Regionie Morza Bałtyckiego tworzą niezwykle atrakcyjny konglomerat.

Układ głównych korytarzy transportowych przebiegających przez SOM tworzą:

- w sieci drogowej – autostrada A6 i droga krajowa nr 6 (S6) w ciągu drogi międzynarodowej E28 (granica państwa–Szczecin–Gdańsk), droga krajowa nr 3 (S3) w ciągu międzynarodowej drogi E65 (Świnoujście–Szczecin–Gorzów Wlkp.), droga krajowa nr 10 (S10) (granica państwa–Szczecin–Wałcz–Bydgoszcz), uzupełniające drogi wojewódzkie,
- w sieci kolejowej – linia 401 w ciągu międzynarodowej linii C-E59/E59 (Świnoujście–Szczecin), linia 273 w ciągu międzynarodowej linii C-E59 (Szczecin–Kostrzyn–Wrocław), linia 351 w ciągu międzynarodowej linii E59 (Szczecin–Stargard Szcz.–Poznań), linie w kierunku Berlina i Pasałę,
- Odrzańska Droga Wodna wraz z portami w Szczecinie i w Policach,
- port lotniczy Szczecin–Goleniów.

Uzupełnieniem głównych korytarzy transportowych są połączenia lokalne obsługujące poszczególne struktury Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, w tym połączenia drogowe przez terytorium Niemiec. Są one szczególnie ważne w kontekście transgranicznego oddziaływania Szczecina.

Wewnętrzny układ drogowy SOM odpowiada strukturze osadniczej – ośrodek metropolitalny Szczecin i otaczające go miasta średnie i małe, w tym także po stronie niemieckiej – i koncentruje się w centrum Szczecina.

Powyższe uwarunkowania uwzględnia strategia rozwoju Szczecina, która zakłada dla Szczecina 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”.

Układ komunikacyjny Szczecina jest wypadkową szczególnych uwarunkowań przestrzennych i środowiskowych niespotykanych w żadnym z innych dużych miast Polski. Strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta rozdziela dolina Odry (Odra Zachodnia i Regalica oraz Międzyodrze) i zlokalizowane u jej ujścia tereny portowo-przemysłowe. Wyraźny podział miasta na lewo- i prawobrzeżną część, a także funkcje, jakie pełnią obie części, generują codzienne potoki ruchu w kierunku do i z centrum. Do tego dochodzi ruch z zewnątrz, przeważnie z gmin sąsiednich, do których przez ostatnie lata migrowali mieszkańcy Szczecina dalej związani z miastem miejscem pracy, szkołą, usługami administracji itp.

Ważnym elementem układu transportowego Szczecina jest szczeciński węzeł kolejowy. Tworzą go linie magistralne, śródmiejska obwodnica kolejowa oraz odgałęzienia w kierunku Polic i Trzebieży, w kierunku Berlina i Angermünde przez stację graniczną Szczecin Gumieńce.

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, które zarówno w układzie kolejowym jak i drogowym przebiega przez centrum Szczecina i jego mieszkalne dzielnice.

Położenie nad wodą to oprócz gospodarki morskiej, portów przede wszystkim szansa na rozwój turystyki. Potencjał, jakim w tym zakresie dysponuje Szczecin, nie ma sobie równych w kraju. Właściwe jego wykorzystanie jest uwarunkowane sprawnym dostępem zarówno od strony lądu jak i wody.

Szczecin dysponuje wodnym śródlądowym połączeniem z aglomeracją berlińską i dalej – Europą Zachodnią, Wrocławiem, Poznaniem, Bydgoszczą i Toruniem, a poprzez Bałtyk ze Skandynawią, Kopenhagą i innymi miastami bałtyckimi.

Stan infrastruktury

Główne elementy infrastruktury transportowej obszaru metropolitalnego (drogi i linie kolejowe wraz z mostami i wiaduktami, porty, lotniska) powstały jeszcze przed rokiem 1939, a po roku 1945 były jedynie modernizowane lub w niewielkim stopniu przebudowywane. Przygraniczne położenie Szczecina i zamknięta przez dziesięciolecia granica przyczyniły się w znacznym stopniu do zaniku szeregu lokalnych połączeń zapewniających spójność terytorialną naturalnego zaplecza Szczecina. Dopiero w ostatnich latach zrealizowano szereg inwestycji wnoszących znaczący wkład w usprawnienie całego systemu. Do takich inwestycji można zaliczyć modernizację autostrady A6 wraz z budową nowych przepraw mostowych, budowę infrastruktury portu lotniczego w Goleniowie, nowe połączenia lewo- i prawobrzeżnej części Szczecina, rozpoczęcie budowy obwodnicy śródmiejskiej.

Powiązania miasta z układem zewnętrznym zapewniają:

- autostrada A6 obsługująca kierunek zachodni (Berlin) oraz, w powiązaniu z drogami ekspresowymi S3 i S6, kierunki na północ (Świnoujście, Ystad) i wschód (Gdańsk),
- droga ekspresowa S3 obsługująca kierunek południowy do autostrady A2 i dalej do granicy z Republiką Czeską,
- droga ekspresowa S10 w kierunku Bydgoszczy i Torunia,
- droga krajowa nr 10 do przejścia granicznego w Lubieszynie,
- droga krajowa nr 13 do przejścia granicznego w Kołbaskowie i Rosówku,
- droga krajowa nr 31 w kierunku Gryfina i Słubic,
- droga wojewódzka nr 115 do Polic i do przejścia granicznego w Dobieszynie.

Mimo wielu zrealizowanych inwestycji infrastrukturalnych wciąż pozostaje wiele nierozwiązanych problemów w powiązaniach zewnętrznych SOM, jak np. kwestia sprawnego połączenia kolejowego z Berlinem czy z lotniskiem w Goleniowie, brak obwodnicy Szczecina i północnej przeprawy na wysokości Polic i Goleniowa, brak połączenia miasta z budowaną drogą ekspresową S3.

Również w skali lokalnej, w relacji Szczecina i gmin sąsiednich (np. Dobra, Kołbaskowo) nie wprowadzono żadnych rozwiązań komunikacyjnych podążających za migracją i urbanizacją nowych terenów mieszkaniowych i produkcyjno-usługowych. Niedostateczne są również powiązania pomiędzy poszczególnymi jednostkami osadniczymi obszaru metropolitalnego w ramach istniejących struktur administracyjnych z pominięciem Szczecina (np. relacja Kołbaskowo–Dobra–Police).

Transport publiczny

ŹMapa 35. Szczeciński Obszar Metropolitalny. Sieć kolejowa, infrastruktura lotnicza, infrastruktura śródlądowa i morska

System zbiorowego transportu publicznego Szczecina i obszaru metropolitalnego tworzą:

- komunikacja tramwajowa, wyłącznie w granicach administracyjnych Szczecina,
- komunikacja autobusowa, miejska i zamiejska,
- komunikacja kolejowa, przewozy regionalne.

Infrastruktura kolejowa szczecińskiego węzła kolejowego w powiązaniu z liniami na kierunkach do Polic i Trzebieży, Gryfina, Stargardu Szczecińskiego, Goleniowa stanowi podstawę do budowy systemu kolei metropolitalnej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Dokumenty strategiczne odnoszące się do polityki kształtowania systemów infrastruktury transportowej nadają szczególną rangę zbiorowej komunikacji publicznej. Również polityka transportowa miasta Szczecina nie odbiega w tym zakresie od przyjętych standardów i w pełni respektuje ustalenia Polityki Transportowej Państwa na lata 2006-2025 oraz Białej Księgi – europejskiej polityki transportowej 2010.

2.14.8. Infrastruktura techniczna

Energetyka

Mapa 36. Elektroenergetyka – konflikty przestrzenne

Podstawowym źródłem energii elektrycznej jest Zespół Elektrowni Dolna Odra S.A., w skład którego wchodzi: Elektrownia Dolna Odra w Nowym Czarnowie, Elektrownia Pomorzany oraz Elektrownia Szczecin.

Ze względu na prognozowany wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną oraz potrzebę poprawy bezpieczeństwa energetycznego aglomeracji szczecińskiej, a także zastąpienia urządzeń, których okres eksploatacji dobiega końca, wystąpi konieczność rozbudowy istniejących lub budowy nowych konwencjonalnych jednostek wytwórczych. Rozpatrywane są warianty lokalizacji elektrowni jądrowej w województwie – jednym z nich, najbardziej predestynowanym do wykorzystania, jest lokalizacja w rejonie elektrowni Dolna Odra.

Energia elektryczna z głównej stacji elektroenergetycznej 400/220 kV Krajnik wyprowadzana jest do stacji zasilających 220/110 kV Morzyczyn, Glinki i Police. Wiele obiektów niedoinwestowanej sieci przesyłowej charakteryzuje długi okres eksploatacji. Obiekty sieci dystrybucyjnej zasilane są w energię elektryczną z sieci przesyłowej oraz ze źródeł lokalnych przyłączonych bezpośrednio do niej. W obszarze metropolitalnym można zidentyfikować rejon, w którym występuje brak pewności zasilania, nie są dotrzymane standardy jakości dostarczanej energii. Wynika to ze stanu technicznego urządzeń sieciowych oraz zmieniających się warunków pracy systemu.

Przebiegi linii napowietrznych 110 kV generują konflikty z istniejącym i planowanym zagospodarowaniem obszaru miasta Szczecina. W istotny sposób ograniczają możliwości inwestycyjne, prawidłowe kształtowanie struktur urbanistycznych oraz obniżają standardy warunków życia mieszkańców. Enea Operator w zamierzeniach związanych z rozbudową i modernizacją istniejącej sieci planuje korekty ich przebiegu ze względu na zmiany zachodzące w zagospodarowaniu przestrzennym terenów, przez które one przebiegają.

Szczeciński Obszar Metropolitalny położony jest w strefie, gdzie dostawy gazu realizowane są w oparciu o gazociąg przesyłowy Odolanów–Gorzów Wlkp.–Police, który nie ma rezerw zdolności przesyłowej. Dobre zaopatrzenie w gaz występuje w miastach SOM oraz w gminach: Dobra, Kołbaskowo, częściowo Police i Kobylanka. Na pozostałych obszarach wiejskich brak jest gazowej sieci dystrybucyjnej, przede wszystkim średnich ciśnień.

W Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym sieci ciepłe funkcjonują w miastach, odbiorcy położeni poza sieciami oraz na terenach wiejskich korzystają z indywidualnych źródeł ciepła. Dominującym paliwem podstawowym w sprzedaży ciepła jest węgiel kamienny (około 89%). Priorytetowego znaczenia nabierają zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

Obszar metropolitalny charakteryzuje się zróżnicowanym potencjałem w zakresie wykorzystania i rozwoju odnawialnych źródeł energii. Aktualnie funkcjonuje tutaj jedynie ciepłownia geotermalna w Starogardzie Szczecińskim oraz instalacje biogazowe wytwarzające energię elektryczną na składowiskach odpadów w Szczecinie-Kluczu, Sierakowie i Smolecinie. Projektowane są dwie farmy wiatrowe: Komarowo i Parsówek o łącznej mocy około 90 MW.

Ze względu na uwarunkowania przestrzenne możliwości rozwoju energetyki wiatrowej są ograniczone. Natomiast ze względu na występujące struktury geologiczne są tutaj bardzo dobre warunki do eksploatacji wód geotermalnych i zastosowania ich w energetyce cieplnej oraz do celów rekreacyjnych. Występują tutaj również korzystne warunki do pozyskiwania biomasy. Przy spełnieniu wymaganych parametrów odzysku energii za źródło energii odnawialnej ma być uznany zakład termicznej utylizacji odpadów (spalarnia śmieci) projektowany w Szczecinie.

Telekomunikacja i teleinformatyka

W zakresie dostępu do szerokopasmowych łączy internetowych sytuacja jest niekorzystna; poza ośrodkami miejskimi dostęp do Internetu jest ograniczony. Najwięcej węzłów sieci szerokopasmowej skupionych jest wokół Szczecina oraz w północnej części powiatu gryfińskiego. Również na tym obszarze znajduje się większość połączeń wykorzystujących włókno światłowodowe jako medium transmisyjne. Ponadto stosunkowo często wykorzystywane są przez operatorów połączenia bezprzewodowe.

Gospodarka wodno-ściekowa i zagrożenia powodziowe

Głównym źródłem zaopatrzenia w wodę Szczecina jest ujęcie wód powierzchniowych na jeziorze Miedwie. Na obszarach wiejskich w zaopatrzeniu wsi w wodę znaczny udział mają małe wodociągi lokalne, bazujące na rozdrobnionych ujęciach wód podziemnych.

Zapotrzebowanie na wodę do celów przemysłowych pokrywane jest przede wszystkim z ujęć własnych, przy zdecydowanej przewadze ujęć powierzchniowych.

Wody podziemne SOM charakteryzują się dość dobrym stanem jakościowym i nie istnieje większe zagrożenie ilościowe dla tych wód oraz ekosystemów od nich zależnych.

Wszystkie miejscowości gminne objęte są systemami kanalizacyjnymi. Na obszarze SOM wyznaczono 17 priorytetowych aglomeracji kanalizacyjnych. W 2010 roku zostanie zakończony projekt *Poprawa jakości wody w Szczecinie*, którego celem jest kompleksowe uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej na terenie miasta oraz dostosowanie systemu wodno-ściekowego do wymogów Unii Europejskiej.

Na obszarze SOM największe zagrożenie powodziowe występuje wokół estuarium Odry. Szczególne zagrożenie dla obszarów przywodnych stanowią wezbrania sztormowe wywołujące cofkę (powoduje wstrzymanie odpływu z Zalewu Szczecińskiego), intensywny napływ wód morskich (wywołuje spiętrzenie wód Zalewu, Odry, jeziora Dąbie oraz ujęciowych odcinków dopływów tych akwenów).

Do szczególnie zagrożonych powodzią gmin należą: Widuchowa, Gryfino, Goleniów, Dziwnów, Szczecin, Świnoujście, Stargard Szczeciński, Nowe Warpno.

Możliwości ochrony przed powodzią w ujściu Odry poprzez budowę wałów z uwagi na charakter powodzi oraz zainwestowanie terenów zagrożonych (Szczecin, Świnoujście) są bardzo ograniczone. Należy rozważyć rozwiązanie problemu ochrony zagrożonych terenów przed powodzią celem ograniczenia bądź wyeliminowania napływu spiętrzonych wód morskich przez budowę wrót sztormowych.

Gospodarka odpadami

Gospodarka odpadami nie spełnia podstawowych standardów. Jedynie składowiska w Leśnie Górnym i częściowo w Smolecinie spełniają wymogi normatywne stawiane zakładom gospodarki odpadami. Ze Szczecina odpady wywożone są do Rymania i Myśliborza. W pozostałych gminach odpady unieszkodliwiane są przez składowanie na lokalnych wysypiskach.

TABLICA XIII. SZCZECIŃSKI OBSZAR METROPOLITALNY

Środowisko przyrodnicze

Diagnoza

§ Ograniczona dostępność inwestycyjna terenów Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego ze względu na obszary podlegające ochronie:

- rezerwaty przyrody 1,1% , bez dostępności inwestycyjnej
- lasy, obszary objęte ustawowymi formami ochrony, zlewnie wód wysokiej jakości, gleby wysokiej jakości 75,5%, dostępność z ograniczeniami

TABLICA XIII. SZCZECIŃSKI OBSZAR METROPOLITALNY	
§	Zagrożone zasoleniem są wody podziemne w okolicy Polic, Nowego Warpna i Stepnicy
§	Zagrożenie powodziowe stwarza rzeka Odra (wszystkie genetyczne rodzaje powodzi)
§	Na obszarze SOM występują kopaliny pospolite: kruszywa naturalne, piaski kwarcowe, surowce ilaste, kreda jeziorna, torfy borowinowe i ogrodnicze
§	Transgraniczny system obszarów chronionych obejmuje Zalew Szczeciński, Roztokę Odrzańską, jezioro Dąbie, dolinę Odry, strefę nadbrzeżną Odry i Zalewu, wybrzeże Bałtyku z wyspami Uznam i Wolin
Kierunki	
Ø	Określenie zasad zagospodarowania terenów z ograniczoną dostępnością inwestycyjną zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju
Ø	Zachowanie różnicowanego i wielofunkcyjnego charakteru lasów
Ø	Ochrona gleb wysokiej jakości przed wykorzystaniem nierolniczym
Ø	Identyfikacja w terenie obszarów gleb zdegradowanych i ich rekultywacja
Ø	Zachowanie różnicowanego i wielofunkcyjnego charakteru lasów
Ø	Prowadzenie badań stanu jakości wód na większej liczbie stanowisk wód powierzchniowych i podziemnych wraz z monitoringiem zachodzących zmian
Ø	Perspektywiczne wykorzystanie złóż torfów w gminie Goleniów
Ø	Rekultywacja obszarów poeksploatacyjnych
Ø	Likwidacja nielegalnych wyrobisk
Ø	Prowadzenie transgranicznego monitoringu zmian oraz badań na obszarach chronionych i cennych przyrodniczo
Ø	Opracowanie studium korytarzy i płatów ekologicznych
Ø	Poddanie weryfikacji proponowanych korytarzy ekologicznych
Krajobraz kulturowy	
Diagnoza	
§	Degradacja krajobrazu przyrodniczego i kulturowego chaotyczną zabudową „rozlewających się” miast
§	Zły stan techniczny zabytkowych obiektów
§	Brak ochrony współczesnych dóbr kultury
Krajobraz	
Ø	Rewitalizacja śródmiejskiej zabudowy mieszkaniowej oraz innych zdegradowanych obszarów (terenów przemysłowych, powojennych itp.) oraz konieczność wypracowania zbioru zasad „dobrej praktyki”
Ø	Kontrola i monitoring zabytków, fachowa opieka nad zielenią zabytkową, wsparcie właścicieli w zabiegach konserwatorskich
Ø	Stworzenie wytycznych selekcji oraz ewidencji współczesnych obiektów mających podlegać ochronie
Struktura funkcjonalno-przestrzenna	
Diagnoza	
§	Brak wsparcia rdzenia Szczecina
§	Duże obszary przemysłowe w centrum Szczecina

TABLICA XIII. SZCZECIŃSKI OBSZAR METROPOLITALNY

§	Słabo zorganizowane atrakcyjne obszary miasta – przestrzenie nadwodne miast: Szczecina, Goleniowa, Gryfina i Polic
§	Jednofunkcyjna, głównie mieszkaniowa zabudowa obszarów podmiejskich (Bezrzecze, Dołuje, Mierzyn, Przeclaw, Szczecin Załom) powodująca zwiększone zapotrzebowanie na transport do oddalonych ośrodków usługowych
§	Antropopresja na obszary przyrodnicze i degradacja krajobrazów otwartych
§	Słabo rozwinięty ośrodek lokalny Szczecin Dąbie
Kierunki	
Ø	Rozwój ścisłego centrum Szczecina i jego funkcji metropolitalnych na wyspach Śródozdrza i terenach przemysłowych
Ø	Wykreowanie śródmiejskich przestrzeni ekskluzywnych dla osób poszukujących miejsca lokalizacji siedzib firm lub apartamentów mieszkalnych o najwyższym standardzie
Ø	Kreowanie wewnątrz urbanistycznych sprzyjających tworzeniu przestrzeni dospołecznych, miejsc kontaktów, spotkań, wymiany
Ø	Wielofunkcyjne zagospodarowanie obszarów przemysłowych – rozwój funkcji miejskich (w tym metropolitalnych) i funkcji gospodarczych
Ø	Eliminacja z obszarów nadwodnych funkcji niewymagających takiego położenia
Ø	Kierowanie funkcji miejskich (mieszkaniowo-usługowych) do centrum miast i terenów nadwodnych
Ø	Rozwój struktury policentrycznej SOM: <ul style="list-style-type: none"> – lokalne centra usługowe w Szczecinie (do utworzenia lub rozwoju): Warszewo, Stoleczyn, osiedle Zawadzkiego, Gumieńce, Pomorzany, Międzyodrza, Podjuchy, Zdroje, Dąbie, Płonia, Załom, – lokalne centra podszczecińskie: Bezrzecze, Mierzyn, Przeclaw, Pucice, – lokalne centra wspomagające centra gminne: Dołuje, Gardno, Kliniska, Mosty, Trzebież
Ø	Rozwój funkcji komplementarnych w stosunku do Szczecina w ośrodkach miejskich SOM (zapewnienie usług podstawowych w ośrodkach lokalnych w celu ograniczenia transportochłonności układu osadniczego)
Ø	Minimalizacja konfliktów przestrzennych związanych z procesem suburbanizacji
Ø	Zachowanie korytarzy ekologicznych w obszarze, wskazanie części terenów do zagospodarowania pod funkcje rekreacyjne, ekologiczne, hydrologiczne
Ø	Stworzenie wysokiej jakości przestrzeni publicznej w Szczecinie Dąbiu w kwartale ulic: Gierczak, Krzywej, Mierniczej, oraz wzdłuż rzeki Płoni
Ø	Rozwój w lewobrzeżnej części Szczecina funkcji targowo-wystawienniczych, turystyczno-rekreacyjnych, logistycznych
Ludność i warunki życia	
Diagnoza	
§	Spadek liczby ludności w centrum Szczecina z jednoczesnym wzrostem w dzielnicach peryferyjnych i na obszarach podmiejskich
§	Mała powierzchnia i niski standard mieszkań, zwłaszcza w centrach miast

TABLICA XIII. SZCZECIŃSKI OBSZAR METROPOLITALNY**Kierunki**

- Ø Tworzenie nowych ośrodków szkolnictwa podstawowego lub przeorganizowanie już istniejących szkół na potrzeby zwiększonej liczby mieszkańców
- Ø Wspieranie programowe mieszkalnictwa komunalnego i społecznego w centrach miast
- Ø Podnoszenie standardu mieszkań, rewitalizacja tkanki mieszkaniowej i przestrzeni publicznych

Uwarunkowania gospodarcze

- § Dominująca rola Szczecina i Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w gospodarce województwa
- § Redukcja lub likwidacja potencjałów dotychczas dominujących gałęzi przemysłu
- § Rosnące znaczenie sektora usług w działalności gospodarczej, zwłaszcza w Szczecinie
- § Niski poziom innowacyjności w przemyśle
- § Tereny poprzemysłowe i powojkowe (Szczecin, Stargard Szczeciński)
- § Słabnąca konkurencyjność portu w Szczecinie w stosunku do portów niemieckich (technologie przeładunków, połączenia komunikacyjne)
- § Mała, w stosunku do potencjału, rola portów nad Zalewem Szczecińskim
- § Stosunkowo słabo wykorzystany potencjał turystyczny Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, zwłaszcza Zalewu Szczecińskiego i jezior

Kierunki

- Ø Rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina, w tym edukacyjnej i administracyjnej
- Ø Dyfuzja impulsów rozwojowych na obszary sąsiadujące z SOM poprzez rozbudowę infrastruktury komunikacyjnej i energetycznej, lokalizację działalności gospodarczej na obrzeżach SOM
- Ø Rozwój istniejących parków przemysłowych i naukowo-technologicznych (Szczecin, Police, Goleniów, Stargard Szczeciński, Gardno)
- Ø Preferencje dla lokalizacji produkcji stoczniowej w Szczecinie (podstrefa specjalnej strefy ekonomicznej, park przemysłowy na terenach poprzemysłowych Stoczni Szczecińskiej) lub innej produkcji związanej z gospodarką morską (oceanotechnika, eksploatacja zasobów morza)
- Ø Budowa centrów usługowych (administracja, finanse, ubezpieczenia, usługi materialne) w Szczecinie i mniejszych miastach SOM
- Ø Pozyskanie lokalizacji siedzib dużych firm o zasięgu krajowym i europejskim
- Ø Preferencje dla lokalizacji innowacyjnych gałęzi przemysłu w Szczecinie; rozbudowa parku naukowo-technologicznego
- Ø Zagospodarowanie terenów poprzemysłowych z odtworzeniem na nich działalności gospodarczej; zagospodarowanie pozostałych terenów powojkowych z nadaniem im funkcji gospodarczych (przemysł, usługi) i wprowadzeniem funkcji ogólnomiejskich
- Ø Rozbudowa portu w Szczecinie (baza kontenerowa, baza przeładunkowa morsko-rzeczna, centrum logistyczne)
- Ø Rozbudowa portu w Policach w kierunku zwiększenia wielkości przeładunków i uzyskania nowych specjalizacji
- Ø Budowa w Szczecinie bazy promowej lub nabrzeża wyspecjalizowanego w przeładunkach ładunków tocznych
- Ø Utworzenie klastra morskiego
- Ø Aktywizacja portów w Trzebieży i Nowym Warpnie poprzez intensyfikację istniejących lub

TABLICA XIII. SZCZECIŃSKI OBSZAR METROPOLITALNY

<p>nadanie im nowych funkcji, w pierwszym rzędzie turystycznych</p> <ul style="list-style-type: none"> Ø Rozbudowa sieci marin Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego (Szczecin, Lubczyna, Trzebież, Nowe Warpno) Ø Rozbudowa przystani i stanic wodnych Odrzańskiego Szlaku Wodnego (Gryfino, Szczecin) Ø Rozwój infrastruktury turystycznej wzdłuż miejskich nabrzeży w miastach położonych nad wodą (Szczecin, Gryfino, Goleniów, Stargard Szczeciński, Nowe Warpno) Ø Budowa w porcie szczecińskim nabrzeża dla pełnomorskich statków pasażerskich Ø Zagospodarowanie turystyczne Międzyodrza (turystyka kajakowa i piesza) Ø Budowa obiektów sportowych w Szczecinie (tor regatowy, tor motocrossowy, hala widowiskowo-sportowa, basen olimpijski) Ø Podniesienie standardu lotniska sportowego w Szczecinie Dąbiu Ø Stworzenie infrastruktury wypoczynku sobotnio-niedzielnego w lasach i nad wodami (puszcze: Wkrzańska, Bukowa, Goleniowska, jezior: Dąbie, Binowskie, Weltyńskie, Miedwie, Zalew Szczeciński) Ø Wykorzystanie półwyspu nowowarpieńskiego do rozwoju windsurfingu i kitesurfingu
Powiązania komunikacyjne
Diagnoza
<ul style="list-style-type: none"> § Dobre położenie na skrzyżowaniu szlaków transportowych i różnorodność rodzajów transportu § Brak sprawnego systemu komunikacji miejskiej, ograniczenie jego zasięgu do granic administracyjnych miasta Szczecina, Polic oraz w minimalnym zakresie Dobrej (Mierzyn) i Kołbaskowa (Przeclaw), zwiększające się koszty kongestii, wydłużanie czasów dojazdu § Dobrze rozwinięta sieć kolejowa w obszarze, przy jednoczesnym słabym jej wykorzystaniu i praktycznie żadnym wykorzystaniu w transporcie publicznym § Niewydolny układ dróg wyjazdowych ze Szczecina, zwłaszcza w kierunku południowym (na drogę S3 węzeł Klucz) i zachodnim § Słabe wykorzystanie transportu wodnego śródlądowego i morskiego
Kierunki
<ul style="list-style-type: none"> Ø Rozwój funkcji logistycznych w oparciu o wszystkie środki transportu Ø Stworzenie hierarchicznego układu transportowego z liniami podstawowymi i uzupełniającymi oraz zintegrowanymi węzłami przesiadkowymi i parkingami Ø Rozbudowa miejskiej sieci połączeń tramwajowych z uwzględnieniem struktury przestrzennej miasta oraz przylegających miejscowości: Mierzyna, Przeclawia, Warzymic Ø Tworzenie systemu Park & Ride Ø Wykorzystanie sieci kolejowej do przewozów pasażerskich na kierunkach największych codziennych dojazdów Ø Stworzenie szybkiej kolei metropolitalnej ze Szczecina w kierunkach: <ul style="list-style-type: none"> – Police–Trzebież, – Gryfino–Dolna Odra, – Goleniów–Goleniów lotnisko, – Stargard Szczeciński–Stargard Kluczewo, – Szczecin Gumieńce–Przeclaw Ø Budowa kolejowej obwodnicy Szczecina, wyprowadzenie przewozów ładunków niebezpiecznych poza granice miasta Ø Modernizacja stacji granicznej Szczecin Gumieńce

TABLICA XIII. SZCZECIŃSKI OBSZAR METROPOLITALNY

- Ø Budowa drogowej obwodnicy zachodniej Szczecina; powiązanie jej ze Szczecinem w celu przeniesienia na nią części lokalnego ruchu poprzez lokalizację bliżej miasta
- Ø Przebudowa węzła autostrady A6 „Morwowa” i skrzyżowania Autostrada Poznańska-Batalionów Chłopskich
- Ø Przebudowa Autostrady Poznańskiej
- Ø Budowa drogi od Autostrady Poznańskiej w kierunku północno-zachodnim do centrum Szczecina
- Ø Budowa obwodnicy Przeclawia i Warzymic
- Ø Przebudowa ul. Struga i Szosy Stargardzkiej w ciągu drogi nr 10
- Ø Budowa wedle nowego przebiegu drogi nr 10 na odcinku Szczecin-Lubieszyn
- Ø Budowa obwodnic dla miejscowości wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych
- Ø Odbudowa „białej floty”
- Ø Zwiększenie przewozów pasażerskich (w sezonie turystycznym) Gryfino–Szczecin–Świnoujście, a także w połączeniach międzynarodowych z Bałtyku przez Berlin do Europy Zachodniej
- Ø Kontynuacja przebiegu głównych ścieżek rowerowych poza granicą miasta z uwzględnieniem połączeń transgranicznych

Infrastruktura techniczna

Diagnoza

- § Prognozowany wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną
- § Długi okres eksploatacji funkcjonujących urządzeń w źródłach konwencjonalnych
- § Zagrożeniem dla bezpieczeństwa energetycznego w SOM jest zasilanie stacji 220/110 kV Morzyczyn, Glinki, Police i Dolna Odra z jednego punktu (Krajnik)
- § Zły stan techniczny obiektów sieci przesyłowej i dystrybucyjnej 110 kV, w wielu przypadkach nieprzystosowanych do aktualnych obciążeń i warunków pracy
- § Konflikty linii napowietrznych 110 kV z istniejącym i planowanym zagospodarowaniem przestrzennym w Szczecinie
- § W gazociągu magistralnym Lwówek-Police brak rezerw przesyłowych
- § Brak gazowej sieci dystrybucyjnej wysokiego oraz średniego ciśnienia, w szczególności na obszarach wiejskich
- § Emisja szkodliwych substancji do atmosfery; nieosiąganie parametrów emisji spełniających polskie i unijne normy w zakresie ochrony środowiska; głównym paliwem w ciepłowniach i kotłowniach dużej mocy jest paliwo węglowe (węgiel, miał węglowy, koks)
- § Ograniczone możliwości rozwoju energetyki wiatrowej
- § Dobre warunki do eksploatacji wód geotermalnych
- § Korzystne warunki do pozyskiwania biomasy
- § W granicach SOM występują obszary, gdzie zasięgi niektórych operatorów telefonii komórkowej są słabe lub w ogóle niedostępne
- § Na obszarach wiejskich SOM występują problemy z dostępem do łącz szeregopasmowych
- § Brak publicznych punktów dostępowych do Internetu
- § Wały przeciwpowodziowe w większości nie spełniają wymogów normatywnych; 93% nie spełnia nawet parametrów najniższej, IV klasy
- § Brak planu ochrony przeciwpowodziowej i przeciwdziałania skutkom suszy
- § Niedostateczna liczba zakładów gospodarowania odpadami; wśród stosowanych metod

TABLICA XIII. SZCZECIŃSKI OBSZAR METROPOLITALNY

zagospodarowania odpadów komunalnych nadal dominuje składowanie niesegregowanych odpadów na składowiskach; na nielicznych obiektach prowadzi się odzysk surowców wtórnych

§ Brak dobrze funkcjonujących systemów selektywnego zbierania i odbierania odpadów ulegających biodegradacji oraz niebezpiecznych powstających w gospodarstwach domowych; selektywna zbiórka odpadów ogranicza się jedynie do odzysku opakowań

Kierunki

- Ø **Por. rozdz. 2.14.1 Gospodarka elektroenergetyczna**
- Ø **Przebudowa linii napowietrznych 110 kV na linie kablowe**
- Ø **Budowa i rozbudowa gazowych sieci przesyłowych oraz obiektów systemowych związanych z dywersyfikacją kierunków dostaw gazu do kraju**
- Ø **Budowa gazowej sieci dystrybucyjnej wysokiego ciśnienia w gminach: Nowe Warpno, Dobra Szczecińska, Gryfino oraz sieci średniego ciśnienia, z uwzględnieniem możliwości przesyłu gazu do celów grzewczych, w gminach: Nowe Warpno, Police, Goleniów, Kobylanka, Stare Czarnowo, Gryfino**
- Ø **Ograniczanie udziału paliw opartych na węglu**
- Ø **Zwiększanie udziału odnawialnych źródeł energii np. geotermalnych**
- Ø **Wdrażanie programów termomodernizacyjnych budynków mieszkalnych, usługowych, użyteczności publicznej**
- Ø **Lokalizacja zespołów elektrowni wiatrowych tylko w oparciu o ogólne wytyczne do planowania miejscowego**
- Ø **Dalszy rozwój energetyki geotermalnej do celów ciepłowniczych przy wykorzystaniu dotychczasowych doświadczeń oraz do celów rekreacyjnych (aquaparki)**
- Ø **Określenie możliwości i zasad zakładania plantacji roślin do celów energetycznych**
- Ø **Działania na rzecz stworzenia systemu rozproszonych źródeł energii**
- Ø **Por. rozdz. 2.14.4. Telekomunikacja i teleinformatyka**
- Ø **Rozbudowa i modernizacja systemu przeciwpowodziowego całego obszaru**
- Ø **Budowa wrót sztormowych w ujściu Świny do Bałtyku**
- Ø **Opracowanie do 2015 roku planu ochrony przed powodzią oraz planu zarządzania ryzykiem powodziowym**
- Ø **Utworzenie instalacji termicznego przekształcania odpadów komunalnych dla Szczecina i gminy Police**
- Ø **Stworzenie systemu selektywnego zbierania i odbierania odpadów komunalnych, opakowań, odpadów ulegających biodegradacji, odpadów wielkogabarytowych, odpadów budowlanych i niebezpiecznych z gospodarstw domowych**
- Ø **Tworzenie gminnych punktów zbierania odpadów niebezpiecznych i problemowych w ramach utworzonych rejonów gospodarowania odpadami**

2.14.9. Predyspozycje i bariery rozwoju funkcji metropolitalnych**Predyspozycje**

- Położenie i układ transportowy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego predysponuje go do nawiązywania ścisłej współpracy z regionami Berlina, Hamburga i Öresund. Szczecin ma szansę stać się głównym krajowym ośrodkiem przejmującym współpracę z zewnętrznymi układami informacyjnymi, technologicznymi, innowacyjnymi i kulturowymi. Współpraca ta powinna rozwijać się poprzez uczestnictwo w sieci uczelni wyższych, wspólnych projektach badawczych, rozwoju usług na rynki zewnętrzne oraz funkcje logistyczne.

- Lokalizacja SOM daje również możliwości rozwoju turystyki, zwłaszcza w oparciu o transport wodny (morski i śródlądowy).
- Duże rezerwy terenowe w centrum miast na terenach nadwodnych umożliwiają ich zagospodarowanie w kierunku nowoczesnego mieszkalnictwa i funkcji metropolitalnych (usługi wyższego rzędu).

Bariery rozwoju

- Słaba dostępność do centralnej Polski, zwłaszcza do Warszawy, powodująca peryferyzację Szczecina w polskiej przestrzeni społeczno-gospodarczej, wobec integrujących się ośrodków centralnej Polski.
- Upadek przemysłu stoczniewego i zapaść gospodarcza obszaru.
- Duża liczba małych przedsiębiorstw powoduje rozdrobnienie kapitału, co nie sprzyja dużym wyzwaniom innowacyjnym i inwestycyjnym.
- Słaba konkurencyjność uczelni szczecińskich zarówno publicznych, jak i niepublicznych w skali kraju.

2.15. Obszary wiejskie

Obszary wiejskie (tereny położone poza granicami administracyjnymi miast) w województwie zachodniopomorskim zajmują powierzchnię 2 150,5 tys. ha (94% powierzchni ogólnej województwa).

Na obszarach wiejskich w 2007 r. mieszkało 527 tys. osób (31% ogólnej liczby mieszkańców województwa), co daje średnią wartość wskaźnika zagęszczenia 24 osoby/km² (najniższy w Polsce).

Na 114 gmin województwa 52 to gminy wiejskie, 51 gminy miejsko-wiejskie (z wyodrębnionymi terenami wiejskimi), 11 gminy miejskie.

Szczegółowa analiza struktur funkcjonalno-przestrzennych obszarów wiejskich wskazuje na znaczne ich zróżnicowanie pod względem: powierzchni ogólnej, liczby ludności, gęstości zaludnienia, struktury użytkowania gruntów i sytuacji społeczno-gospodarczej.

Powierzchnia obszarów wiejskich w średniej gminie wynosi 209 km². Do grupy gmin najmniejszych zaliczane są gminy pasa nadmorskiego (Dziwnów, Rewal, Mielno, Ustronie Morskie), zaś do największych (powyżej 400 km²) zalicza się: Goleniów, Kalisz Pomorski, Borne Sulinowo oraz gminy wiejskie Szczecinek i Wałcz.

Największa liczba ludności wiejskiej mieszka w gminach wiejskich: Dobra Szczecińska (14,7 tys.), Wałcz (12,6 tys.), Stargard Szczeciński (11,4 tys.), Goleniów (11,4 tys.), Gryfino (10,5 tys.) oraz Szczecinek (10,2 tys.); najmniej w gminach wiejskich: Nowe Warpno (0,4 tys.), Międzyzdroje (1,1 tys.), Dziwnów (1,2 tys.), Ińsko (1,5 tys.) oraz Lipiany (1,9 tys.). Liczba ludności obszarów wiejskich nie uległa istotnym zmianom: w latach 2000-2007 nastąpił wzrost o ok. 10 tys., zmienił się jednak jej przestrzenny rozkład. Pojawiły się bardzo wyraźne obszary koncentracji ludności – tereny wokół dużych i średnich miast (Szczecin, Koszalin, Kołobrzeg, Wałcz, Stargard Szczeciński) oraz w wybranych gminach strefy nadmorskiej. Obszary charakteryzujące się spadkiem zaludnienia to gminy centrum województwa, jak i część gmin położonych przy wschodniej i południowo-wschodniej granicy województwa.

Na obszarach wiejskich znajduje się 3 129 miejscowości. Przeciętna liczba ludności w jednej miejscowości wiejskiej w zachodniopomorskim wynosi 168 osób (w Polsce 275).

Gęstość zaludnienia na obszarach wiejskich waha się w przedziale od 2 osób/km² w gminie Nowe Warpno do 93 osób/km² w gminie Kołbaskowo i 134 osób/km² w gminie Dobra Szczecińska.

Na ogólną powierzchnię obszarów wiejskich składają się:

- użytki rolne 1 056,9 tys. ha (49,1%),
- lasy i grunty zalesione 821,6 tys. ha (38,2%),
- tereny zurbanizowane i zabudowane 62 tys. ha (2,9%),
- grunty pod wodami 94,5 tys. ha (4,4%),
- inne grunty 86,2 tys. ha (4,0%).

Struktura użytkowania gruntów jest przestrzennie zróżnicowana i wpływa na rodzaj funkcji dominującej w układach lokalnych. Dla obszarów wiejskich w większości przypadków jest to funkcja rolnicza, lecz wiele gmin województwa zachodniopomorskiego charakteryzuje się wysoką lesistością (wskaźnik lesistości powyżej 60%): Człopa, Drawno, Manowo, Wierzchowo, Mieszkowice. W innych gminach wiejskich, leżących w pobliżu dużych miast – Szczecina, Koszalin, Stargardu Szczecińskiego, Kołobrzegu, Szczecinka – systematycznie rośnie powierzchnia terenów zurbanizowanych i zabudowanych, maleje zaś powierzchnia użytków rolnych.

Współczesna wieś (także wieś zachodniopomorska) pełni cztery podstawowe funkcje: produkcyjną – głównie rolniczą, usługową, mieszkalną i ekologiczną.

Pierwszą, historycznie i do dnia dzisiejszego najważniejszą, funkcją wsi jest prowadzenie działalności rolniczej, a więc wytwarzanie gotowych produktów żywnościowych oraz surowców do wytwarzania dóbr żywnościowych i nieżywnościowych. Równoległe z rolnictwem rozwijają się inne funkcje wsi, takie jak produkcja przemysłowa, usługi produkcyjne i socjalne, działalność turystyczna, w tym agroturystyka. Systematycznie zmniejsza się liczba gospodarstw o dominującym kierunku produkcji rolniczej na rzecz mieszanej działalności. Zmianie ulega również nastawienie produkcyjne gospodarstw rolnych z tendencją zmniejszania się produkcji na rynek.

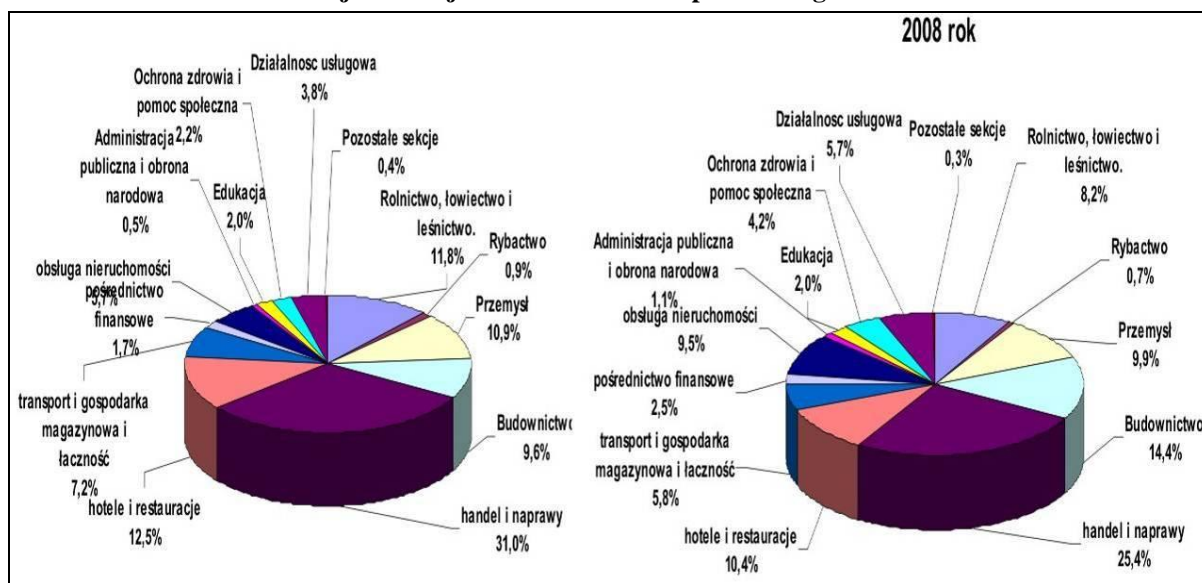
Transformacja i restrukturyzacja rolnictwa państwowego oraz podmiotów obsługujących ten sektor gospodarki doprowadziła do poważnych zmian strukturalnych. Na rynku pojawiła się znaczna ilość ziemi, na bazie której powstały gospodarstwa wielkoobszarowe, mające cechy prywatnych przedsiębiorstw rolnych, wysokotowarowe, w większości oparte na najemnej sile roboczej, bardzo często o monofunkcyjnej produkcji i uproszczonej agrotechnice opartej głównie o chemiczne środki produkcji (nawozy, środki ochrony roślin). Stosowane w dużych ilościach doprowadziły do sytuacji, że – według szacunków dokonanych różnymi metodami – około 65% gleb w województwie wymaga wapnowania i szczególnych zabiegów agrotechnicznych.

W sferze społeczno-gospodarczej parametry charakteryzujące obszary wiejskie województwa istotnie różnią się od obszarów miejskich na niekorzyść wsi.

I tak, liczba pracujących w roku 2007 na obszarach wiejskich osiągnęła poziom 48,7 tys. (14,6% ogółu pracujących w województwie). Po załamaniu na rynku pracy w końcówce lat 90. XX w. trend wzrostowy obserwuje się dopiero od roku 2005. Liczba pracujących w rolnictwie w roku 2007 wyniosła 39,8 tys. (w stosunku do roku 2000 zmalała o 50%), z tego w sektorze publicznym pracowało 667 osób, zaś w sektorze prywatnym 39,1 tys. osób. Następuje stały spadek liczby osób pracujących w rolnictwie.

Liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON w 2008 roku, zlokalizowanych na terenach wiejskich, wynosiła 44 277 (20,8% ogólnej liczby podmiotów gospodarczych w województwie). W ciągu ostatnich 10 lat odnotowano wzrost liczby podmiotów gospodarczych na obszarach wiejskich o 44,3%. Największe zmiany – ponad dwukrotny wzrost – odnotowano w sekcjach: budownictwo, pośrednictwo finansowe, obsługa nieruchomości, administracja publiczna, ochrona zdrowia i pomoc społeczna oraz działalność usługowa. W roku 2008 wskaźnik przedsiębiorczości, mierzony liczbą osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w stosunku do liczby ludności w wieku produkcyjnym, wynosił na obszarach wiejskich 10,7 (8,7 w 1999 roku).

Rys. 48. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w rejestrze REGON wg sekcji PKD na obszarach wiejskich województwa zachodniopomorskiego w latach 1999 i 2008



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

W ciągu pięciu lat liczba bezrobotnych na obszarach wiejskich zmalała o blisko 39 tys. osób (51,1%). Liczba bezrobotnych mieszkających na wsi malała wolniej niż liczba bezrobotnych mieszkających w mieście. Tym samym wzrósł udział bezrobotnych mieszkających na wsi w ogólnej liczbie bezrobotnych i na koniec 2008 r. wynosił on 45,1%. W jedenastu powiatach w rejestrach bezrobotnych występowała przewaga osób mieszkających na wsi. Największa przewaga osób bezrobotnych mieszkających na wsi nad liczbą bezrobotnych w miastach występuje w powiecie koszalińskim.

Największy odsetek osób objętych świadczeniami pomocy społecznej odnotowano w 2008 roku w gminach: Kozielice (26%), Mieszkowice (20,3%), Biały Bór (18,6%), Darłowo (18,7%) oraz w gminie wiejskiej Świdwin (18,2%). Z kolei najmniej osób korzystało z pomocy społecznej w gminach: Dobra Szczecińska (2,9%), Będzino (3,3%), Gryfino (4%), Lipiany (4,4%), Nowogard (4,5%), Chojna (4,8%) i Moryń (4,9%). W latach 2000-2008 największy przyrost liczby osób korzystających z pomocy społecznej nastąpił w gminach: Kozielice, Mieszkowice i gminie wiejskiej Darłowo.

Na obszarach wiejskich województwa w 2008 roku istniało 279 szkół. W porównaniu z rokiem 1999 uległo likwidacji 106 szkół podstawowych (66% ogółu zlikwidowanych szkół w województwie). Ponadto w 2008 roku istniało 13 szkół podstawowych specjalnych dla dzieci i młodzieży.

Ambulatoryjna opieka zdrowotna świadczona była w 2007 r. na obszarach wiejskich przez 93 zakłady opieki zdrowotnej oraz 43 praktyki lekarskie (64 w roku 2000). Na obszarach wiejskich województwa w 2007 roku znajdowało się 26 placówek opieki społecznej dysponujących 1 970 miejscami.

TABLICA XIV. OBSZARY WIEJSKIE**Diagnoza**

- § Wzrost powierzchni obszarów chronionych (głównie NATURA 2000) spowodował istotne ograniczenia w zakresie użytkowania i inwestowania na obszarach wiejskich
- § Likwidacja uspołecznionego sektora rolnego spowodowała ograniczenia podstawowej funkcji obszarów wiejskich, jaką było rolnictwo
- § Występuje tendencja koncentracji ludności w gminach wiejskich sąsiadujących z dużymi i średnimi miastami i depopulacji na obszarach wiejskich w centrum województwa i przy jego południowej i południowo-wschodniej granicy
- § Część obszarów wiejskich województwa charakteryzuje się dość dobrym wyposażeniem w infrastrukturę techniczną, która na skutek zaniechań, braku remontów i konserwacji ulega dekapitalizacji
- § Niedostateczna ilość i jakość infrastruktury społecznej na obszarach wiejskich województwa, szczególnie w gminach o relatywnie szybkim przyroście liczby mieszkańców
- § Miasta nie posiadają wystarczającej ilości terenów, szczególnie dla potrzeb inwestycji terenochłonnych
- § Utrzymują się wysokie niekorzystne wskaźniki poziomu rozwoju społecznego obszarów wiejskich, w tym rosnący udział bezrobotnych na wsi w ogólnej liczbie bezrobotnych, duży odsetek ludzi korzystających ze świadczeń opieki społecznej (w gminach na obrzeżach województwa), likwidacja szkół i placówek kulturalnych

Kierunki

- Ø Opracowanie planów ochrony z udziałem konsultacji społecznych
- Ø Stopniowe odchodzenie od dominującej funkcji rolniczej na rzecz rozwoju wielofunkcyjnego obszarów wiejskich z poszanowaniem zasad rozwoju zrównoważonego
- Ø Wprowadzenie wielofunkcyjnego rozwoju obszarów wiejskich, rozwój nowych funkcji np. turystyki, a w tym agroturystyki
- Ø Wsparcie dla gmin wyludniających się poprzez opracowanie lokalnych planów rozwoju z udziałem m.in. Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich
- Ø Opracowanie programu odnowy obszarów wiejskich – modernizacji i rewitalizacji infrastruktury technicznej: reelektryfikacji, zaopatrzenia wsi w energię elektryczną, gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami
- Ø Budowa nowej bądź modernizacja istniejącej infrastruktury społecznej, głównie poprawiającej dostęp do dóbr i usług oraz dostępność komunikacyjną
- Ø Wykorzystanie rezerw terenów na obszarach wiejskich, graniczących z miastami, bądź znajdujących się w ich niedalekim sąsiedztwie oraz w ciągach korytarzy transportowych na potrzeby inwestycyjne
- Ø Aktywizacja zawodowa ludności wiejskiej ze szczególnym uwzględnieniem pozarolniczych form działalności gospodarczej
- Ø Zapewnienie dobrego dostępu do edukacji oraz wspieranie działalności kulturalnej na obszarach wiejskich

III. NARZĘDZIA REALIZACJI ZADAŃ OKREŚLONYCH W PLANIE

3.1. Przeniesienie ustaleń planu na szczebel lokalny

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa nie jest aktem prawa miejscowego, nie narusza uprawnień gmin w zakresie planowania przestrzennego na ich szczeblu, wręcz przeciwnie – może być realizowany dopiero po wprowadzeniu jego ustaleń do planów miejscowych. Stanowi jednak akt kierownictwa wewnętrznego, to znaczy wiąże jednostki organizacyjne podporządkowane samorządowi województwa oraz inne organy w zakresie dokonanych z nimi uzgodnień.

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym reguluje sposób przeniesienia ustaleń planu na szczebel lokalny. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta sporządza studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, uwzględniając zasady określone w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, ustalenia strategii rozwoju i planu zagospodarowania przestrzennego województwa (art.9 ust.2). W studium określa się w szczególności obszary, na których rozmieszczone będą inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, zgodnie z ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego województwa (art.10 ust. 2 pkt 7).

Ustalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa wprowadza się do planu miejscowego po uprzednim uzgodnieniu terminu realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym i warunków wprowadzenia ich do planu miejscowego (art.44 ust.1). Uzgodnienia te przeprowadza marszałek województwa z wójtem, burmistrzem albo prezydentem miasta (art.44 ust.2). Koszty wprowadzenia ustaleń planu do planu miejscowego są ustalane w umowie zawartej pomiędzy marszałkiem województwa a wójtem, burmistrzem albo prezydentem miasta, a ewentualne spory dotyczące tak kosztów, jak i wprowadzenia ustaleń do planu miejscowego, rozstrzygają sądy powszechne (art.44 ust.3 i 4).

3.2. Inne narzędzia realizacji zadań

Narzędziami realizacji zadań planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego są programy rządowe:

- *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013,*
- *Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka na lata 2007-2013,*
- *Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych,*
- *Strategia Gospodarki Wodnej,*
- *Program Ochrony Brzegów Morskich,*
- *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2007-2015,*
- *Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013,*
- *Program dla Odry 2006;*

oraz plany i programy samorządu województwa zachodniopomorskiego:

- *Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Zachodniopomorskiego 2007-2013,*
- *Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego,*
- *Program Wspierania Przedsiębiorczości, Wzrostu Innowacyjności Gospodarki i Kierunków Przeciwdziałania Bezrobociu w Województwie Zachodniopomorskim,*
- *Program Ochrony Środowiska Województwa Zachodniopomorskiego.*

Sposobem realizacji zadań ujętych w planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego, zarówno objętych wymienionymi wyżej programami, jak i nieumieszczonych w tych programach, może być partnerstwo publiczno-prywatne. Kwestie partnerstwa publiczno-prywatnego reguluje ustawa z dnia 28 lipca 2005 o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz.U. Nr 169 poz.1420 z późn. zm.), która do podmiotów publicznych, mogących korzystać z tej formy współpracy zalicza m.in. jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki, samorządowe instytucje kultury i samorządowe osoby prawne utworzone na podstawie odrębnych ustaw w celu wykonywania zadań publicznych, z wyłączeniem przedsiębiorstw, banków i spółek handlowych. Także działające na terenie województwa organy administracji rządowej, fundusze celowe, państwowe szkoły wyższe, jednostki badawczo-rozwojowe, jednostki Pol-

skiej Akademii Nauk, samodzielne publiczne zakłady opieki zdrowotnej oraz państwowe instytucje kultury i państwowe osoby prawne utworzone w celu wykonywania zadań publicznych mogą być stronami współpracy w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Instytucje te często realizują zadania ujęte w strategii rozwoju województwa i w planie zagospodarowania przestrzennego.

W przypadku realizacji zadań ponadlokalnych, bądź zadań rządowych zleconych samorządowi województwa, organem wykonawczym umowy partnerstwa publiczno-prywatnego będzie Zarząd Województwa.

Szczególną zaletą partnerstwa publiczno-prywatnego jest zaangażowanie zewnętrznych, prywatnych środków finansowych w realizację zadań publicznych, co oznacza zmniejszenie w takim samym stopniu wydatków z budżetów samorządów i umożliwia wykonanie większej ilości zadań.

Wśród innych, „niestandardowych” narzędzi realizacji planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego, które są w gestii samorządu województwa, wymienić należy:

- lobbging, czyli działanie organów i instytucji samorządu województwa w politycznych organach państwa w celu uzyskania korzystnych dla rozwoju województwa rozstrzygnięć prawnych, organizacyjnych i finansowych, polegających np. na lokalizacji lub kontynuacji określonych inwestycji czy przedsięwzięć; działanie to obejmować może przedstawianie politykom i organom decyzyjnym dobrze umotywowanych racji województwa, racji stanu, korzyści ekonomicznych dla budżetu państwa, pozytywnych skutków społecznych itp.,
- współpraca międzyregionalna, głównie z województwami sąsiadującymi, w celu koordynacji przedsięwzięć realizowanych na terenie obu województw lub inicjowania takich przedsięwzięć,
- współpraca międzynarodowa, ważna ze względu na geograficzne położenie województwa zachodniopomorskiego i utrwalone wcześniej formy współpracy transgranicznej oraz aktywny udział województwa w projektach międzynarodowych z dziedziny planowania strategicznego i przestrzennego.

3.3. Monitoring zagospodarowania przestrzennego województwa

Zgodnie z wymogiem art. 45 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym plan zagospodarowania przestrzennego województwa podlega okresowej ocenie, a Zarząd Województwa co najmniej raz w czasie kadencji sejmiku dokonuje przeglądu zmian w zagospodarowaniu przestrzennym i opracowuje raport o jego stanie.

Monitoring stanowi narzędzie obserwacji i źródło informacji gromadzonej, opracowywanej i udostępnianej m.in. samorządowi województwa w odniesieniu do konkretnych przedmiotów obserwacji m.in. sporządzania raportu o stanie zagospodarowania przestrzennego oraz opracowań dokumentów strategiczno-operacyjnych i innych im towarzyszących.

Dostępne dane statystyki publicznej są niewystarczające, zarówno ze względu na ich zakres, jak i aktualność, do prowadzenia bieżącej obserwacji zmian zachodzących w zagospodarowaniu przestrzennym i formułowania na tej podstawie wniosków oraz prognoz. Dla potrzeb prawidłowego zarządzania rozwojem regionalnym konieczne staje się posiadanie aktualnych i dostępnych danych, tak w ujęciu przedmiotowym i podmiotowym, jak przestrzennym, pozwalających na poprawne funkcjonowanie celów, kierunków, działań i zadań rozwoju oraz ich ocenianie i formułowanie wniosków wraz z potencjalnym wskazywaniem działań koncepcyjno-naprawczych.

Monitoring realizacji założeń planu powinien być jednym z powiązanych elementów szerszego systemu monitoringu rozwoju regionalnego i przestrzennego, uwzględniającego zagadnienia monitoringu strategii rozwoju województwa, programów operacyjnych oraz innych wojewódzkich strategii i programów sektorowych, co oznacza, że powinien być pomyślany jako element systemu zintegrowanego.

Celem ogólnym monitoringu realizacji planu jest odpowiedź na pytanie, w jakim stopniu osiągnięto założenia planu i w jakim momencie realizacji aktualnie się one znajdują. Celem szczegółowym jest wskazanie konkretnych zrealizowanych przedsięwzięć, określenie stopnia zmian w strukturze przestrzennej i zagospodarowaniu regionu oraz ocena zaawansowania i poprawności działań prowadząca do sformułowania zaleceń i prognoz realizacji.

Należy dążyć, w uzasadnionym merytorycznie zakresie, do zintegrowania monitoringu planu zagospodarowania przestrzennego województwa z monitoringiem Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego 2020. Monitoring może obejmować zarówno stan, procesy, jak i realizacje założeń obu dokumentów i być częścią zintegrowanego systemu.

Obecnie w województwie zachodniopomorskim brak jest takiego systemu monitoringu.

Proponowany system monitoringu powinien być wdrażany przez jednostkę Województwa Zachodniopomorskiego. Powinien wykorzystywać, w odpowiednim zakresie, wskaźniki zaproponowane do monitoringu i oceny realizacji Strategii Rozwoju Województwa oraz Regionalnego Programu Operacyjnego. System zapewniałby powszechny dostęp do baz danych i wyników prac realizowanych w ramach monitoringu – w postaci publikacji tradycyjnych, prezentacji na konferencjach oraz publikacji internetowych, a także dla upoważnionych instytucji w postaci plików w formatach zapisów cyfrowych – w tym GIS.

Wskaźniki zastosowane do oceny realizacji założeń planu zagospodarowania przestrzennego winny wynikać z przyjętych celów szczegółowych i kierunków gospodarowania przestrzenią (odpowiadać na pytanie, na ile zostały one osiągnięte) oraz zapewniać możliwość realizacji wymogów artykułów 45 i 39 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym dotyczących zakresu raportu o stanie zagospodarowania przestrzennego i oceny realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym.

Stosowane w systemie monitoringu wskaźniki powinny mieć charakter mierzalny i cechować się dostępnością danych dla ich opracowania z poziomu statystyki publicznej oraz danych gromadzonych w instytucjach administracji państwowej (wymóg współpracy międzyinstytucjonalnej).

Przykładowo, z punktu widzenia monitoringu przestrzeni województwa, system wskaźników mógłby obejmować takie dane jak:

- dostępność drogą lotniczą, morską i lądową (samochodem i koleją) ze Szczecina i ośrodków powiatowych do wybranych miast europejskich i bałtyckich,
- liczbę pasażerów obsługiwanych w portach lotniczych i morskich w relacji do Polski i Unii Europejskiej,
- grunty zrekultywowane,
- ścieki przemysłowe i komunalne odprowadzane do wód lub do ziemi wymagające oczyszczenia,
- emisję zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych,
- odsetek odpadów zebranych selektywnie,
- odsetek powierzchni o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chronionej,
- długość rzek i powierzchnię jezior o najniższej klasie czystości,
- powierzchnię mieszkania na jedną osobę w relacji do Polski i Unii Europejskiej,
- przeciętną liczbę zachorowań na choroby nowotworowe na 10 000 osób w relacji do Polski i Unii Europejskiej,
- udział liczby osób z wykształceniem wyższym w całości populacji w relacji do Polski i Unii Europejskiej,
- PKB na osobę w relacji do Polski i Unii Europejskiej,
- ceny nieruchomości (m^2 powierzchni mieszkaniowej oraz biurowej w Szczecinie i ośrodkach ponadregionalnych i regionalnych),
- wskaźnik atrakcyjności inwestycyjnej województw i podregionów, a także powiatów, obliczany i publikowany przez IBnGR w Gdańsku,
- udziały w podatkach stanowiących dochody budżetu państwa w budżecie gminy z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych na jedną osobę w relacji do Polski,
- liczbę i ofiary wypadków drogowych.

Docelowy system wskaźników stosowanych dla potrzeb monitoringu regionalnego powinien być określony po ustaleniu zasad monitoringu wszystkich dokumentów strategiczno-operacyjnych dla województwa, co pozwoli na spełnienie wymogów zintegrowania badań i zasobów danych oraz ich komplementarności.

Bibliografia

1. Adamowicz M., *Dyфуzja innowacji jako czynnik rozwoju regionów peryferyjnych*
2. Adamowicz P., *Metropolie w polaryzacyjno-dyфуzyjnym modelu rozwoju Polski i Europy*
3. *Atlas zasobów i zagrożeń klimatycznych Pomorza*, AR w Szczecinie, Szczecin 2004.
4. Bański J., *Typy ludnościowych obszarów problemowych* [w:], J. Bański, E. Rydz (red.), *Spoleczne problemy wsi*, Studia Obszarów Wiejskich nr 2, PTG, IGiPZ PAN, Warszawa 2002.
5. Cykalewicz T., Cykalewicz M., Kalita-Skwirzyńska K., Janusz Nekanda-Trepka J., Makowska B., Walkiewicz A., Wilgocki E., *Studium ochrony dóbr kultury i zabytkowego krajobrazu kulturowego województwa zachodniopomorskiego*, Szczecin 2002.
6. Domański R., *Przestrzenna organizacja rozwoju regionalnego*, Studia KPZK PAN nr 93, Warszawa 1987.
7. Ekspertyzy do projekt Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2009.
8. Filipiak J., Raczyński M. *Jezióra zachodniopomorskie (zarys faktografii)*, AR w Szczecinie, Szczecin 2000.
9. Gasidło K., Popczyk J., *Obszary metropolitalne i wielkie miasta a problemy rozwoju i wykorzystania odnawialnych źródeł energii (OZE)*, Politechnika Śląska, Warszawa 2008.
10. Gwiazdowska M., Hamberg-Federowicz A., *Dobra kultury współczesnej. Materiał do Planu zagospodarowania pPrzestrzennego województwa zachodniopomorskiego (aktualizacja)*, Szczecin 2009.
11. *Inwentaryzacja stanu infrastruktury szerokopasmowej w województwie zachodniopomorskim*, ITTI, Poznań 2009.
12. Jasiulewicz M., *Sieć osadnicza małych i średnich miast i osad wiejskich a problem wykorzystania odnawialnych źródeł energii (OZE), ze szczególnym uwzględnieniem produkcji biomasy, rekomendacje dla KPZK*, Politechnika Koszalińska, Warszawa 2008.
13. *Kierunki rozwoju opieki zdrowotnej z zakresie chirurgii ogólnej w województwie zachodniopomorskim na lata 2008-2013*, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2008.
14. *Kierunki rozwoju opieki zdrowotnej z zakresie chorób wewnętrznych w województwie zachodniopomorskim na lata 2008-2013*, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2008.
15. *Kierunki rozwoju opieki zdrowotnej z zakresie chorób wewnętrznych w województwie zachodniopomorskim na lata 2008-2013*, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2008.
16. *Kierunki rozwoju opieki zdrowotnej z zakresie położnictwa i ginekologii w województwie zachodniopomorskim na lata 2008-2013*, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2008.
17. Kleczkowski A. S., *Mapa głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP) wymagających szczególnej ochrony*, AGH, Kraków 1990.
18. Kondracki J., *Geografia fizyczna Polski*, PWN, Warszawa 2001.
19. Kowalczyk A., *Geografia turystyki*, PWN, Warszawa 2001.
20. Koźmiński Cz., *Agroklimat województwa szczecińskiego*, STN, Szczecin 1983.
21. *Krajowy program oczyszczania ścieków komunalnych (projekt aktualizacji)*, Ministerstwa Środowiska, Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, styczeń 2010.
22. *Krajowy program zwiększenia lesistości 2003*, Ministerstwo Środowiska, 2003
23. *Leśny Kompleks Promocyjny Puszcze Szczecińskie, krajobrazy leśne i otwartej przestrzeni* pod red. Stachak A., Zachasia M., RDLP w Szczecinie, Oficyna, Szczecin 2009.
24. Mapa zamierzeń inwestycyjnych obszaru pogranicza położonego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej (opracowanie wykonane przez Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie, Biuro Planowania Przestrzennego Departamentu Rozwoju Regionalnego i Planowania Przestrzennego w Zielonej Górze, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu), Ministerstwo Infrastruktury, Szczecin 2009.
25. Matuszkiewicz J.M., *Krajobrazy roślinne i regiony geobotaniczne Polski*, Prace Geograficzne 158, 1993.
26. Mikołajski J., *Geografia województwa szczecińskiego*, STN, Szczecin 1966.

27. *Możliwości rozwoju turystyki w Polsce Północno-Zachodniej*, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Szczecin 1999.
28. *Ochrona łączności ekologicznej w Polsce*, materiały konferencyjne pod red. Jędrzejewskiego J., Ławreszuka D., Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2009.
29. *Okresowa ocena planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego*, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2006.
30. Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie promocji transgranicznego transportu rowerowego (2007/C 168/18).
31. Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie transportu na obszarach miejskich i metropolitalnych (2007/C 168/17).
32. Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: Europejskie obszary metropolitalne – konsekwencje społeczno-gospodarcze dla przyszłości Europy (2007/C 168/02).
33. Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: Obszary metropolitalne: konsekwencje społeczno-gospodarcze dla przyszłości Europy. (2004/C 302/20). Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej C302/101.
34. Parysek J. J., 2008. *Aglomeracje miejskie w Polsce oraz problemy ich funkcjonowania i rozwoju* [w:] Parysek J. J., Tölle A. (red.) *Wybrane problemy rozwoju i rewitalizacji miast: aspekty poznawcze i praktyczne*, seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna nr 5, 2008.
35. *Perspektywy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w kontekście wyznaczników rozwoju funkcji metropolitalnych, infrastruktury komunikacyjnej oraz transgranicznego charakteru regionu*, Międzynarodowe Stowarzyszenie Urbanistów i Planistów Regionalnych, UPAT Work Book Series, Szczecin 2009.
36. *Plan działania systemu państwowego ratownictwa medycznego województwa zachodniopomorskiego na lata 2008-2010*, Wojewoda Zachodniopomorski, Szczecin.
37. *Plan działań w zakresie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym*, PSE Operator S.A., 2009.
38. *Plan gospodarki odpadami dla województwa zachodniopomorskiego na lata 2009-2012 z uwzględnieniem perspektywy 2013-2018* (projekt).
39. *Plan gospodarki odpadami dla województwa zachodniopomorskiego na lata 2009-2012 z uwzględnieniem perspektywy 2013-2018*, Szczecin 2009.
40. *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego*, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2002.
41. *Polityka przestrzenna miasta Szczecina*, Szczecin 2006.
42. *Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005.
43. *Program budowy przeprawek dla ryb na terenie województwa zachodniopomorskiego*, Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego, marzec 2004.
44. *Program dla Odry 2006* (projekt aktualizacji), Pełnomocnik Rządu do spraw Programu dla Odry 2006, Wrocław 2009.
45. *Program małej retencji do 2015 roku na terenie województwa zachodniopomorskiego* (aktualizacja wraz z planem realizacyjnym pierwszego etapu), Zachodniopomorski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych, Szczecin 2008.
46. *Program ochrony środowiska województwa zachodniopomorskiego na lata 2008-2011 z uwzględnieniem perspektywy 2012-2015*, Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2008.
47. *Przyroda Pomorza Zachodniego*, pod red. Kaczanowskiej M., Oficyna, Szczecin 2002.
48. Racinowski R., *Wprowadzenie do fizjografii osadnictwa*, PWN, Warszawa 1987.
49. Radkowska B., *Turystyka polska w 2007 roku. Wielkie miasta*, Instytut Turystyki, Warszawa 2008.
50. *Raport o stanie gospodarki turystycznej w latach 2004-2006*, Ministerstwo Sportu i Turystyki, Warszawa 2008.
51. *Raport o stanie środowiska w województwie zachodniopomorskim w latach 2002-2003*, IOŚ, WIOŚ, BMS, Szczecin 2004.

52. *Raport o stanie środowiska w województwie zachodniopomorskim w latach 2006-2007*, IOŚ, WIOŚ, BMŚ, Szczecin 2008.
53. Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Szczecinie, Album.
54. *Sektor turystyki – definicje, analizy, dane liczbowe i prognozy*, Instytut Turystyki, Warszawa 2009.
55. *Strategia budowy społeczeństwa informacyjnego w Województwie Zachodniopomorskim na lata 2006-2015*, Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2005.
56. *Strategia opieki zdrowotnej w zakresie neonatologii i pediatrii w województwie zachodniopomorskim na lata 200-2013*, Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2007.
57. *Strategia rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego do roku 2015*, Warszawa 2007.
58. *Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020* (projekt), Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu, Warszawa-Szczecin 2008.
59. *Strategia rozwoju turystyki w województwie zachodniopomorskim do 2015 roku*, Szczecin 2008.
60. *Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005.
61. Szponer A., *Fizjografia urbanistyczna*, PWN, Warszawa 2003.
62. Trampler T., Kliczkowska A., Dymterko E., Sierpińska A., *Regionalizacja przyrodniczo-leśna Polski na podstawach ekologiczno-fizjograficznych*, PWRiL, Warszawa 1990.
63. *Warunki przyrodnicze produkcji rolnej województwa szczecińskiego*, IUNiG, Puławy 1988.
64. *Wieloletni program inwestycyjny Zachodniopomorskiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych 2008-2015* (aktualizacja), Szczecin 2009.
65. Wojciechowski K., *Wdrażanie idei korytarzy ekologicznych*, Cieszevska A. (red.) *Płaty i korytarze jako elementy struktury krajobrazu – możliwości i ograniczenia koncepcji*, Problemy Ekologii Krajobrazu t. XIV, Warszawa 2004.
66. *Wojewódzki program opieki nad zabytkami na lata 2008-2012 dla województwa zachodniopomorskiego*, Biuro Dokumentacji Zabytków w Szczecinie (opracowanie dla Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego), Szczecin 2010.
67. *Wyniki aktualizacji stanu powierzchni leśnej i zasobów drzewnych w Lasach Państwowych na dzień 1 stycznia 2005*, Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe, Warszawa 2005.
68. *Założenia do programu energetyki odnawialnej w oparciu o surowce odnawialne energii, wody i wiatru*, Urząd Marszałkowski w Szczecinie, Szczecin 2008.
69. *Zamierzenia dotyczące rozwoju sieci 110 kV Enea Operator Sp. z o.o. na terenie Oddziału Dystrybucji Szczecin*, Enea Operator, Oddział Dystrybucji Szczecin, 2009.
70. Zimmnicka A., Czernik L., *Vademecum wsi podmiejskiej – jakość zagospodarowania przestrzennego*, Wydawnictwo Hobgen, Szczecin 2007.